



Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

ЕПСВВП

**Европейские правила судоходства
по внутренним водным путям**

Третье пересмотренное издание



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2007 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

*

*

*

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Включает поправки, содержащиеся в резолюциях № 26, 27, 37, 39, 43-47, 54 и 62 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.1

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
--

В продаже под № R. 07.II.E.23

ISBN 978-92-1-416038-0

ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Резолюция № 24

Принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 15 ноября 1985 года

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию № 4 Подкомитета по внутреннему водному транспорту (TRANS/270, приложение 1), касающуюся применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), и измененный текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, в котором учитываются резолюции № 7 и № 8 Подкомитета и приложение 1 к его докладу (TRANS/333),

отмечая, что поправки, касающиеся судоходства по озерам и рекам, в частности, малых судов, включены в ЕПСВВП на основании соответственно резолюций № 19 и № 20 (TRANS/SC.3/91, приложение 1, и TRANS/SC.3/95),

отмечая, что благодаря применению правительствами и речными комиссиями этих резолюций соответствующие правила, действующие на внутренних водных путях Европы, в значительной степени унифицированы,

отмечая рост перевозок по внутренним водным путям, и в том числе развитие перевозок река-море, а также развитие современных методов судоходства,

отмечая желательность в интересах безопасности судоходства учитывать в ЕПСВВП изменения в области внутреннего судоходства и их последствия для действующих правил,

отмечая далее желательность включения в соответствующие части ЕПСВВП специальных положений, касающихся судоходства по озерам, и правил плавания для малых судов,

рассмотрев просьбу Комитета по внутреннему транспорту о пересмотре ЕПСВВП (TRANS/SC.3/37/Rev.2) (ECE/TRANS/23, пункт 115),

постановляет заменить текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, и поправки к нему, приведенные в документах TRANS/SC.3/91, приложение 1, и TRANS/SC.3/95, приложением к настоящей резолюции под названием "ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям", содержащимся в документе TRANS/SC.3/115,

постановляет разработать приложения 9, 10 и 11 после пересмотра Европейских предписаний, касающихся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (резолюция № 223 Комитета по внутреннему транспорту),

подтверждает свою рекомендацию, обращенную к правительствам и речным комиссиям, которая включена в резолюцию № 4, приступить на основе рекомендаций, изложенных в нижеследующих пунктах 1 и 2, к пересмотру правил, действующих на внутренних водных путях:

1. национальные правила должны состоять из двух частей:

- а) первая часть должна включать положения, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции под названием "ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям".

При включении этих положений крайне важно сохранить существующие порядок и нумерацию глав и по мере возможности порядок, названия и формулировки самих статей, однако

- i) в тех случаях, когда ЕПСВВП допускает несколько возможностей, национальные правила необязательно должны включать все эти возможности;
- ii) правительства могут опустить некоторые предписания ЕПСВВП либо ввести дополнительные предписания или предписания другого содержания, если подстрочными примечаниями им предоставлена такая возможность, или если необходимость таких дополнительных предписаний или предписаний другого содержания обусловлена изменением условий судоходства; в последнем случае они должны сообщать секретариату о внесенных ими изменениях;

- б) вторая часть должна включать конкретные положения, которые правительства сочтут целесообразным принять в силу местных особенностей. Эти конкретные положения не должны расходиться с предписаниями ЕПСВВП, в том числе с теми предписаниями, которые могут быть опущены в первой части. Кроме того, за исключением случаев наличия весьма особых местных условий, правительствам не следует вводить каких-либо ограничений, не предусмотренных в ЕПСВВП, в отношении вопросов, которые регламентируются положениями ЕПСВВП, и особенно в отношении систем сигнализации судов;

2. в каждой стране первая часть правил должна быть по возможности одинаковой для всех внутренних водных путей страны; однако каждое правительство может отступать от этого предписания, если характеристики различных сетей внутренних водных путей страны

столь различны, что это делает невозможным применением данного предписания,

просит правительства и речные комиссии информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии до 1 июля 1987 года о том, могут ли они применять данную резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр</u>
Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	1
Статья 1.01 – Значение некоторых терминов	1
Статья 1.02 – Судоводитель	4
Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	6
Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность	6
Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах	7
Статья 1.06 – Использование водного пути	7
Статья 1.07 – Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров	7
Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов	8
Статья 1.09 – Управление судном	8
Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы	9
Статья 1.11 – Правила плавания	10
Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия	10
Статья 1.13 – Предохранение сигнальных знаков водного пути	11
Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений	11
Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь	11
Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи	12
Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда	12
Статья 1.18 – Обязательство освобождать фарватер	12
Статья 1.19 – Особые распоряжения	13
Статья 1.20 – Контроль	13
Статья 1.21 – Особые перевозки	13
Статья 1.22 – Специальные временные предписания	13
Статья 1.23 – Разрешение манифестаций	14
Глава 2 МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ	15
Статья 2.01 – Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов	15
Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов	16
Статья 2.03 – Обмер судов	17
Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки	17
Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей	17

Глава 3	ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	19
I.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	19
Статья 3.01	– Применение и определения	19
Статья 3.02	– Огни	20
Статья 3.03	– Щиты, флаги и вымпелы	20
Статья 3.04	– Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	20
Статья 3.05	– Запрещенные огни и сигналы	21
Статья 3.06	– Запасные огни	21
Статья 3.07	– Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.	21
II.	НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	22
II.A	ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	22
Статья 3.08	– Ходовая сигнализация одиночных моторных судов	22
Статья 3.09	– Ходовая сигнализация буксируемых составов	23
Статья 3.10	– Ходовая сигнализация толкаемых составов	26
Статья 3.11	– Ходовая сигнализация счеленных групп	27
Статья 3.12	– Ходовая сигнализация парусных судов	28
Статья 3.13	– Ходовая сигнализация малых судов	29
Статья 3.14	– Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов	30
Статья 3.15	– Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м	32
Статья 3.16	– Ходовая сигнализация паромов	32
Статья 3.17	– Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода	34
Статья 3.18	– Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность	34
Статья 3.19	– Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	35
II.B.	СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	35
Статья 3.20	– Стояночная сигнализация судов	35
Статья 3.21	– Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов	36
Статья 3.22	– Сигнализация стоящих у пристани паромов	37
Статья 3.23	– Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	37
Статья 3.24	– Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов	37
Статья 3.25	– Сигнализация выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов	38
Статья 3.26	– Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	40

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Стр.</u>
III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	40
Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб	40
Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути	41
Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения	41
Статья 3.30 – Сигналы бедствия	42
Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	43
Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или огни	43
Статья 3.33 – Запрещение стоянки вдоль борта судна	43
Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать	44
Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей	45
Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ	46
Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением	47
Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы	47
 Глава 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ – РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ	 49
Статья 4.01 – Общие положения	49
Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов	50
Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы	50
Статья 4.04 – Радиотелефонная связь	51
Статья 4.05 – Радиолокатор	52
 Глава 5 СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ	 53
Статья 5.01 – Сигнализация	53
Статья 5.02 – Судоводная обстановка	53
 Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ	 55
A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	55
Статья 6.01 – Определения	55
Статья 6.0-бис – Высокоскоростные суда	56
Статья 6.02 – Малые суда: общие правила	56

В.	ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН	56
Статья 6.03	– Общие принципы	56
Статья 6.03-бис	– Пересечение курсов	57
Статья 6.04	– Встречное плавание: общие правила	58
Статья 6.05	– Встречное плавание: отступления от общих правил	60
Статья 6.06	– Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега	62
Статья 6.07	– Расхождение в узких проходах	62
Статья 6.08	– Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути	63
Статья 6.09	– Обгон: общие положения	64
Статья 6.10	– Обгон	65
Статья 6.11	– Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути	66
С.	ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ	66
Статья 6.12	– Плавание на участках, на которых путь предписан	66
Статья 6.13	– Поворот	67
Статья 6.14	– Управление судном при отходе	67
Статья 6.15	– Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава	68
Статья 6.16	– Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути	68
Статья 6.17	– Движение рядом идущих судов в одном направлении	69
Статья 6.18	– Запрещение волочить якоря, тросы или цепи	70
Статья 6.19	– Плавание дрейфом	70
Статья 6.20	– Волнение	70
Статья 6.21	– Составы	71
Статья 6.21-бис	– Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава	71
Статья 6.22	– Временное прекращение судоходства	72
Статья 6.22-бис	– Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать	72
Д.	ПАРОМЫ	72
Статья 6.23	– Правила, относящиеся к паромам	72
Е.	ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ	73
Статья 6.24	– Проход под мостами и проход плотин: общие положения	73
Статья 6.25	– Проход под постоянными мостами	73
Статья 6.26	– Проход через разводные мосты	74
Статья 6.27	– Проход плотин	75
Статья 6.28	– Проход шлюзов	75
Статья 6.28-бис	– Вход в шлюзы и выход из них	77
Статья 6.29	– Порядок прохода через шлюзы	78

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

Стр.

Ф.	ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА	78
Статья 6.30	– Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора	78
Статья 6.31	– Звуковые сигналы во время стоянки	79
Статья 6.32	– Плавание при помощи радиолокатора	80
Статья 6.33	– Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора	82
Г.	ОСОБЫЕ ПРАВИЛА	84
Статья 6.34	– Особые приоритеты	84
Статья 6.35	– Использование водных лыж и аналогичных средств	84
Статья 6.36	– Действия рыболовецких судов и других судов по отношению к ним	84
Статья 6.37	– Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием, и действия судов по отношению к ним	85
Глава 7	ПРАВИЛА СТОЯНКИ	87
Статья 7.01	– Общие принципы стоянки	87
Статья 7.02	– Стоянка	87
Статья 7.03	– Стоянка на якорю	88
Статья 7.04	– Швартовка	89
Статья 7.05	– Зона стоянки	89
Статья 7.06	– Разрешение стоянки для судов некоторых категорий	90
Статья 7.07	– Стоянка вблизи друг от друга судов, толкаемых составов и счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов	90
Статья 7.08	– Несение вахты	91
Глава 8	ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	93
Статья 8.01	– Сигнал "Держитесь в стороне от меня"	93
Статья 8.02	– Требования о предоставлении данных	94
Глава 9	ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ	97
Статья 9.01	– Определения	97
Статья 9.02	– Общая обязанность проявлять бдительность	99
Статья 9.03	– Запрещение слива и сброса	100
Статья 9.04	– Сбор и обработка отходов на борту	100
Статья 9.05	– Журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел), положения, касающиеся сдачи отходов в приемные сооружения	101
Статья 9.06	– Покраска и внешняя зачистка судов	102

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1	ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ	103
Приложение 2	ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ	105
Приложение 3	ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	107
Приложение 4	СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ	129
Приложение 5	СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ	133
Приложение 6	ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ	137
Приложение 7	СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ	145
Приложение 8	СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНЫХ ПУТЕЙ, ОЗЕР И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ	167
Приложение 9	ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ	187
Приложение 10	ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ	191

ДОПОЛНЕНИЕ

СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ БЕЛАРУСИ, КАЗАХСТАНА, РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЫ, ОТЛИЧАЮЩИЕСЯ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ОТ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ ЕПСВВП	193
---	-----

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 – Значение некоторых терминов

В настоящих Правилах

- a) термин "судно" означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда ¹;
- b) термин "моторное судно" означает всякое судно, использующее собственную силовую установку, за исключением судов, двигатель которых используется только для совершения небольших перемещений (в портах или в местах погрузки и разгрузки) или для увеличения их маневренности во время их буксировки или толкания;
- c) термин "парусное судно" означает любое судно, передвигающееся с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;
- d) термин "малое судно" означает любое судно, длина корпуса которого меньше 20 м ², за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в сале судов, не являющихся малыми судами, судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, и паромов;
- e) термин "плавучее средство" означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д.);
- f) термин "плавучая установка" означает любое плавучее сооружение, обычно не предназначенное для перемещения, как, например, купальня, док, причал, ангар для судов;

¹ На некоторых водных путях со значительной интенсивностью движения морских судов компетентные органы могут освобождать эти суда от обязательства соблюдать некоторые предписания настоящих Правил.

² В отношении применения положений ЕПСВВП для определенных водных путей компетентные органы могут ограничить категорию малых судов судами длиной 15 м.

