



## Правило 3. Общие определения

Правильное применение Правил требует точного понимания и твердого уяснения общих определений, отдельных терминов и понятий, содержащихся в МППСС. Правило 3 является своеобразным словарем для всего текста МППСС.

**В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:**

- a) Слово «*судно*» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

К таким судам относятся: самоходные и несамоходные плавучие краны, перегружатели, земснаряды, лоцманские станции, не связанные с грунтом буровые копры и платформы, доки и т. д. Все указанные сооружения, когда они находятся на плаву, следя своим ходом или на буксире, стоя на якоре или находясь в дрейфе, должны обозначать свое присутствие и характер действий согласно требованиям МППСС.

*Неводоизмещающим* судном считается любое судно, корпус которого на ходу поднимается над водой или вообще перестает быть связанным с ней. К таким судам относятся суда на воздушной подушке, на подводных крыльях, гидросамолеты, экранопланы и глиссеры.

Таким образом, общее понятие «*судно*» может быть сформулировано следующим образом: *судном считается любое самоходное или несамоходное плавучее средство или сооружение, передвигающееся по воде.*

- b) Термин «*судно с механическим двигателем*» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.



- c) Термин «*парусное судно*» означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.

То есть если парусное судно одновременно использует паруса и механический двигатель для движения судна, то оно должно считаться судном с механическим двигателем.



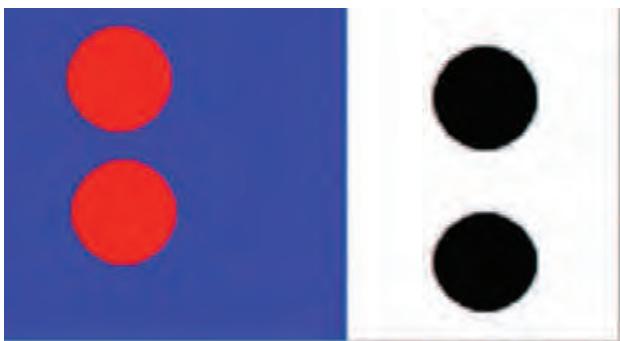
- d) Термин «*судно, занятое ловом рыбы*» означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относятся к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.

Судно может считаться занятым ловом рыбы, когда его орудия лова или хотя бы часть их находятся в воде и при этом соединены с судном. Но если судно после постановки сетей не связано с ними, оно не должно считаться судном, занятым ловом рыбы.



Прогулочные суда, занимающиеся ловом рыбы короткими снастями, которые не влияют на их возможности в маневрировании, не считаются судами, занятыми ловом рыбы, и не должны выставлять огни и знаки, предписанные Правилом 26.

- e) Слово «*гидросамолет*» означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

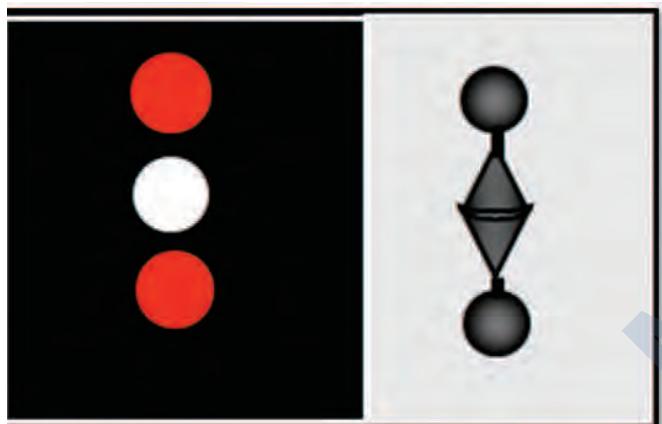


- f) Термин «*судно, лишенное возможности управляться*» означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

Под исключительными обстоятельствами можно понимать:

- повреждение или неисправность двигателей, движителей, устройств рулевого управления или других механизмов, обеспечивающих движение судна или управление им;
- повреждения корпуса, вследствие чего судно не может маневрировать;
- воздействие на судно внешних факторов, которые затрудняют или полностью лишают судно возможности выполнять Правила.

