ПРАВИЛА СОВМЕСТНОГО ПЛАВАНИЯ  
И ПРОМЫСЛА СУДОВ  
ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР  
(Утверждены приказом Минрыбхоза СССР 4.09.1972 года)

(Извлечение)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.6. Руководители промысла и флагманы подразделений обязаны:  
следить, чтобы каждое судно, находящееся на промысле, всегда имело отчетливо нанесенные в установленных местах присвоенные отличительные номера, знаки, надписи, а также окраску, предусмотренные Правилами окраски судов флота рыбной промышленности СССР;

1.7. Руководители рыбохозяйственных предприятий и рыболовецких колхозов обязаны:

перед выходом судов в район промысла обеспечить инструктаж капитанов и проверку знаний документов, регламентирующих порядок плавания и промысла применительно к району предстоящей работы, уточнить порядок перехода и связанные с этим вопросы.

1.10. Суда, работающие с орудиями лова, и суда, следующие через район промысла, должны производить маневры при расхождении согласно ППСС и настоящих Правил с таким расчетом, чтобы не мешать работе других судов или орудий лова и предпринимать все возможные действия к тому, чтобы обойти сети, яруса и другие небуксируемые орудия лова.

1.12. Суда, прибывающие в промысловые районы, где уже ведется активный лов или выставлены орудия лова, должны быть осведомлены через руководителя промысла, капитанов судов или любыми другими способами об особенностях работы в данном районе, о местоположении и протяженности выставленных в море орудий лова и действовать таким образом, чтобы не мешать и не препятствовать уже проводимым промысловым операциям.

2. СОВМЕСТНЫЙ ПРОМЫСЕЛ РЫБЫ И МОРЕПРОДУКТОВ

2.9. В районах, где суда ведут промысел пассивными орудиями лова в составе группы, промысел активными орудиями лова должен вестись в установленное время. По окончании этого времени промысел активными орудиями лова разрешается вести не ближе 3 миль от ближайшего судна или пассивного орудия лова.

2.11. При спуске и подъеме тралящих орудий лова, а также во время движения судов с ними, следует вести особо тщательное наблюдение за окружающей обстановкой и своевременно принимать меры по предупреждению столкновений судов и повреждений орудий лова.

2.13. Расхождение судов, занятых ловлей рыбы или других видов морепродуктов, должно производиться в соответствии с ППСС. При маневрировании необходимо учитывать, что суда с пассивными орудиями лова являются менее маневренными и имеют преимущество перед судами с активными орудиями лова.

2.14. При следовании пересекающимися курсами судно, уступающее дорогу, не должно проходить по корме судна с тралящим орудием лова, которому оно уступает дорогу, в расстоянии менее 4 кбт.

2.15. Суда, следующие прямо или почти прямо друг на друга с тралящими орудиями лова, должны уклоняться вправо так, чтобы траверзное расстояние между ними в момент расхождения было не менее 2 кбт и следовать после расхождения таким образом, чтобы исключить возможность сцепления орудиями лова.  
  
2.16. Суда, следующие с тралящими орудиями лова на параллельных курсах, могут производить маневр обгона при условии, что траверзное расстояние между ними будет не менее 2 кбт.

2.17. Поворот судна, следующего с тралящим орудием лова, может быть произведен только в сторону, где отсутствуют другие суда. Поворот судна запрещается, если это мешает движению других судов, занятых тралением.

2.18. Подходить к судну, спускающему или поднимающему орудия лова, ближе чем на 2 кбт запрещается.

2.29. Капитаны судов во время плавания и промысла в открытом море обязаны принимать все необходимые меры, исключающие сцепления и повреждения орудий лова. Капитаны судов, допустившие по своей вине сцепление орудий лова, должны принять все меры к их распутыванию, а в случае повреждений орудий лова по их вине несут материальную ответственность за причиненные убытки.