- г) термин "соединение плавучего материала" означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучей установкой;
- h) термин "паром" означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами ³;
- i) термин "толкаемая баржа" означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания;
- j) термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;
- к) термин "состав" означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;
- l) термин "буксируемый состав" означает любое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучих материалов, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава и называются буксирами;
- м) термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение ⁴, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом;
- п) термин "счаленная группа" означает соединение, состоящее из счаленных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;
- о) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на стоянке", когда они непосредственно или иным образом стоят на якоре или ошвартованы у берега;
- р) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на ходу", когда они непосредственно или иным образом не стоят на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин "остановиться" означает остановку по отношению к берегу;

³ В любом случае компетентные органы относят к категории паромов все не передвигающиеся свободно суда.

⁴ Компетентные органы могут приравнивать некоторые нежесткие соединения к толкаемым составам.

- q) термин "судно, занятое рыбной ловлей" означает любое судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность;
- г) термины "белый огонь", "красный огонь", "зеленый огонь", "желтый огонь" и "синий огонь" означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям приложения 4 к настоящим Правилам;
- с) термины "яркий огонь", "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни, светосила которых соответствует предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам;
- т) термины "частый проблесковый огонь" и "очень частый проблесковый огонь" означают ритмичные огни с 50-60 и 100-120 проблесками в минуту;
- и) термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин "продолжительный звук" - звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде;
- v) термин "серия очень коротких звуков" означает серию по меньшей мере из шести звуков продолжительностью около 1/4 секунды каждый, отделенных паузами продолжительностью около 1/4 секунды;
- w) термин "трехтональный звуковой сигнал" означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в пределах от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном;
- х) термин "ночь" означает период времени между заходом и восходом солнца;
- у) термин "день" означает период времени между восходом и заходом солнца;
- z) термин "состояние усталости" означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции;

- aa) термин " состояние опьянения" означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных подобных веществ и определяемое по результатам лабораторных анализов или по клиническим признакам в соответствии с национальным законодательством и практикой;
- bb) термин " водный мотоцикл" означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические средства движения, которое способно нести на своем борту одного или нескольких человек и которое построено или предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные суда ⁵.
- cc) Термин " высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования ^{6 7}.
- dd) Термин " ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин;
- ee) Термин "безопасная скорость" означает такую скорость, при которой судно или состав может плавать в условиях безопасности, осуществлять маневры и останавливаться в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

Статья 1.02 – Судоводитель ⁸

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию ^{9 10}. Это лицо далее именуется "судоводителем".

⁵ Компетентный орган может отнести водный мотоцикл к плавучему материалу, а не к малым судам.

⁶ Если компетентные органы требуют наличия таких актов на борту судна.

⁷ Компетентные органы могут дать разъяснения в части, касающейся применимости данного термина к судам, плавающим на определенных внутренних водных путях или на отдельных их участках, например когда суда вынуждены ограничивать свою скорость.

⁸ Компетентные органы могут использовать термин "chef de bord" вместо термина "conducteur", используемого в существующем тексте ЕПСВВП на французском языке, если он означает члена экипажа, находящегося на борту судна, который несет ответственность за судовождение. Вопрос об использовании того или иного термина в тексте ЕПСВВП на французском языке рассматривается Рабочей группой.

⁹ Компетентные органы могут не предписывать это положение для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп.

¹⁰ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.

2. Каждый состав должен также управляться судоводителем, имеющим необходимую для этого квалификацию ¹¹. Судоводитель назначается следующим образом:

- a) когда в состав входит лишь одно моторное судно, судоводителем состава является судоводитель моторного судна;
- b) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, судоводителем состава является судоводитель первого судна; однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;
- c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватере, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то судоводителем состава является судоводитель этого судна;
- d) в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава ¹².
- e) в других случаях судоводитель состава должен назначаться, когда в этом возникает необходимость.

3. Во время плавания судоводитель должен находиться на борту судна; кроме того, судоводитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства.

4. Судоводитель отвечает за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, составе или соединении плавучего материала. Судоводители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава; однако даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельства меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы ¹³.

5. Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью какого-либо лица. Это лицо должно отвечать за соблюдение положений настоящих Правил на этой плавучей установке.

6. При управлении судном судоводитель не должен находиться в состоянии усталости или опьянения.

¹¹ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.

¹² Компетентные органы могут предписывать, чтобы судоводителем состава являлся судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах.

¹³ Если обстоятельства делают необходимым совместное плавание двух или более судов и/или составов (например, при помощи ледокола), то взаимоотношения между судоводителями определяются компетентным органом.

7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:

- а) оператор либо владелец этого судна или соединения;
- б) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08.

Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя судна в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению предписаний настоящих Правил и других применяемых положений.
2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения судоводителя в интересах безопасности плавания или порядка на борту.
3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют маршрут и скорость судна, также несут соответствующую ответственность за соблюдение предписаний настоящих Правил.
4. Находящиеся на вахте члены экипажа, а также другие находящиеся на борту судна лица, временно участвующие в управлении движением судна, не должны находиться в состоянии усталости или опьянения.

Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность

1. Каждое судно должно всегда следовать безопасной скоростью.
2. Даже при отсутствии специальных предписаний в настоящих Правилах судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью проявлять бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:
 - а) опасности для человеческой жизни;
 - б) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
 - с) создания препятствий для судоходства; и
 - д) нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовым или причальным сооружениям и окружающей среде.
3. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.

Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах

Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности судоводители должны принимать все меры, которые диктуются обстоятельствами, даже если они вынуждены из-за этого отступить от настоящих Правил.

Статья 1.06 – Использование водного пути

Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений ¹⁴.

Статья 1.07 – Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров

1. Суда не должны загружаться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.
2. Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования ¹⁵.
3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами. На борту высокоскоростных судов не может находиться больше человек, чем имеется сидений.
4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:
 - a) для судов шириной менее 9,5 м при загрузке контейнеров более чем в один ярус;
 - b) для судов шириной 9,5 м или более, но менее 11 м при загрузке контейнеров более чем в два яруса;
 - c) для судов шириной 11 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса или более трех рядов в ширину;
 - d) для судов шириной 15 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса.

¹⁴ Компетентные органы могут в связи с этим предписать правила с учетом в случае необходимости интенсивности движения.

¹⁵ Компетентные органы могут также предписать использование перископов с плоским отражателем.

Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов

1. Конструкция и оборудование судов и соединений плавучего материала должна обеспечивать безопасность находящихся на борту лиц и безопасность судоходства, а также соблюдение требований настоящих Правил.
2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания.

Статья 1.09 – Управление судном

1. За румпелем или штурвальным колесом во время плавания должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет ¹⁶.
2. Для обеспечения надлежащего управления судном рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий обзор во всех направлениях. Если достаточно широкий обзор невозможен, то он должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.
3. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
4. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо в возрасте не моложе 21 года, имеющее диплом, удостоверяющий, что его владелец обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.

¹⁶

Компетентные органы могут предписывать другие положения в отношении возраста.

Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы

1. На борту судов должны находиться:

- a) судовое свидетельство,
- b) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов),
- c) судовая роль,
- d) судовой журнал ¹⁷,
- e) удостоверение или удостоверения судоводителя, принадлежащие судоводителям судна, а для других членов экипажа - должным образом заполненная служебная книжка.

а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.

2. В отступление от положения вышеуказанного пункта 1 малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах b) и d); кроме того, в отношении малых прогулочных судов документ, предусмотренный в подпункте c), не требуется, а документ, предусмотренный в подпункте a), может быть заменен национальным свидетельством на право плавания.

3. На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания ¹⁸.

4. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.

5. Однако наличие судового свидетельства и мерительного свидетельства не является обязательным на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая пластинка со следующими данными:

Регистрационный номер:
Судовое свидетельство:
Компетентный орган:
Действителен до:

¹⁷ Компетентные органы могут не требовать этот документ. Если они будут требовать его, они должны освобождать суда стран, где такого документа не существует, от обязанности представлять его.

¹⁸ Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы таким образом, чтобы их можно было легко прочитать, причем высота букв и цифр должна быть не менее 6 мм. Такая металлическая пластинка должна иметь ширину не менее 60 мм, а длину - не менее 120 мм; она должна прочно крепиться в хорошо видимом месте на правом борту, ближе к корме баржи.

Соответствие информации, указанной на металлической пластинке, и информации, содержащейся в судовом свидетельстве баржи, должно подтверждаться компетентным органом, штамп которого проставляется на пластинке. Судовое свидетельство и мерительное свидетельство должны храниться у владельца баржи ¹⁹.

Статья 1.11 – Правила плавания

Один экземпляр обновленных правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться на борту каждого судна, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, и на каждом соединении плавучего материала ²⁰.

Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия

1. Запрещается выставлять за борт судов и соединений плавучего материала предметы, которые могут представлять опасность для судов, соединений плавучего материала, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.
2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня дна или киля судна либо нижней плоскости соединения плавучего материала.
3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, судоводитель или лицо, ответственное за плавучую установку, должно немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности отметить это место вехой.
4. Когда судно встречает неизвестное препятствие, загромождающее водный путь, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где было обнаружено препятствие.

¹⁹

Компетентные органы могут допускать наличие на борту толкача фотокопий судового свидетельства и мерительного свидетельства, соответствующим образом заверенных компетентным органом.

²⁰

Компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания некоторые категории малых судов и соединений плавучего материала.

Статья 1.13 – Предохранение сигнальных знаков водного пути

1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути (щитами, бакенами, поплавками, буями и т.д .) для ошвартовки или вывода судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.
2. Если судно или соединение плавучего материала переместило предмет или повредило установку, являющуюся частью системы сигнализации водного пути, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.
3. Как правило, каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные органы о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах (потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала и т.д.).

Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений

Если судно или соединение плавучего материала повредит искусственное сооружение (шлюз, мост и т.д .), то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.

Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь

1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение либо сток в водный путь каких-либо предметов или веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства либо для других пользователей водного пути.
2. В частности, запрещается выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой.
3. Если произошел случайный сброс вещества, указанного в пункте 1 или 2, либо имеется угроза такого сброса, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы и указать как можно точнее характер и место сброса.

Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи

1. При аварии, чреватой опасностью для находящихся на борту лиц, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.
2. Каждый судоводитель, находящийся поблизости от судна или соединения плавучего материала, потерпевшего аварию, связанную с опасностью для людей или создающую угрозу загромождения фарватера, обязан – в той мере, в какой это совместимо с безопасностью его собственного судна, – немедленно оказать помощь.

Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда

1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна либо севшего на мель или расчленившегося соединения плавучих материалов должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие компетентные органы. Судоводитель или один из членов экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.
2. Если судно село на мель либо затонуло или соединение плавучего материала село на мель в фарватере либо поблизости от него, то судоводитель этого судна или соединения плавучего материала должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательств относительно сигналов, предусмотренных в статье 3.25, предупредить приближающиеся суда и соединения плавучего материала в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, с тем чтобы эти суда и соединения плавучих материалов могли своевременно принять необходимые меры.
3. Если авария произошла при проходе через шлюз, то судоводитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.

Статья 1.18 – Обязательство освобождать фарватер

1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала предмет полностью или частично загромождает или угрожает загромождать фарватер, то судоводитель судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.
2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.

Статья 1.19 – Особые распоряжения

Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства.

Статья 1.20 – Контроль

Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны обеспечивать представителям компетентных органов необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил и других применяемых положений, и в частности содействовать их немедленному подъему на борт.

Статья 1.21 – Особые перевозки

1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на судоходном пути:
 - а) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;
 - б) плавучих установок или соединений плавучего материала кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений.
2. Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными органами участков, по которым должны выполняться эти перевозки.
3. При перевозках должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.
4. Для каждой перевозки назначается судоводитель с учетом положений статьи 1.02.

Статья 1.22 – Специальные временные предписания

Судоводители должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности или надлежащего порядка судоходства и публикуемые в целях уведомления.