Капитан судна должен уметь убедительно доказать правомерность использования знаков и огней, предписанных Правилом 27 (а) (вертикально расположенных двух черных шара – днем, два красных круговых огня – ночью).



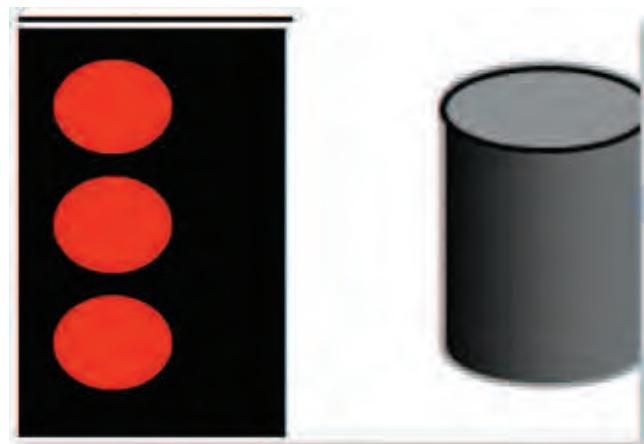
- g) Термин «*судно, ограниченное в возможности маневрировать*» означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможностях маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

Термин «*судно, ограниченное в возможности маневрировать*» должен включать, но не ограничиваться этим, следующие суда:

- i) судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;
- ii) судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;
- iii) судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;
- iv) судно, занятое обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;
- v) судно, занятое работами по устранению минной опасности;
- vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса.

Перечень можно дополнить и другими видами работ, выполняемых на судне, например: проведение учений по оставлению судна со спуском шлюпок на воду.

Для «*судна, ограниченного в возможности маневрировать*», установлены отличительные знаки и огни, определяемые Правилом 27 (в) – вертикально расположенных «шар – ромб – шар» – днем, три круговых огня «красный – белый – красный» – ночью.



- h) Термин «*судно, стесненное своей осадкой*» означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубиной и шириной судоходных вод существенно ограничено в возможностях отклониться от курса, которым оно следует.

Термин «*судно, стесненное своей осадкой*» отражает особое состояние судна, в котором оно оказывается при плавании на мелководье при ограниченной ширине навигационных вод. Потребовалось дополнительное разъяснение этого термина в «Руководстве по единому применению некоторых правил МППСС-72», пункт 1:

*В качестве фактора, определяющего, можно ли рассматривать судно как стесненное своей осадкой, следует использовать не только глубину, но также и доступную ширину судоходных вод. Должное внимание необходимо также обращать на влияние малой глубины под килем на маневренные качества судна и, таким образом, на его способность отклониться от курса, которым оно следует. Судно, идущее в районе, в котором оно имеет малую глубину под килем, но достаточное пространство для предпринятия действий для избежания столкновения, нельзя считать судном, стесненным своей осадкой.*

Мелководье значительно ухудшает поворотливость судна, увеличивается диаметр циркуляции и длина тормозного пути. Главный двигатель начинает работать с перегрузкой, что ведет к снижению его мощности.

Судно, стесненное своей осадкой, может выставлять отличительные огни и знаки: три красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии, – ночью, цилиндр – днем. Капитану судна дается право принятия решения о выставлении таких огней или знака исходя из конкретных условий плавания, в судовом журнале делается соответствующая запись.



- i) Термин «на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

Термин «на ходу» – это критерий, определяющий положение судна относительно грунта. Если судно достаточноочно прочно зафиксировано относительно грунта, то оно не может считаться судном, находящимся на ходу.

В «Руководстве по единому применению правил МППСС-72» дается дополнительное разъяснение термина «на ходу»: «Применяя термин "на ходу", следует иметь в виду, что судно, будучи на ходу, может остановиться и не иметь хода относительно воды».

Здесь рассматриваются два состояния судна:

- судно «на ходу, имеющее ход относительно воды»;
- судно «на ходу и не имеющее хода относительно воды».

В зависимости от вышеуказанных состояний Правила устанавливают различные отличительные огни и звуковые сигналы для судна на ходу.

Судно на ходу, но передвигающееся относительно воды только под воздействием силы ветра или течения (дрейфующее), считается *судном на ходу, не имеющим хода* относительно воды (в том числе дрейфующее на якорях, бочках и т. п.).