4. СИГНАЛЫ И ОГНИ ПРИ СОВМЕСТНОМ ПРОМЫСЛЕ

4.1. Все суда при совместном промысле обязаны строго соблюдать Правила для предупреждения столкновения судов в море (ППСС), а также нести дополнительные огни и знаки и подавать звуковые сигналы для обозначения состояния орудий лова с целью предотвращения их повреждений или аварий судов в ходе промысловых операций.

4.2. Дополнительные огни должны выставляться с захода и до восхода солнца, а также могут быть выставлены в светлое время суток в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это представляется необходимым при ведении промысла группой. В это время никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или уменьшают видимость и отличительный характер таковых, или мешают поддерживать должный обзор, не должны выставляться.

4.6. Суда, занятые ловом рыбы тралящими орудиями, сетями или ярусными крючковыми снастями, когда они производят спуск или подъем орудий лова, помимо огней и знаков, предусмотренных ППСС для судов, занятых ловом рыбы, должны показывать:

а) с момента начала и до момента окончания спуска (постановки) орудий лова в светлое время суток флаг Z(З) - "Я выметываю сети", а в темное время суток - два белых огня, расположенные вертикально один над другим.  
Моментом начала спуска (постановки) орудий лова следует называть тот момент, когда любое орудие лова, часть его или часть его вооружения вывалены за борт на воду с целью приведения его в рабочее состояние.  
Моментом окончания спуска (постановки) орудий лова является тот момент, когда орудие лова и его вооружение полностью спущены за борт и находятся в рабочем состоянии.

б) с момента начала и до момента окончания подъема (выборки) орудий лова в светлое время суток флаг G(Г) - "Я выбираю сети", а в темное время суток - белый огонь над красным, расположенные вертикально.  
Моментом начала подъема (выборки) орудий лова следует называть тот момент, когда орудия лова, их часть или часть их вооружения начинают поднимать на борт судна с целью подъема улова.  
Моментом окончания подъема (выборки) орудий лова следует называть тот момент, когда орудия лова и их вооружение полностью подняты на борт судна.

4.10. Концы сетей, ярусов и других орудий лова, выставляемых на якорях в море (ставные орудия лова), должны иметь буи с шестами высотой не менее 2 м от поверхности буя. На шестах должны быть вывешены флажки размером 0,5х0,3 м или радиолокационные отражатели, а в темное время суток выставляться белые огни, достаточные для обозначения положения и протяженности орудий лова. Такие огни должны быть видимы по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль в условиях хорошей видимости.

4.11. В светлое время суток буй, расположенный на самом западном (половина компасного круга от юга через запад, включая конечную точку севера) конце такого орудия, простирающегося в горизонтальном направлении в море, должен быть снабжен двумя флажками размером 0,5х0,3 м, установленными один над другим, или одним таким флажком и радиолокационным отражателем, а буй, расположенный на самом восточном (половина компасного круга от севера через восток, включая конечную точку юга) конце, должен быть снабжен одним таким же флажком или радиолокационным отражателем. В темное время суток буй на самом западном конце должен иметь два белых огня, видимых вокруг по всему горизонту, а буй на самом восточном конце - один такой же белый огонь. В дополнение к этому, по одному бую, снабженному одним флажком или радиолокационным отражателем в светлое время суток и одним белым огнем в темное время суток, может быть установлено на расстоянии 70-100 м от каждого конечного буя для обозначения направления орудий лова.

4.12. На ставных орудиях лова, простирающихся в длину более чем на одну милю, должны ставиться дополнительно такие же буи на расстоянии не более 1 мили от концевого буя с таким расчетом, чтобы никакая часть орудия лова длиной в одну милю или более не оставалась без опознавательных знаков. В светлое время суток каждый буй должен быть снабжен флажком размером 0,5х0,3 м или радиолокационным отражателем, а в темное время суток возможно большее количество буев должно иметь белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту с дальностью видимости не менее 1 мили. Ни в коем случае расстояние между двумя огнями на одном и том же орудии лова не должно превышать 2 миль.

Текст документа сверен по:  
"Сборник документов по  
безопасности мореплавания  
и ведения промысла",  
Ленинград, "Транспорт", 1982 год