Статья 1.23 – Разрешение манифестаций

Проведение спортивных мероприятий, водных праздников и других манифестаций, которые могут нанести ущерб безопасности или надлежащему порядку навигации, зависит от разрешения компетентных органов.

Глава 2

МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01 – Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов

1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь на корпусе или на прочно прикрепленных щитках или табличках следующие опознавательные знаки:

а) Название или эмблема

Название судна наносится на обоих бортах судна; на моторных судах оно, кроме того, должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счаленной группе толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитках, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены другими судами. Если судно не имеет названия или эмблемы, то на нем наносится либо название (или обычное сокращенное название) организации, которой оно принадлежит, за которым в случае необходимости, следует номер, либо регистрационный номер, за которым следуют для указания страны, в которой находится порт приписки или место регистрации, литера или литеры, предусмотренные для этой страны в приложении 1 к настоящим Правилам.

б) Порт приписки или место регистрации

Название порта приписки или регистрации наносится либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для страны, в которой находится порт приписки или место регистрации.

2. Кроме того, за исключением малых судов,

а) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна на корпусе или на прочно прикрепленных щитках;

б) на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать максимальное разрешенное количество

пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.

3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений – не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.

4. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.

5. Днем суда на ходу, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг. Высокоскоростные суда могут нести вместо государственного флага щит, по форме и цвету соответствующий государственному флагу.

Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов ²¹

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны указывать:

- а) название или эмблему судна;
- б) фамилию или местожительство его владельца.

2. Регистрационные и опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 а), наносятся снаружи судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если судно не имеет названия или эмблемы, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.

3. Фамилия и местожительство владельца судна наносится на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.

4. Однако на судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

²¹ Компетентные органы могут предписывать другие положения для малых судов, которые не являются ни моторными, ни парусными судами, для досок с парусом или для малых судов длиной менее 7 метров.

Статья 2.03 – Обмер судов

Каждое судно внутреннего плавания, за исключением малых судов, предназначенное для перевозки грузов, должно быть обмерено.

*Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки*²²

1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Способы определения максимальной осадки судов внутреннего плавания и условия проставления грузовых марок определяются правилами, касающимися технических предписаний, которые соответствуют Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17) (TRANS/SC.3/104). Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовую марку.

2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.

Статья 2.05 – Оповестительные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые оповестительные знаки.

Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен.

2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов.

²²

Компетентные органы могут не предписывать таких марок и шкал.

Глава 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 – Применение и определения

1. На ходу применяются статьи 3.08–3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 и 3.38, а на стоянке – статьи 3.20-3.26. Статьи 3.21, 3.23 и 3.26 применяются также к судам, соединениям плавучего материала или плавучим установкам, если они находятся на мели.
2. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять сигнализацию, предписанную для ночи.
3. В целях применения настоящей главы толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда.
4. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в приложении 3 к настоящим Правилам.
5. В настоящей главе:
 - a) термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден от направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза каждого борта;
 - b) термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту, причем каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден от направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза борта;
 - c) термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден от направления прямо по корме до $67^{\circ}30'$ с каждого борта;
 - d) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 360° ;

- е) термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, над корпусом судна.

Статья 3.02 – Огни

Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах огни должны излучать постоянный и равномерный свет.

Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы

1. Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах щиты и флаги должны быть прямоугольными.
2. Окраска щитов, флагов и вымпелов не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:
 - а) длина и ширина щитов и флагов составляют соответственно не менее 1 м или не менее 0,60 м для малых судов;
 - б) длина вымпелов составляет не менее 1 м и ширина основания – не менее 0,50 м.

Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы

1. Предписанные в настоящих Правилах цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение.
2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:
 - а) высота цилиндров составляет не менее 0,80 м и диаметр – не менее 0,50 м;
 - б) диаметр шаров составляет не менее 0,60 м;
 - с) высота конусов составляет не менее 0,60 м и диаметр основания – не менее 0,60 м;
 - д) высота двойных конусов составляет не менее 0,80 м и диаметр основания – не менее 0,50 м.

Статья 3.05 – Запрещенные огни и сигналы

1. Запрещается пользоваться огнями или сигналами, иными чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными огнями или сигналами в условиях, иных чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.
2. Однако для сообщения между судами или между судами и берегом допускается использование других огней или сигналов при условии, что их нельзя принять за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах.

Статья 3.06 – Запасные огни

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда предписанный огонь должен быть ярким, запасной огонь может быть ясным, а когда предписанный огонь должен быть ясным, запасной огонь может быть обыкновенным. Исправление неисправности огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.

Статья 3.07 – Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.

1. Запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, а также щиты, флаги или другие предметы, если они могут быть ошибочно приняты за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах, или если они могут ухудшить видимость или затруднить распознавание этих огней или сигналов.
2. Запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, если они могут вызвать ослепление, создающее опасность или помехи для судоходства или движения наземного транспорта.

II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ²³

II.A. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:

Ночью:

- а) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м ²⁴;
- б) бортовые огни, расположенные на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и не прямо перед ним; они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь с правого борта;
- с) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для судна, идущего сзади ²⁵.

2. Ночью одиночное моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали. Одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь.

3. Ночью моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в пунктах 1 и 2 выше.

Если моторное судно следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то это судно должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

²³ Национальными правилами судоходства России, Украины, Беларуси, Казахстана, Литвы и Республики Молдова несение дневной ходовой сигнализации не предусмотрено.

²⁴ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

²⁵ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать другие кормовые огни.

4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:

два желтых ярких очень частых проблесковых огня.

Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на высоте примерно 1 м в подходящем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

5. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести топовые огни, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам.

Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов

1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:

Ночью:

- a) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в передней части по оси судна, причем верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м²⁶, а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;
- b) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 b) статьи 3.08;
- c) желтый кормовой огонь вместо белого, расположенный по оси судна и на достаточной высоте, для того чтобы он был хорошо виден с буксируемого состава, который следует за судном, или с моторного судна, толкаемого состава, или счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно,

Днем:

желтый цилиндр с двумя полосами, черной и белой, как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра. Этот цилиндр должен быть расположен вертикально в носовой части судна на достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

26

Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести:

Ночью:

вместо топовых огней, предписанных в вышеприведенном пункте 1 а), три топовых огня, расположенных друг над другом на высоте около 1 м, в передней части и по оси судна, причем верхний и нижний огни должны располагаться на той же высоте, что и огни, предписанные в пункте 1 а),

Днем:

цилиндр, предписанный в пункте 1 выше.

В случае если судно, соединение плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, данное предписание применяется к каждому из них.

3. Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, должны нести:

Ночью:

видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м ²⁷,

Днем:

желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Однако

- а) если длина состава превышает 110 м, то он должен нести два из предусмотренных выше огней, первый из которых помещается в передней, а второй в задней части состава;
- б) если в составе имеется ряд - более двух - счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.

Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.

²⁷

Компетентные органы могут предписывать высоту менее 5 м.

4. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести, помимо сигнализации, предписанной в пункте 3 выше:

Ночью:

кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 с) статьи 3.08.

Если в конце состава находится ряд - более двух - счаленных судов, то лишь два наружных судна счала должны нести этот огонь. Если в конце состава идут малые суда, то эти суда не учитываются при применении положений настоящего пункта.

5. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда буксируемого состава могут нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1 а), 2 и 3 выше настоящей статьи, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

6. В случае если суда, упомянутые в пункте 3 выше, представляют собой морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море, то они могут:

Ночью:

вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08,

Днем:

нести желтый шар.

7. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни в случае буксировки малых судов.

Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов

1. Толкаемые составы должны нести ²⁸:

Ночью:

- а) i) три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава, или судна левого борта, находящегося в голове состава. Эти огни должны располагаться в виде равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной продольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 5 м ²⁹. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем;
- ii) топовый огонь в носовой части любого другого судна, общая ширина которого видна спереди. Этот огонь должен помещаться по возможности на 3 м ниже верхнего огня, указанного в подпункте i).

Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся ³⁰;

- б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 b) статьи 3.08; эти огни должны располагаться в самой широкой части состава как можно ближе к толкачу на расстоянии не более 1 м от бортов состава и на высоте не менее 2 м;
- с) i) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 c) статьи 3.08 и устанавливаемых по линии, перпендикулярной продольной оси, на расстоянии около 1,25 м один от другого и на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли заслоняться одним из судов состава;
- ii) кормовой огонь на каждом судне, общая ширина которого видна сзади; однако если помимо толкача имеется более двух видимых сзади судов, то этот огонь должны нести только два судна, которые находятся с наружной стороны состава.

²⁸ Компетентные органы могут предписывать использование ясных огней на водных путях небольшой ширины.

²⁹ Компетентные органы могут предписывать высоту менее 5 м.

³⁰ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписывать несение топовых и бортовых огней на толкаче.

2. Положения приведенного выше пункта 1 также применяются к толкаемым составам, когда они следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами; однако кормовые огни, упомянутые выше в пункте 1 с) i), должны быть желтыми, а не белыми.

Если толкаемый состав следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то толкач должен нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

3. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы топовые огни, предписанные в пункте 1 а) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

4. Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше, на толкаче с правого борта; другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) ii) выше.³¹

Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счаленных групп

1. Счаленные группы должны нести:

Ночью:

- a) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям пункта 1 а) статьи 3.08; однако на немоторных судах этот огонь может быть заменен видимым со всех сторон белым огнем, соответствующим требованиям пункта 3 статьи 3.09 и устанавливаемым в соответствующем месте, но не выше топового огня моторного судна или судов;
- b) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 b) статьи 3.08; эти огни должны помещаться с наружной стороны группы, по возможности на одинаковой высоте, и по меньшей мере на 1 м ниже самого низкого топового огня;
- c) кормовой огонь на каждом судне, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08.

2. Положения приведенного выше пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

³¹ В случае, если компетентные органы предпишут, чтобы судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах являлся судоводителем состава, этот толкач должен нести огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше.

Если счаленная группа следует днем за одним или несколькими вспомогательными судами, то каждое судно счаленной группы должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

3. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы огни, предписанные в пункте 1 а) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счал только малые суда, ни к малым судам, идущим в счал.

Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:

Ночью:

- а) бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями;
- б) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08.

2. Кроме огней, предписанных в приведенном выше пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:

Ночью:

два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний зеленым; эти огни должны быть расположены в надлежащем месте на вершине или в верхней части мачты на расстоянии не менее 1 м один от другого.

3. Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, должно нести:

Днем:

черный конус вершиной вниз.

Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден ³².

4. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются к малым судам. Положения пункта 2 не применяются к судам, указанным в статье 3.35.

³² Компетентные органы могут не требовать соблюдения этого положения на изолированных водных путях.

Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда должны нести:

Ночью:

а) топовый огонь; этот огонь должен устанавливаться по оси судна по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней, он должен быть ясным, а не ярким ³³;

б) бортовые огни; эти огни могут быть обыкновенными, а не ясными и должны быть расположены либо:

как это предписано в пункте 1 б) статьи 3.08, либо

рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;

с) кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 с) статьи 3.08. Этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь, предусмотренный в подпункте а) выше, должен быть заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.

2. Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных в пункте 1 выше, нести обыкновенный белый огонь, установленный в соответствующем месте, на высоте, на которой он виден со всех сторон ³⁴.

3. Если малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 выше.

4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести ночью обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к судовым шлюпкам.

5. Малые парусные суда должны нести:

Ночью:

либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него, а кормовой огонь должен быть расположен в задней части судна; однако эти огни могут быть обыкновенными огнями;

либо бортовые огни и кормовой огонь, объединенные в одном и том же фонаре, установленном в соответствующем месте, на вершине или в верхней части мачты; этот огонь может быть обыкновенным огнем;

³³ Компетентные органы могут предписать также использование топового огня, который размещается на одинаковой высоте с бортовыми огнями и на расстоянии не менее 1 м впереди них.

³⁴ Компетентные органы могут ограничить сферу применения этого предписания тихоходными или маломощными судами либо предписать его применение только на отдельных водных путях.

либо, когда длина судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь ³⁵.

6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести:

Ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

Однако судовые шлюпки при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.

7. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы топовые огни, предписанные в настоящей статье, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

*Статья 3.14 – Дополнительная сигнализация судов,
осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов* ^{36 37}

1. Суда, совершающие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

синий огонь,

Днем:

синий конус вершиной вниз.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и синим конусом в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м над плоскостью грузовых марок.

³⁵ На отдельных внутренних водных путях компетентные органы могут предписать применение этого положения в отношении всех малых парусных судов.

³⁶ Компетентные органы могут разрешить использовать на морских судах, временно находящихся в зонах внутреннего судоходства, вместо сигнализации, предписанной в пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи, дневную и ночную сигнализацию, предписанную в Рекомендациях по безопасной перевозке опасных грузов и соответствующей деятельности в районах портов, принятых Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (ночью - неподвижный круговой красный огонь, а днем - флаг "В" Международного свода сигналов).

³⁷ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать вместо синих огней красные огни.

2. Суда, совершающие перевозки определенных веществ, представляющих опасность для здоровья и указанных в ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

два синих огня,

Днем:

два синих конуса вершиной вниз.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Два синих конуса могут быть заменены двумя синими конусами в носовой части и двумя синими конусами в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м над плоскостью грузовых марок.

3. Суда, совершающие перевозки определенных взрывоопасных веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

три синих огня,

Днем:

три синих конуса вершиной вниз.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

4. Если толкаемый состав или счаленная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пунктах 1, 2 или 3 выше, то судно, обеспечивающее движение толкаемого состава или счаленной группы, должно нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1, 2 или 3 выше.

5. Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4 выше, на толкаче, находящемся с правого борта.

6. Суда, толкаемые составы или счаленные группы, перевозящие несколько видов опасных веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 выше, должны нести сигнализацию, соответствующую опасному веществу, который требует наибольшего количества синих огней или конусов.

7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании пункта 8.1.8 ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1 выше, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше, в случае совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше.

8. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна соответствовать, как минимум, светосиле обыкновенных синих огней.

Статья 3.15 – Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м ³⁸

Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м, должны нести:

Днем:

желтый двойной конус, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов ³⁹

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

Ночью:

- a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 15 м;
- b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте a),

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 м ⁴⁰.

³⁸ Компетентные органы могут не предписывать данную сигнализацию, если эти суда рассматриваются ими как малые.

³⁹ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписывать другую сигнализацию.

⁴⁰ Компетентные органы могут не предписывать эту дневную сигнализацию или предписать высоту менее 5 м.

2. Шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести ночью ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии не менее 3 м над уровнем воды.

3. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:

Ночью:

- а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше;
- б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б) выше;
- с) бортовые огни и кормовой огонь, как это предписано в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08,

Днем:

зеленый шар, как это предписано выше в пункте 1 ⁴¹.

4. Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, должны нести:

Ночью:

- а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше;
- б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б) выше;
- с) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным в подпункте б) выше;
- д) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08,

Днем:

белый цилиндр, расположенный на расстоянии около 1 м под зеленым шаром, предписанным в пункте 1 выше.

⁴¹ Компетентные органы могут не предписывать эту дневную сигнализацию или предписать высоту менее 5 м.

*Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся
преимущественным правом прохода*

Суда, которым компетентный орган предоставил преимущественное право прохода в тех местах, где он регулирует соответствующий порядок прохода, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил:

Днем:

красный вымпел, поднимаемый в носовой части судна на высоту, достаточную для того, чтобы он был хорошо виден.

Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность

1. Любое судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать:

Ночью:

либо красный качающийся огонь; на малых судах этот огонь вместо красного может быть белым;

либо два красных огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, видимых со всех сторон и помещенных в соответствующем месте на достаточной высоте,

Днем:

либо качающийся красный флаг;

либо два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, помещенных в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

2. Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал.

Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок

Без ущерба для специальных предписаний, которые могут быть введены на основании статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести:

Ночью:

ясные белые огни, видимые со всех сторон, в достаточном количестве для указания их контура.

II.B. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов⁴²

1. Судно, непосредственно или иным образом пришвартованное к берегу, должно нести:

Ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный со стороны фарватера на высоте не менее 3 м.

Этот огонь может быть заменен обыкновенным белым огнем в носовой части и обыкновенным белым огнем в кормовой части судна, видимыми со всех сторон и расположенными со стороны фарватера на той же высоте.

2. Судно, стоящее на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должно нести:

Ночью:

два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон и расположенных в соответствующих местах: один в носовой части на высоте не менее 4 м, а другой в кормовой части на высоте не менее 2 м и по меньшей мере на 2 м ниже первого,

Днем:

черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

⁴² Когда суда, в частности малые суда, находятся на стоянке в таких условиях, что компетентные органы считают их сигнализацию излишней, эти компетентные органы могут освободить их от обязанности нести сигнализацию, предписанную в настоящей статье.

3. Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должен нести:

Ночью:

на каждом судне состава в соответствующем месте на высоте не менее 4 м обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Общее число огней сигнализации барж может быть ограничено четырьмя при условии, что контуры состава ясно обозначены,

Днем:

черный шар на толкаче (или на каждом толкаче) и на судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава.

4. Малое судно на стоянке, за исключением судовых шлюпок, может нести вместо огней, предписанных в пунктах 1 и 2 выше для использования ночью, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

5. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:

- а) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
- б) когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;
- с) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении.

6. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статьях 3.22, 3.25, 3.34, пункт 2, и 3.35.

Статья 3.21 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов

Предписания статьи 3.14 применяются также к судам, упомянутым в указанной выше статье, когда они находятся на стоянке.

Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов

1. Ночью не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани, должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. Кроме того, шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16.
2. Ночью самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани, должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. При короткой стоянке они могут нести также огни, предписанные в пункте 1 b) и c) статьи 3.08. Они должны погасить зеленый огонь, предусмотренный в пункте 3 b) статьи 3.16, как только они перестанут выполнять работы.

Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок

Без ущерба для специальных предписаний, которые могут быть введены в силу статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести:

Ночью:

обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их контура со стороны фарватера.

Применяются положения пункта 5 статьи 3.20.

Статья 3.24 – Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов

Если суда имеют сети или жерди, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, то эти сети или жерди должны обозначаться:

Ночью:

обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их местонахождения,

Днем:

желтыми поплавками или желтыми флагами, количество которых является достаточным для указания их местонахождения.

*Статья 3.25 – Сигнализация выполняющих работы плавучих средств
и севших на мель или затонувших судов*

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, занятые промером глубин, должны нести:

- а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:

Ночью:

два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня,

Днем:

два зеленых двойных конуса, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим, и в соответствующих случаях

- б) со стороны, с которой фарватер не свободен:

Ночью:

обыкновенный красный огонь или ясный красный огонь, помещаемый на такой же высоте, что и наиболее высоко расположенный один из двух зеленых огней, предписанных в подпункте а) выше, и такой же светосилы,

Днем:

красный шар, помещаемый на той же высоте, что и наиболее высоко расположенный один из двух зеленых двойных конусов, предписанных в подпункте а) выше,

или же в случае, когда эти суда должны быть защищены от волнения,

- с) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:

Ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь находится сверху,

Днем:

флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, или два помещаемых один над другим флага, из которых верхний красный, а нижний белый, и в соответствующих случаях;

- d) со стороны, с которой фарватер не свободен:

Ночью:

красный огонь, помещаемый на такой же высоте, что и красный огонь, предписанный в подпункте с) выше, и такой же светосилы,

Днем:

красный флаг, помещаемый на той же высоте, что и красно белый или красный флаг, помещаемый с другой стороны.

2. Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах а) и б) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками:

- а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит разрешения прохода Е.1 (приложение 7),

и в соответствующих случаях

- б) со стороны, с которой фарватер не свободен: щит запрещения прохода А.1 (приложение 7), помещаемый на такой же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а) выше.

3. Сигнализация, предписанная в пунктах 1 и 2 выше, должна помещаться на такой высоте, чтобы ее можно было видеть со всех сторон.

Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

4. Севшие на мель или затонувшие суда должны нести сигнализацию, предписанную в подпунктах с) и d) пункта 1 выше. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на лодках, буйках или других соответствующих средствах.

5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных знаков, предусмотренных в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2 выше.

Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства

1. Если в случаях, предусмотренных в статьях 3.20 и 3.23, ночью якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они, их тросы или цепи могут представлять опасность для судоходства, то стояночный огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.

2. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства:

Ночью:

поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон ⁴³,

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб

Суда органов контроля могут без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил, показывать:

Ночью и днем:

обыкновенный частый проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон.

Это относится также к судам противопожарной службы, следующим для оказания помощи ⁴⁴.

⁴³ Компетентные органы могут не предписывать белый огонь или предписывать его только для плавучих средств.

⁴⁴ Компетентные органы могут также предписать использование таких огней для спасательных судов.

Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути ⁴⁵

Суда на ходу, выполняющие работы на водном пути или занятые промером глубин, могут, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил, показывать:

Ночью и днем:

ясный или обыкновенный частый проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон.

Эту сигнализацию могут использовать только суда, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке (за исключением тех, которые указаны в статье 3.25), которые необходимо защитить от волнения, вызванного прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании положений других статей настоящей главы, показывать:

Ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь устанавливается над белым в таком месте, чтобы эти огни были отчетливо видны и не могли быть приняты за другие огни,

Днем:

флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя – белого цвета, установленный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. Этот флаг может быть заменен двумя расположенными друг над другом флагами, верхний из которых красного, а нижний белого цвета. Эти флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

⁴⁵

Компетентные органы могут не предписывать это требование.

2. Без ущерба для положений статьи 3.25 сигнализацию, упомянутую в пункте 1 выше, могут использовать только:

- a) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;
- b) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

Статья 3.30 – Сигналы бедствия

1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:

- a) флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;
- b) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
- c) огонь, вращаемый кругообразно;
- d) ракеты или бомбы, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета;
- e) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... (SOS) по азбуке Морзе;
- f) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;
- g) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари, излучающие красный свет;
- h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.

Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт

1. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, то это запрещение должно быть обозначено:

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или огни

1. Если другими установленными положениями запрещается

- а) курить,
- б) использовать незащищенные осветительные устройства или огни,

то на борту это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.33 – Запрещение стоянки вдоль борта судна

1. Если установленными положениями или специальными предписаниями компетентных органов запрещается стоянка вдоль борта вблизи какого либо судна (например, по причинам, связанным с характером его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси судна:

белый квадратный щит с треугольником внизу.

Этот квадратный щит с обеих сторон должен быть белым и должен иметь красную кайму и красную диагональ, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также букву "P" черного цвета в центре.

Обе стороны треугольника должны быть белыми, и на них должно быть указано черными цифрами расстояние в метрах, на котором запрещается стоянка.

2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна.

3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счеленным группам, предусмотренным в статье 3.21.

*Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных
в возможности маневрировать*

1. Судно, возможность которого уступать дорогу в соответствии с предписаниями настоящих Правил ограничена при выполнении подводных или иных работ, в частности дноуглубительных работ, прокладке кабелей или постановке буев, и положение которого может препятствовать судоходству, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

Ночью:

три ясных или обыкновенных огня, из которых верхний и нижний красные, а средний белый и которые расположены один над другим на расстоянии не менее 1 м на высоте, на которой они видны со всех сторон,

Днем:

черный шар, двойной черный конус и черный шар, причем двойной черный конус посередине, расположенные на расстоянии не менее 1 м один над другим на высоте, на которой они видны со всех сторон.

2. Если суда, указанные в пункте 1 выше, выполняют работы, из за которых создаются препятствия для судоходства, то, помимо сигнализации, предусмотренной в этом пункте, они должны нести:

Ночью:

- а) два ясных или обыкновенных красных огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон;
- б) два ясных или обыкновенных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон,

Днем:

- а) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие;
- б) два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен.

Огни, шары и двойные конусы, предусмотренные в настоящем пункте, должны помещаться на расстоянии не менее 2 м и ни в коем случае не выше нижнего огня или нижнего шара, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи.