В Правилах не рассмотрено плавание судна во льдах, но:

- судно, вмерзшее или ошвартованное к припайному льду, не имеет хода относительно грунта. Поэтому оно не должно нести ходовых навигационных огней, а включить палубное освещение;
- судно, зажатое во льдах и дрейфующее вместе с ледяным полем, имеет ход относительно грунта. Поэтому оно должно выставить огни и знаки «судна, лишенного возможности управляемости».



- j) Слова «длина» и «ширина» судна означают его наибольшую длину и ширину.
- k) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуально наблюдаться с другого.
- l) Термин «ограниченная видимость» означает любые условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или по каким-либо другим подобным причинам.

Из морской практики для судна условия ограниченной видимости наступают в тот момент, когда оно только своим маневром может предотвратить столкновение с внезапно появившимся препятствием (судном). Обычно, в зависимости от скорости судна и его конструктивных особенностей, эта дистанция составляет 2–4 мили. Следование вдоль кромки полосы тумана также считается плаванием в условиях ограниченной видимости.

Только опыт плавания в различных условиях видимости, разных географических районах, интенсивности судоходства позволит капитану точно определить ситуацию, при которой вступают в действие Правила 19 и 35.

- m) Термин «экраноплан» означает многорежимное судно, которое в основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости к поверхности, используя действие экранного эффекта.

В эксплуатационном режиме экраноплан летит над поверхностью воды, земли или льда на высоте 5–10 метров. При взлете, посадке и полете он должен держаться в стороне от движения судов и не затруднять их плавание. При плавании на поверхности воды экраноплан должен выполнять МППСС как судно с механическим двигателем.

## Часть В. Правила плавания и маневрирования

### Раздел 1

Плавание судов при  
любых условиях  
видимости



4. Применение

5. Наблюдение

6. Безопасная скорость

7. Опасность  
столкновения

8. Действия для  
предупреждения  
столкновения

9. Плавание в узостях

10. Плавание по  
системам разделения  
движения

### Раздел 2

Плавание судов,  
находящихся на виду  
друг у друга



11. Применение

12. Парусные суда

13. Обгон

14. Ситуация сближения  
судов, идущих прямо  
друг на друга

15. Ситуация пересечения  
курсов

16. Действия судна,  
уступающего дорогу

17. Действия судна,  
которому уступают дорогу

18. Взаимные обязанности  
судов

### Раздел 3

Плавание судов при  
ограниченной  
видимости



19. Плавание судов  
при ограниченной  
видимости





В Части В излагаются наиболее важные из правил, касающихся плавания и маневрирования судов. Часть В содержит три раздела:

*Раздел I* носит общий характер, и его правила применяются *при любых условиях видимости*.

*Раздел II* содержит правила, которые относятся к судам, находящимся *на виду друг у друга*.

*Раздел III* включает в себя только одно Правило 19, относящееся к плаванию судов *при ограниченной видимости*.

Правила написаны для взаимодействия только двух судов и для идеальных внешних условий плавания. Другие внешние факторы, такие как тяжелые гидрометеоусловия, стесненность навигационных вод, скопления судов и т. п., включены в Правила под названием «особые обстоятельства».

Когда в море опасно сближаются только два судна и ничто не мешает маневрировать им, то выполнять Правила не представляет большой сложности. Но морские пути проходят через районы с интенсивным движением или огромного скопления рыболовных судов, вследствие чего судну приходится одновременно расходиться с несколькими судами. Создать единые Правила для предотвращения столкновений в таких условиях плавания невозможно, здесь очень важен накопленный профессиональный опыт.

Необходимо отдельно выделить плавание судна во льдах, так как в этих условиях оно не может свободно маневрировать как на чистой воде. Поэтому при плавании во льдах в полной мере применимо только Правило 5, выполнение остальных Правил Части В сильно ограничено или невозможно.



При плавании во льдах судоводители должны руководствоваться «Рекомендациями при плавании во льдах» и опытом хорошей морской практики. Работа судоводителя во льдах – это искусство, которое не может в полной мере регулироваться какими-то нормативами.