3. Положения настоящей статьи не применяются к плавучим средствам, выполняющим работы и находящимся в неподвижном состоянии.

Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей ⁴⁶

1. Судно, которое занято протаскиванием траловой сети или другого орудия лова в воде (трала), должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

Ночью:

два ясных или обыкновенных огня: сверху – зеленый, снизу – белый, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м, на высоте, на которой они видны со всех сторон, и впереди огня, предписанного в пункте 1 а) статьи 3.08, причем верхний огонь находится ниже этого огня, а нижний выше огней, предписанных в пункте 1 б) статьи 3.08, и на высоте, превышающей по меньшей мере в два раза упомянутое выше расстояние по вертикали; однако суда длиной менее 50 м в этом случае могут не нести огонь, предписанный в пункте 1 а) статьи 3.08,

Днем:

два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенных друг над другом, на высоте, на которой они видны со всех сторон.

⁴⁶ При использовании сигнализации, предусмотренной в настоящей статье, компетентные органы должны следить за тем, чтобы ее нельзя было спутать с сигнализацией, предусмотренной в статье 3.16.

2. Судно, занятое рыбной ловлей, за исключением судов, указанных в пункте 1 выше, должно нести сигнализацию, предписанную в этом же пункте, кроме огня, предписанного в пункте 1 а) статьи 3.08, а вместо зеленого огня:

Ночью:

ясный или обыкновенный красный огонь, таким образом, чтобы он был виден со всех сторон;

и, кроме того, если его орудие ловли выпущено на расстояние более 150 м по горизонтали по прямой от судна:

Ночью:

ясный или обыкновенный белый огонь, расположенный на расстоянии по горизонтали не менее 2 м и не более 6 м от двух указанных выше красного и белого огней и помещенный на высоте, не превышающей высоту упомянутого выше белого огня, и не ниже огней, предписанных в пункте 1 b) статьи 3.08,

Днем:

черный конус вершиной вверх.

Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ

1. Любое судно, используемое для проведения водолазных работ, должно, помимо сигнализации, предписанной в других положениях настоящих Правил, нести:

жесткий макет флага "А" Международного свода сигналов высотой не менее 1 м, расположенный в надлежащем месте на высоте, на которой он виден днем и ночью со всех сторон.

2. В случае необходимости оно может нести вместо сигнализации, предписанной в пункте 1 выше, сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.34.

Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением

Судно, выполняющее операции по минному тралению, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

Ночью:

три ясных или обыкновенных зеленых огня, видимых со всех сторон и расположенных в виде треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной оси судна, причем верхний огонь должен быть расположен на вершине фок мачты или поблизости от нее, а другие огни на каждом конце фок реи,

Днем:

три черных шара, расположенных один над другим в соответствии с предписаниями для огней.

Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы

Судно лоцманской службы, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, должно нести:

вместо огня, предписанного в пункте 1 а) статьи 3.08, два расположенных один над другим ясных или обыкновенных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть белым, а нижний красным, и помещаемых на вершине или рядом с вершиной мачты.

Глава 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ – РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

Статья 4.01 – Общие положения

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:

- а) на борту моторных судов, за исключением некоторых малых судов, если они не являются судами, оснащенными радиолокационным оборудованием, – посредством механически действующих звуковых сигнальных приборов, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед, а также, по возможности, назад; сигнальные приборы должны отвечать предписаниям главы I приложения 6 к настоящим Правилам;
- б) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, машинное оборудование которых не имеет прибора для подачи сигналов, – посредством трубы или соответствующего рожка; эти сигналы должны отвечать предписаниям пунктов 1 б) и 2 б) главы I приложения 6 к настоящим Правилам.

2. Звуковые сигналы моторных судов должны сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми, ясными и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на сигналы, предусмотренные в пункте 4 а) статьи 6.32 (категория I), которые подаются судами, идущими вниз по течению, с помощью радиолокационной установки, и на удары или звон колокола ^{47 48}.

⁴⁷ Компетентные органы могут сделать это предписание обязательным. Однако в таком случае они должны освободить от этого обязательства суда, принадлежащие государствам, в которых не существует такого обязательства.

⁴⁸ Компетентные органы могут не делать это предписание обязательным на некоторых водных путях, где применяется правило 34 б) и d) Международных правил предупреждения столкновения судов в море.

3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться, за отсутствием специальных противоположных положений, только судном, на борту которого находится судоводитель состава ⁴⁹.
4. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков. Эти сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.30.
5. Для обеспечения слышимости звуковых сигналов взвешенный уровень акустического давления в рулевой рубке в том месте, где находится голова рулевого, не должен превышать 70 дБ (А), если судно совершает плавание в нормальных эксплуатационных условиях ⁵⁰.
6. Звон колокола должен иметь продолжительность приблизительно 4 секунды. Он может быть заменен серией ударов металла о металл той же продолжительности.

Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в главе III приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Малые одиночные суда или суда, которые буксируют или ведут в счале только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в главе III А приложения 6 к настоящим Правилам.

Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы

1. Запрещается пользоваться звуковыми сигналами иными, чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными сигналами в условиях иных, чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.
2. Однако для сообщения между судами или между судном и берегом пользование другими звуковыми сигналами допускается при условии, что их нельзя принять за сигналы, указанные в настоящих Правилах.

⁴⁹ Компетентные органы могут предписать, что в том случае, если в голове состава идет вспомогательный буксир, эти сигналы должны подаваться или также должны подаваться этим буксиром.

⁵⁰ Компетентные органы могут допускать уровень шума 75 дБ (А).

*Статья 4.04 – Радиотелефонная связь*⁵¹

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна или плавучей установки, должны удовлетворять требованиям компетентных органов и эксплуатироваться в соответствии с этими требованиями⁵².
2. Моторные суда, исключая малые суда, паромы и плавучие средства, могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы двумя радиотелефонными установками, находящимися в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонные установки для каналов радиообмена между судами и передачи навигационной информации должны постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Каналы, выделенные для передачи навигационной информации, могут выключаться только на короткий промежуток времени для передачи или приема информации по другим каналам.
3. Паромы и моторные плавучие средства могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка для канала радиообмена между судами должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Этот канал может выключаться только на короткий промежуток времени для передачи или приема информации по другим каналам. Положения, содержащиеся в первом и втором предложениях данного пункта, применяются также во время эксплуатации.
4. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно до прохождения слепых участков, узких проходов или пролетов мостов сообщить по каналу, выделенному для радиообмена между судами, о своем присутствии.
5. Щит "В.11" (приложение 7) указывает на то, что компетентный орган предписывает обязательное использование радиотелефонной установки.

⁵¹ Компетентные органы могут отказаться от применения положений настоящей статьи для отдельных внутренних водных путей, которые не используются для международных перевозок.

⁵² Телекоммуникационные службы ряда правительств стран - членов ЕЭК согласовали свои национальные технические и эксплуатационные требования, предъявляемые к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ).

Статья 4.05 – Радиолокатор

1. Суда могут использовать радиолокатор или оборудование ECDIS для внутреннего судоходства, система которого может применяться для эксплуатации судна с наложением радиолокационного изображения (навигационный режим), только в том случае, если:

- а) Они оснащены радиолокационной установкой или в соответствующих случаях оборудованием ECDIS для внутреннего судоходства, приспособленными к потребностям внутреннего судоходства, а также индикатором скорости изменения курса. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и должно быть сертифицировано с учетом потребностей внутреннего судоходства на основании предписаний соответствующих компетентных органов, а также с учетом общих технических требований к радиолокационной установке, приведенных в приложении 10. Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь индикатора скорости изменения курса;
- б) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право пользования радиолокатором, выданное в соответствии с предписаниями компетентных органов. Без ущерба для положений пункта 2 статьи 1.09 радиолокатор может использоваться для целей обучения в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту;
- с) они, за исключением малых судов и паромов, оборудованы устройством для подачи трехтонального звукового сигнала. Однако компетентные органы могут не предписывать использование такой системы.

Без ущерба для положений статьи 4.04 малые суда должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для ведения связи по каналу судно–судно.

2. В толкаемых, буксируемых составах и в счаленных группах предписания указанного выше пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель состава или счала.

3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор ⁵³.

⁵³ На внутренних водных путях, где это допускается национальным законодательством, высокоскоростные суда, которые разрешается эксплуатировать только в дневное время и при видимости не менее 1 км, могут не оборудоваться радиолокационной установкой и индикатором скорости изменения курса.

Глава 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.01 – Сигнализация

1. В приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути ⁵⁴. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.
2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений ⁵⁵, в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье 1.19, члены экипажей судов должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными выше в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

Статья 5.02 – Судоводная обстановка

В приложении 8 к настоящим Правилам определяются сигнальные знаки, которые могут быть установлены для облегчения судоводства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются различные сигнальные огни.

⁵⁴ Компетентные органы могут не воспроизводить в своих правилах те из указанных в приложении 7 сигнальных знаков, которые они не будут использовать на водных путях, где эти правила применяются.

⁵⁵ В частности, компетентные органы могут в случае необходимости регулировать судоводство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами.

Глава 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 – Определения

1. По смыслу настоящей главы водными путями категории I считаются следующие пути ⁵⁶.

.....

Все другие водные пути отнесены к категории II.

2. По смыслу настоящей главы "направлением вверх" на судоходном пути считается направление к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения изменяется.

На каналах направление устанавливается компетентными органами и используется термин "в направлении от пункта А к пункту В" ⁵⁷.

⁵⁶ Категория I в принципе включает реки, а категория II - каналы, озера и широкие водные пути.

⁵⁷ Компетентные органы могут сгруппировать указания, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, в единой таблице, имеющей, например, следующий вид:

1. Судоходными путями категории I являются следующие:

Судоходные пути

река А

река В

канал С-Д

Направление "вверх"

к истоку

к истоку, однако ниже...

в направлении, противоположном направлению приливного течения прилива

к С

Все другие водные пути отнесены к категории II.

2. На следующих водных путях категории II направлением "вверх" при применении пункта 1 статьи 6.08 и статьи 6.12 считается следующее направление:

река А

канал В-С (канал с

водораздельным бьефом)

направление к истоку

от В и С по направлению к...шлюзу водораздельного бьефа.

3. По смыслу настоящей главы используются следующие термины:
- а) "встречное плавание", когда два судна движутся в противоположных или почти в противоположных направлениях;
 - б) "обгон", когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5° сзади по траверзу обгоняемого судна и обгоняет его;
 - в) "пересекающиеся курсы", когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено выше в подпунктах а) и б).

Статья 6.0 - бис – Высокоскоростные суда

Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.02 – Малые суда: общие правила

1. По смыслу настоящей главы термин "малое судно" означает одиночные малые суда, а также составы, состоящие исключительно из малых судов.
2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, эти малые суда должны оставлять всем другим судам, включая высокоскоростные суда, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 – Общие принципы

1. Пересечение курса или обгон разрешается только в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, с учетом всех местных условий и движения других судов.
2. В составах визуальные сигналы, предписанные в статьях 3.17, 6.04 и 6.05, должны показываться только судном, на борту которого находится судоводитель состава или счаленной группы, а в случае буксируемого состава – буксируемым судном, находящимся в голове состава.
3. Суда, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны изменять ни курс, ни скорость таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.

4. Когда при встречном плавании или при пересечении курсов одно судно должно уступить путь другому судну, это последнее не должно менять ни курса, ни скорости. Когда по какой-либо причине судно, которое не должно менять ни курса, ни скорости, оказывается настолько близко от другого, что столкновения нельзя избежать исключительно за счет маневрирования судна, которое должно уступить путь, то первое судно должно выполнить оптимальный маневр для того, чтобы избежать столкновения ⁵⁸.

Статья 6.03 - бис – Пересечение курсов

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.

2. Положение упомянутого выше пункта 1 не применяется, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 или 6.16.

3. Независимо от положений упомянутого выше пункта 1, предусматривающих иное, – если в случае малых судов различных категорий два малых судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, – то малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.

Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.

4. Независимо от положений упомянутого выше пункта 1, предусматривающих иное, – если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, – то одно из них должно уступать дорогу следующим образом:

- а) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
- б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- в) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.

⁵⁸

Компетентный орган может не предписывать это положение.

Положения данного пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам.

Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила

КАТЕГОРИЯ I

1. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, уступать путь идущим вниз судам.

2. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого сигнала.

3. Идущие вверх суда, уступающие путь идущим вниз судам с правого борта, должны заблаговременно подать отмашку с правого борта:

а) днем:

- либо ярким частым проблесковым белым огнем или светло-голубым флагом или щитом;
- либо светло-голубым щитом вместе с частым проблесковым ясным белым огнем;

б) ночью:

- частым проблесковым ясным белым огнем; одновременно может подаваться также отмашка светло-голубым щитом.

Эта отмашка должна быть видна спереди и сзади и должна подаваться до конца расхождения. Запрещается подавать указанную выше отмашку

КАТЕГОРИЯ II

1. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами.

Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.

2. Независимо от положений упомянутого выше пункта 1, предусматривающих иное, при встречном плавании малых судов различных категорий применяются положения пункта 3 статьи 6.03-бис.

3. Независимо от положений упомянутого выше пункта 1, предусматривающих иное, при встречном плавании парусных судов применяются положения пункта 4 статьи 6.03-бис.

КАТЕГОРИЯ I

сверх положенного времени, за исключением случаев, когда судно желает показать, что оно намерено продолжать пропуск идущих вниз судов с правого борта. Светло-голубой щит должен иметь белую кайму шириной не менее 5 см; рама, конструкция из реек и фонарь частого проблескового огня должны быть темного цвета.

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подать:

- "один короткий звук", когда расхождение должно произойти левым бортом, или
- "два коротких звука", когда расхождение должно произойти правым бортом.

5. Не нарушая положений нижеследующей статьи 6.05, идущие вниз суда должны следовать путем, указанным идущими вверх судами, в соответствии с приведенными выше положениями; они должны повторять указанные в пункте 3 визуальные сигналы и указанные в пункте 4 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.

6. Положения упомянутых выше пунктов 1-5 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

7. При встречном плавании двух малых судов применяются положения статьи 6.04, категория II.

КАТЕГОРИЯ II

*Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил***КАТЕГОРИЯ I**

1. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:

- а) совершающие регулярные рейсы пассажирские суда, идущие вниз, максимально разрешенное число пассажиров которых не менее числа, установленного компетентным органом, если они хотят причалить к пристани, расположенной на берегу, вдоль которого следуют идущие вверх суда,
- б) буксируемые составы, идущие вниз, которые для того, чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега, имеют право требовать, чтобы идущие вверх суда изменили путь, предоставленный им в соответствии с вышеупомянутой статьей 6.04, если этот путь им не подходит.

Однако они могут требовать этого, лишь убедившись в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.

КАТЕГОРИЯ II

1. В отступление от общего правила статьи 6.04 суда могут в исключительных случаях и при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы расхождение произошло правыми бортами ⁵⁹.

59

Компетентные органы могут четко ограничить эти исключительные случаи, например:

- порожними судами, которые в силу бокового ветра не могут держаться правой стороны,
- судами, которые должны причалить к берегу, находящемуся по их левую сторону,
- судами, которые должны войти в порт, пройти по притоку, пройти через шлюз или под мостом, находящимся по их левую сторону.

2. В этом случае идущие вниз суда должны своевременно подавать следующие сигналы:

- если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать "один короткий звук",
- и если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, подать отмашку, предусмотренную в пункте 3 статьи 6.04.

3. Идущие вверх суда должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:

- если расхождение должно иметь место левым бортом, то они должны подать "один короткий звук" и, кроме того, прекратить подачу отмашки, предусмотренной в пункте 3 статьи 6.04;
- если расхождение должно иметь место правым бортом, то они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, подать отмашку, предусмотренную выше в пункте 3 статьи 6.04.

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3 настоящей статьи.

2. В этом случае они подают "два коротких звука". Кроме того, они должны подать отмашку, предписанную в пункте 3 а) и b) статьи 6.04 (категория I). Эта отмашка должна быть видна спереди и сзади и должна подаваться до конца расхождения. Запрещается подавать указанную выше отмашку сверх положенного времени, за исключением случаев, когда судно желает показать, что оно намерено продолжать пропуск судов с правого борта ⁶⁰.

3. В этом случае встречные суда также подают "два коротких звука" и должны предоставить необходимое место с правой стороны. Они должны одновременно подавать отмашку, предусмотренную выше в пункте 3 статьи 6.04 (категория I) ⁶¹.

4. Если встречные суда считают, что затребованный путь непригоден и что существует опасность столкновения, они должны подать "серию очень коротких звуков". В этом случае судоводители должны принять все диктуемые обстоятельства меры для того, чтобы избежать опасность.

⁶⁰ Компетентные органы могут не предписывать подачу этой отмашки.

⁶¹ Компетентные органы могут не предписывать подачу этой отмашки.

5. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и что это вызывает опасность столкновения, они должны подать "серию очень коротких звуков". В этом случае судоводители должны принять все диктуемые обстоятельствами меры для того, чтобы избежать опасности.

6. Положения упомянутых выше пунктов 1–5 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

*Статья 6.06 – Встреча с судами, передвигающимися
при помощи тяги с берега*

В случае встречи судна, передвигающегося при помощи тяги с берега, с судном, которое передвигается иным способом, последнее должно всегда в отступление от вышеприведенных статей 6.04 и 6.05 предоставлять первому сторону, с которой производится тяга.

Статья 6.07 – Расхождение в узких проходах

1. Во избежание по мере возможности встречи на участках или местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для расхождения (узкие проходы), применяются следующие правила:

- a) все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее;
- b) в тех случаях, когда видимость ограничена, суда, прежде чем войти в узкий проход, должны подать "один продолжительный звук"; в случае необходимости, в частности когда узкий проход является длинным, они должны, проходя через него, повторить этот сигнал;
- c) На водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх":
 - i) если идущее вверх судно или состав видят, что идущее вниз судно входит в узкий проход, они должны остановиться ниже этого прохода и ждать, пока идущее вниз судно его не пройдет;
 - ii) если идущий вверх состав уже вошел или идущее вверх судно уже вошло в узкий проход, идущие вниз суда или составы должны, насколько это возможно, остановиться выше этого

прохода и ждать, пока идущий вверх состав или судно его не пройдет;

- d) на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены,
 - i) суда, которые не встречают препятствий с правой стороны, а также суда, которые имеют внешнюю сторону изгиба с правой стороны, когда узкий проход расположен в изгибе, должны продолжать свой путь, а другие суда должны ждать до тех пор, пока первые не пройдут узкий проход; однако это положение не применяется при встречном плавании малых и других судов;
 - ii) при встречном плавании малого парусного судна и малого судна другой категории малое парусное судно должно следовать своим курсом, а другое судно должно ждать до тех пор, пока малое парусное судно пройдет узкий проход;
 - iii) при встречном плавании двух парусных судов судно, которое находится на ветре, или, в том случае, когда оба судна находятся на ветре, судно, которое идет правым галсом, должно следовать своим курсом, а другое должно ждать, пока первое судно пройдет узкий проход.

Данное положение не применяется к малым парусным судам по отношению к другим судам.

2. Если встреча в узком проходе становится неизбежной, суда должны принять все возможные меры, чтобы она произошла в месте и условиях, представляющих минимальную опасность. Если водитель замечает опасность столкновения, то судно должно подать "серию очень коротких звуков".

Статья 6.08 – Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути

1. При приближении к участку, обозначенному запрещающими знаками А.4 или А.4.1 (приложение 7),

- a) на водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх",
 - идущие вверх суда или составы должны останавливаться при приближении идущих вниз судов или составов и ждать, пока идущие вниз суда не пройдут этот участок;

- б) на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены,
 - применяются соответствующие правила, предусмотренные в статье 6.07.

2. Если во избежание встречи компетентные органы предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то

- запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком (А.1 (приложение 7));
- разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком (Е.1 (приложение 7)).

В зависимости от местных условий до запрещающего проход сигнального знака может быть помещен предписывающий сигнальный знак В.8 (приложение 7), используемый в качестве авансигнального знака.

3. Если сигналы, предусмотренные выше в пункте 2, не могут быть показаны, то суда должны остановиться и ожидать получения разрешения на проход от представителя компетентных органов ⁶².

Статья 6.09 – Обгон: общие положения

1. Обгон разрешается лишь тогда, когда обгоняющее судно удостоверилось в том, что обгон не представляет опасности.

2. Обгоняемое судно должно по мере необходимости и возможности облегчить обгон. Оно должно уменьшить скорость, когда это необходимо, для того чтобы обгон мог быть произведен в условиях безопасности и достаточно быстро, чтобы не мешать движению других судов.

Это положение не применяется в том случае, когда малое судно обгоняет судно, не являющееся малым.

62

Компетентные органы могут не предписывать это положение.

Статья 6.10 – Обгон

1. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Когда фарватер является, бесспорно, достаточно широким, обгоняющее судно может также обходить обгоняемое судно по правому борту.

2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Данное положение не применяется к малому парусному судну, обгоняемому другим парусным судном.

При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно облегчить проход обгоняющего судна с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое судно обгоняет какое-либо другое судно.

3. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.

4. Когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно отклониться от курса, или когда возникает опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, обгоняющее судно должно подать:

- а) "два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука", если оно намерено обойти обгоняемое судно слева;
- б) "два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук", если оно намерено обойти обгоняемое судно справа.

5. Когда обгоняемое судно может удовлетворить эту просьбу обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с соответствующей стороны, отходя в случае необходимости в противоположную сторону, и подать:

- а) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен слева;
- б) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен справа ⁶³.

6. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать:

- а) "один короткий звук", когда обгон может быть произведен слева, и
- б) "два коротких звука", когда обгон может быть произведен справа.

Если в этих условиях обгоняющее судно все еще намерено произвести обгон, оно должно подать "два коротких звука" в случае, предусмотренном в подпункте а), или "один короткий звук" в случае, предусмотренном в подпункте б).

63

Компетентные органы могут не предписывать эти сигналы.

В этом случае обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, отходя в случае необходимости в противоположную сторону.

7. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать "пять коротких звуков".

8. Положения упомянутых выше пунктов 4-7 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 – Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6.08 обгон запрещается:

- а) как правило, на участках, обозначенных сигналом А.2 (приложение 7);
- б) между составами в районах, обозначенных знаком А.3 (приложение 7). Однако это запрещение не применяется, когда по крайней мере один из составов является толкаемым составом, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 12 м.

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан ⁶⁴

1. На участках, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В.1, В.2, В.3 или В.4 (приложение 7). Конец участка может быть обозначен указательным сигнальным знаком Е.11 (приложение 7).

2. На таком участке идущие вверх суда не должны ни в коем случае мешать движению идущих вниз судов; в частности, приближаясь к предписывающему сигнальному знаку В.4, они должны в случае необходимости уменьшить скорость и даже остановиться, чтобы дать возможность идущим вниз судам произвести соответствующий маневр.

⁶⁴ Компетентные органы могут принять решение не применять эту статью или применять только пункт 1.

Статья 6.13 – Поворот

1. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.
2. Если намечаемый маневр заставляет другие суда изменить курс или скорость, то судно, намеревающееся произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей:
 - а) "одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук", если оно намерено повернуть направо, или
 - б) "одного продолжительного звука, за которым следуют два коротких звука", если оно намерено повернуть налево.
3. Другие суда, насколько это необходимо и возможно, должны изменить скорость и курс, чтобы поворот мог быть произведен без риска. В частности, по отношению к судам, которые хотят повернуть против течения, они должны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть выполнен своевременно.
4. Положения упомянутых выше пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении других судов. К малым судам по отношению друг к другу применяются только положения пунктов 1 и 3.
5. Поворот на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.8 (приложение 7), запрещается. Но если на водном пути имеются участки, обозначенные указательным сигнальным знаком Е.8 (приложение 7), то водителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, к которому продолжают применяться предписания настоящей статьи.

Статья 6.14 – Управление судном при отходе

Положения статьи 6.13 применяются также, за исключением паромов, к судам, которые покидают место якорной стоянки или швартовки, не производя при этом поворота; однако сигналы, предписанные в пункте 2 указанной статьи, заменяются следующими:

- "один короткий звук", когда судно изменяет свой курс вправо, или
- "два коротких звука", когда судно изменяет свой курс влево.

Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

Статья 6.16 – Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути

1. Суда могут входить в порты и притоки или выходить из них, а также выходить на основной водный путь или пересекать его при выходе лишь после того, как они удостоверились в том, что эти маневры могут производиться безопасно и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

Если судно, идущее вниз по течению, должно пройти вверх по течению для того, чтобы войти в порт или приток, оно должно предоставить приоритет любому идущему вверх по течению судну, которое также хочет войти в этот порт или приток.

В некоторых случаях пути, рассматриваемые как притоки, могут обозначаться сигнальными знаками E.9 или E.10 (приложение 7).

2. Суда, осуществляющие какой-либо из маневров, указанных выше в пункте 1, если намечаемый ими маневр может или должен вынудить другие суда изменить их курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей:

- "трех продолжительных звуков, за которыми следует один короткий звук", если для входа или после выхода они должны идти направо;
- "трех продолжительных звуков, за которыми следует два коротких звука", если для входа или после выхода они должны идти налево;
- "трех продолжительных звуков", если, выйдя на основной водный путь, они хотят пересечь его.

До завершения пересечения они должны подать в случае необходимости:

- "один продолжительный звук, за которым следует один короткий звук", если они намерены идти направо; или
- "один продолжительный звук, за которым следуют два коротких звука", если они намерены идти налево.

3. Другие суда должны, если это необходимо, изменить свой курс и скорость.

Это положение применяется также, если на основном пути рядом с выходом из порта или притока помещен знак B.10 (приложение 7).

4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков В.9 (приложение 7), то выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по основному пути суда изменить свой курс или скорость.

5. Суда не могут входить в порт или приток, если на основном пути выставлен знак А.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 приложения 7 раздела II.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен знак А.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 приложения 7 раздела II.

6. Даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, суда могут войти в порт или приток, если на основном пути установлен знак Е.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 раздела II (приложение 7). Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен знак Е.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 раздела II (приложение 7); в последнем случае знак В.10 (приложение 7) устанавливается на основном пути.

7. Положения пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении других судов, а положения пункта 4 не применяются к судам, не являющимся малыми судами, по отношению к таким судам. Положение пункта 2 не применяется к малым судам по отношению друг к другу.

Статья 6.17 – Движение рядом идущих судов в одном направлении

1. Суда могут идти рядом в одном направлении только тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.

2. Кроме случаев обгона или встречи, запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 м от судна, счаленного соединения или толкаемого состава, имеющих сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 или 3 статьи 3.14.

3. Без ущерба для положений статьи 1.20, судам запрещается подходить к судну или к соединению плавучего материала на ходу, пришвартовываться к ним или идти у них в кильватере без явного разрешения их судоводителя.

4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от судов и соединений плавучего материала на ходу, а также от работающих плавучих средств.

Статья 6.18 – Запрещение волочить якоря, тросы или цепи

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам; однако оно применяется к маневрам и к перемещениям на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 7.03 запрещающим сигнальным знаком А.6 (приложение 7).
3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03 указательным сигнальным знаком Е.6 (приложение 7).

Статья 6.19 – Плавание дрейфом

1. Плавание дрейфом запрещается. Это запрещение не относится к небольшим перемещениям в местах стоянки, погрузки и разгрузки.
2. Идущие вниз суда, носовой частью обращенные против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх, а не как дрейфующие.

Статья 6.20 – Волнение

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать волнения или засасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также сооружениям. В частности, они должны своевременно уменьшить скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления:
 - a) перед входом в порт;
 - b) вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани либо которые нагружаются или разгружаются;
 - c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки;
 - d) вблизи от паромов, не передвигающихся самостоятельно;
 - e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (приложение 7).
2. С учетом положений статьи 1.04 обязательства, предусмотренные выше в подпунктах b) и c) пункта 1, не относятся к малым судам.

3. Вблизи судов, показывающих сигналы, предписанные в пункте 1 с) статьи 3.25, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, показывающих сигналы, предписанные в пункте 1 статьи 3.29, другие суда должны снижать свою скорость в соответствии с предписаниями пункта 1 выше. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

Статья 6.21 – Составы

1. Моторные суда, движущие состав, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава.
2. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его, и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава ⁶⁵.
3. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счаленную группу судов, запрещается оставлять эти суда при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили фарватер и пока судоводитель состава не убедился в безопасности их постановки.
4. Баржи морских судов могут помещаться в головную часть толкаемого состава только в том случае, если якоря будут находиться в головной части состава.
5. Пассажирским судам с пассажирами на борту запрещается движение в счале. Движение в счале допускается лишь в случае аварийной буксировки пассажирского судна.

Статья 6.21 - бис – Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава

Вне толкаемого состава перемещение толкаемой баржи допускается лишь:

- a) в случае ее буксировки лагом моторным судном;
- b) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого состава.

⁶⁵ Компетентные органы могут в зависимости от условий плавания на данном водном пути освободить от этого обязательства толкаемые составы, не превышающие определенной длины, и распространить это обязательство на одиночные моторные суда, превышающие определенную длину.

Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства

Когда компетентные органы вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак А.1 (приложение 7), указывающий, что судоходство временно прекращено, все суда должны остановиться, не доходя до этого запрещающего сигнального знака.

Статья 6.22 - бис – Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статье 3.25, со стороны, с которой они показывают красный огонь или красные огни, предписанные в пункте 1 b) и d) статьи 3.25, или щит А.1 (приложение 7), красный шар или красный флаг, предписанный в пункте 1 b) и d) статьи 3.25, или проходить вблизи судов, указанных в статье 3.34, со стороны, с которой они показывают два красных огня или два черных шара, предписанных в пункте 2 а) статьи 3.34.

Д. ПАРОМЫ

Статья 6.23 – Правила, относящиеся к паромам

1. Паромы, могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверяться в том, что движение судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость ⁶⁶.

2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, должен придерживаться следующих правил:

- а) когда он не работает, он должен стоять на том месте, которое ему отведено компетентными органами. Если же ему не было отведено никакого места для стоянки, то он должен стоять таким образом, чтобы фарватер оставался свободным;
- б) если продольный трос парома может загораживать судоходный фарватер, то паром может стоять со стороны фарватера, противоположной точке закрепления троса, только тогда, когда это абсолютно необходимо для проведения операций по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения фарватера подачей в надлежащий момент "продолжительного звука";
- с) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

⁶⁶

Компетентные органы могут предусмотреть, что это положение не применяется к паромам, не передвигающимся самостоятельно, при сближении с малым судном.

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения

1. Под пролетом моста и при прохождении плотины, если фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода, применяются положения статьи 6.07.
2. Если проход под пролетом моста или через плотину разрешается и если на месте прохода установлены:
 - а) сигнальный знак А.10 (приложение 7),
плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитами, из которых состоит этот сигнальный знак;
 - б) сигнальный знак D.2 (приложение 7),
рекомендуется держаться в пространстве, находящемся между двумя щитами или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

Статья 6.25 – Проход под постоянными мостами

1. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены:
одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1 – приложение 7), то плавание под этими пролетами запрещается.
2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимся над пролетом:
 - а) сигнальным знаком D.1 а) (приложение 7) или
 - б) сигнальным знаком D.1 б) (приложение 7),

рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.

Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте а), то он открыт для движения в обоих направлениях.

Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте б), то он закрыт для движения встречных судов.

3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены соответственно вышеприведенному пункту 2, то плавание может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на собственный риск и ответственность.

Статья 6.26 – Проход через разводные мосты

1. Не нарушая других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, судоводители судов при приближении к разводному мосту или при проходе через него должны подчиняться распоряжениям, которые им в соответствующих случаях даются персоналом моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода.

2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.

Если они не могут или не хотят пройти через мост, то они должны в том случае, когда щиты В.5 (приложение 7) установлены на берегу, останавливаться, не доходя до этих щитов.

3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.

4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:

- а) один или несколько красных огней означают:
проход запрещается;
- б) один красный и один зеленый огонь, расположенные на одной и той же высоте, или один красный, расположенный над зеленым огнем, означают:
проход еще запрещается, но мост находится в стадии разводки и суда должны приготовиться к движению;
- с) один или несколько зеленых огней означают:
проход разрешается;
- д) два расположенных один над другим красных огня означают:
разводка моста для судоходства прекращена;
- е) желтый огонь, расположенный на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной выше в подпунктах а) и d), означает:
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание разрешается в обоих направлениях;
- ф) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной выше в подпунктах а) и d), означают:
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание в другом направлении запрещено.

5. Красные огни, указанные выше в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, приложение 7), зеленые огни – зелено-бело-зелеными щитами (сигнальный знак Е.1, приложение 7), а желтые огни – желтыми щитами (сигнальный знак D.1, приложение 7).

Статья 6.27 – Проход плотин

1. При проходе плотины и поблизости от нее запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

2. Проход через пролет плотины разрешается только в том случае, если он обозначен справа и слева:

сигнальным знаком Е.1 (приложение 7).

3. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться:

одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, приложение 7).

4. В отступление от положений вышеприведенного пункта 2, если на плотине имеется мост, то проход через пролет плотины может также разрешаться:

сигнальным знаком D.1 (приложение 7), расположенным на мосту над проходом.

Статья 6.28 – Проход шлюзов

1. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, они должны в том случае, если на берегу установлен щит В.5 (приложение 7), остановиться, не доходя до этого щита.

2. В местах отстоя судов у шлюзов и в шлюзах суда, оборудованные устройством радиотелефонной связи, позволяющим осуществлять связь со службой информации о судоходной обстановке, должны обеспечивать работу этой аппаратуры в режиме приема на волне, выделенной для данного шлюза.

3. Прохождение шлюзов осуществляется в порядке прибытия к местам отстоя судов. Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они должны заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза. Кроме того, когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, они должны заходить в шлюзовую камеру только после этих судов.

4. На подходах к шлюзам, в частности в местах отстоя судов, любой обгон запрещен.

5. В шлюзах якоря должны быть полностью подняты; это положение действует также в местах отстоя судов в тех случаях, когда якоря не используются.

6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать любого столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами, соединениями плавучего материала или плавучими установками.

7. В шлюзах:

- a) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
- b) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы, и операции по ошвартовке должны производиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
- c) использование кранцев, которые должны быть плавучими, если они съемные, является обязательным;
- d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;
- e) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам запрещено использовать двигатели ⁶⁷;
- f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.

8. В местах отстоя судов и шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов, несущих синий огонь или синий конус, предписанный в пункте 1 статьи 3.14, в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м. Однако это требование не применяется ни к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, ни к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.

9. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 2 или 3 статьи 3.14, шлюзуются отдельно.

10. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

⁶⁷

Компетентные органы могут не предписывать этого положения.

11. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов, а также при входе в шлюзы и при выходе из них высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить никакого ущерба шлюзам, судам или плавучему материалу и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту.

12. Для обеспечения безопасности и нормального порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их полного использования персонал шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. В шлюзах и местах отстоя судов у шлюзов суда должны следовать этим указаниям.

Статья 6.28-бис – Вход в шлюзы и выход из них

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью визуальными сигналами, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигналы означают:

- а) два красных огня, расположенные один над другим:
доступ запрещен, шлюз не работает;
- б) один отдельный красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали:
доступ запрещен, шлюз закрыт;
- с) один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен или один красный и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали, или один красный над зеленым огнем:
доступ запрещен, шлюз подготавливается к открытию;
- д) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали:
доступ разрешен.

2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими визуальными сигналами:

- а) один или два красных огня: выход запрещен;
- б) один или два зеленых огня: выход разрешен.

3. Один или два красных огня, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, могут заменяться одним щитом А.1 (приложение 7).

Зеленый огонь или зеленые огни, предусмотренные в тех же пунктах, могут заменяться щитом Е.1 (приложение 7).

4. При отсутствии огней или щитов доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания персонала шлюза.

Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы

В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:

- а) суда, принадлежащие компетентным органам либо пожарным, полицейским или таможенным службам и перемещающиеся по причине неотложной служебной необходимости;
- б) суда, которым это право официально предоставлено компетентным органом и которые несут на носу красный вымпел, предусмотренный в статье 3.17.

Если такие суда приближаются к местам отстоя в районе шлюзов или находятся в них на стоянке, другие суда должны, по возможности, максимально облегчать проход таких судов.

Г. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора

1. В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.32 разрешается плавание только тех судов, которые оснащены радиолокационной установкой в соответствии со статьей 4.05. Они должны пользоваться этой радиолокационной установкой.

2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Радиотелефонные установки должны быть включены в режим прослушивания на канале, отведенном для связи между судами. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

3. При остановке в условиях ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.

4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4 и 5 статьи 6.04 (категория I) и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются⁶⁸. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути.

⁶⁸ Компетентные органы могут либо не предписывать это положение, либо предписывать его только на некоторых водных путях.

*Статья 6.31 – Звуковые сигналы во время стоянки***КАТЕГОРИЯ I**

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться на канале связи между судами. Как только на них будет получена по радиотелефонной связи информация о приближении других судов или как только на них будет услышан один из предписанных в пункте 5 статьи 6.32 или в пункте 1b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать следующие звуковые сигналы:

- a) если они находятся с левой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения):
одну серию ударов колокола;
- b) если они находятся с правой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения):
двойную серию ударов колокола;
- c) если они находятся на неопределенной позиции:
тройную серию ударов колокола ⁶⁹.

2. Эти сигналы должны повторяться с интервалом не более одной минуты.

КАТЕГОРИЯ II

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться на канале связи между судами. Как только на них будет получена по радиотелефонной связи информация о приближении других судов или как только на них будет услышан один из предписанных в пункте 5 статьи 6.32 или в пункте 1b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать:

одну серию ударов колокола.

Однако суда, не стоящие параллельно фарватеру или занимающие положение, при котором они могут создавать опасность для других судов, должны подавать этот сигнал, даже если и на них не будет услышан ни один из предусмотренных выше сигналов ⁶⁹.

⁶⁹ Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче звуковых сигналов либо предписывать его только на некоторых водных путях.

3. В толкаемых составах предписания приведенных выше пунктов 1 и 2 применяются только к буксиру-толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания указанных выше пунктов 1 и 2 применяются к буксиру и к последнему судну состава.

КАТЕГОРИЯ I

КАТЕГОРИЯ II

4. Предусмотренные в пункте 1 суда, стоящие на некоторых водных путях, указанных компетентными органами, могут вместо сигнала, предписанного в пункте 1, подавать также:

один продолжительный звук
между двумя короткими звуками.

5. Настоящая статья применяется также к находящимся на мели на фарватере или вблизи него судам, которые могут представлять опасность для других судов.

Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора

1. Судно считается плавающим при помощи радиолокатора в условиях ограниченной видимости, если радиолокатор на его борту используется в соответствии со статьей 4.05.

2. Если судно осуществляет плавание с использованием радиолокационной установки, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее дипломом, требуемым компетентными органами для участка внутреннего водного пути, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка оборудована централизованным пультом управления, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо можно было немедленно вызвать в рубку.

КАТЕГОРИЯ I

3. Как только на судне, идущем вверх против течения, на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам,двигающимся во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне, идущем вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

- а) подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо⁷⁰; это предписание не относится к малым судам;
- б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

КАТЕГОРИЯ II

3. Как только на судне на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, идущим во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне на экране радиолокатора будет замечено другое судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, это судно должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого другого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

- а) подать один продолжительный гудок и повторять этот звуковой сигнал так часто, как это необходимо;
- б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

⁷⁰

Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче трехтонального сигнала либо предписывать его только на некоторых водных путях.

Судно, идущее вверх против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 5 а) выше, или замечены на экране радиолокатора суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

с) подать один продолжительный гудок и повторять этот сигнал так часто, как это необходимо;

d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

Паромы, в отношении которых применяются предписания пункта 4, должны подавать вместо одного продолжительного звука " один продолжительный звук, за которым следуют четыре коротких звука", а также указывать свою категорию и курс, которым они следуют, пересекая водный путь.

6. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по этой связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Затем оно должно согласовать с судном, идущем во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.

7. В случае составов и счаленных групп предписания пунктов 1-6 выше распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава или группы.

Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать особые меры предосторожности, предусмотренные настоящими Правилами:

- a) они должны осуществлять плавание как можно ближе к одной из сторон судоходного фарватера;
- b) любое одиночное судно и судно, на борту которого находится судоводитель состава, должны подавать продолжительный гудок ⁷¹;

⁷¹ Компетентные органы могут предписать, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных гудка.

этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты. Эти суда должны иметь наблюдательный пост на носу судна; однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на переднем судне. Его сигналы должны быть либо видны, либо слышны судоводителю судна или состава, либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь;

- c) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к зоне стоянки. Затем оно должно согласовать порядок расхождения с данным судном;
- d) как только на судне будет услышан звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно
 - если оно находится недалеко от берега, подойти возможно ближе к берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;
 - если оно не находится недалеко от берега и, в частности, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

КАТЕГОРИЯ I

КАТЕГОРИЯ II

2. Паромы, плавающие без помощи радиолокатора, вместо сигнала, предписанного выше в пункте 1, подают " один продолжительный гудок, за которым следуют четыре коротких гудка"; этот сигнал повторяется с интервалом не более одной минуты.

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 – Особые приоритеты

1. При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу:
 - а) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.34;
 - б) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.35.
2. При встречном плавании или при пересечении курсов судно категории, предусмотренной выше в пункте 1 б), должно уступить дорогу судну категории, предусмотренной выше в пункте 1 а).
3. Суда не должны приближаться менее чем на 1 000 м к корме судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.37.

Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости ⁷².
2. Судоводителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается обслуживание буксира и наблюдение за лыжником и которое способно выполнять эту роль.
3. Если буксирующее судно и воднолыжник не находятся на специально отведенном для них фарватере, то они должны находиться на достаточном расстоянии ⁷³ от всех других судов, от берега и от купающихся.
4. Буксирный канат нельзя волочить за судном, если за него не держится воднолыжник.

Статья 6.36 – Действия рыболовецких судов и других судов по отношению к ним

1. Лов рыбы неводом с помощью нескольких рядом идущих в одном направлении судов не разрешается ⁷⁴.
2. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, занятого ловом рыбы и несущего сигнализацию, указанную в статье 3.35.

⁷² Зоны, в которых разрешается или запрещается заниматься этими видами спорта, устанавливаются компетентными органами.

⁷³ Это расстояние устанавливается компетентными органами, которые в случае необходимости могут распространить данную меру на другие категории плавучих средств.

⁷⁴ Компетентные органы могут не предписывать этого положения.

*Статья 6.37 – Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием,
и действия судов по отношению к ним*

1. Занятие подводным плаванием без разрешения запрещается в тех местах, где может быть затруднено судоходство, в частности:
 - a) на обычных путях судов, несущих сигнализацию, указанную в статье 3.16;
 - b) перед входом в порты;
 - c) вблизи мест стоянки;
 - d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и подобных видов спорта.
2. Все суда должны держаться на достаточном расстоянии ⁷⁵ от судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.36.

⁷⁵

Это расстояние устанавливается компетентными органами.

Глава 7

ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.01 – Общие принципы стоянки

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, суда и соединения плавучего материала должны выбирать место стоянки как можно ближе к берегу, насколько это позволяют их осадка и местные условия, и во всяком случае так, чтобы не препятствовать судоходству.
2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными органами, плавучие установки должны размещаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.
3. Суда, соединения судов и плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или пришвартованы таким образом, чтобы они не могли изменить своего положения и, следовательно, создать угрозу для других судов или помешать им с учетом, в частности, ветра, изменения уровня воды, а также засасывания и волнения.

Статья 7.02 – Стоянка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на стоянку:
 - a) на участках судоходного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена;
 - b) на участках, указанных компетентными органами;
 - c) на участках, обозначенных знаком А.5 (приложение 7); запрет распространяется лишь на ту сторону пути, на которой помещен этот знак;
 - d) под мостами и под высоковольтными линиями электропередач;
 - e) на узких проходах, согласно положениям статьи 6.07, и на подходах к ним, а также на тех участках, которые в результате стоянки стали бы узкими проходами, а также на подступах к этим участкам;

- f) на входах в притоки и выходах из них;
- g) на участках прохода паромов;
- h) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
- i) в районах поворота, обозначенных знаком Е.8 (приложение 7);
- j) с бортовой стороны судна, несущего знак, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое ближе расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;
- к) на обозначенных знаком А.5.1 (приложение 7) участках водной поверхности, ширина которых, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах.

2. На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений приведенного выше пункта 1 а)-d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками Е.5 Е.7 (приложение 7), с соблюдением условий, определенных ниже в статьях 7.03-7.06.

Статья 7.03 – Стоянка на якорь

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на якорь:

- а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якорь, как правило, запрещена;
- б) на участках, обозначенных знаком А.6 (приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой расположен этот знак.

2. На участках, на которых стоянка на якорь запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных знаком Е.6 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

Статья 7.04 – Швартовка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:
 - а) на участках судоходного пути, на которых швартовка, как правило, запрещена;
 - б) на участках, обозначенных знаком А.7 (приложение 7); однако запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой помещен этот знак.
2. На участках, на которых швартовка к берегу запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут пришвартовываться лишь на участках, обозначенных знаком Е.7 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д.

Статья 7.05 – Зона стоянки

1. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на той стороне пути, на которой помещен этот знак.
2. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.1 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах.
3. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.2 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными в метрах на этом знаке. Эти расстояния отсчитываются от знака.
4. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.3 (приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне пути, на которой помещен этот знак, не должно превышать числа, указанного на нем римскими цифрами.
5. В зонах стоянки при отсутствии прочих предписаний суда должны становиться борт к борту, начиная от берега, на той стороне пути, на которой помещен знак.

Статья 7.06 – Разрешение стоянки для судов некоторых категорий

В местах стоянки, обозначенных сигнальными знаками Е.5.4–Е.5.15 (приложение 7), стоянка разрешена лишь для судов тех категорий, на которые распространяется действие сигнального знака, и только с той стороны пути, на которой помещен этот сигнальный знак.

Статья 7.07 – Стоянка вблизи друг от друга судов, толкаемых составов и счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов

1. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:

- а) 10 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14;
- б) 50 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 статьи 3.14;
- с) 100 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 3 статьи 3.14.

В тех случаях, когда два судна, толкаемые составы или две счаленные группы несут один или несколько огней или конусов, расстояние между ними определяется в соответствии с наибольшим количеством огней или конусов.

2. Требование, предусмотренное в пункте 1 а) выше, не применяется:

- а) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые также несут эту сигнализацию;
- б) судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении, выданное на основании пункта 8.1.8 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14.

3. В особых случаях компетентный орган может разрешить стоянку в отступление от вышеприведенных положений.

Статья 7.08 – Несение вахты

1. На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, или судов, которые не были дегазированы после перевозки веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов.
2. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, за исключением случая, когда это наблюдение не является необходимым в силу местных условий или если компетентные органы не требуют выполнения этого предписания.
3. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за установление такой вахты или наблюдение возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, – на владельца.

Глава 8

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Статья 8.01 – Сигнал "Держитесь в стороне от меня"

1. В случае происшествий или аварий, в результате которых может произойти утечка перевозимых опасных веществ, необходимо задействовать сигнальный знак "Держитесь в стороне от меня" на судах, несущих сигнализацию согласно пунктам 1, 2 или 3 статьи 3.14, если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства.

Это положение не распространяется на толкаемые баржи и другие несамоходные суда. Тем не менее, если они являются частью состава, сигнальный знак "Держитесь в стороне от меня" должно задействовать судно, на борту которого находится судоводитель состава.

2. Сигнал "Держитесь в стороне от меня" состоит из звукового и светового сигналов. Звуковой сигнал состоит из постоянно повторяемых в течение не менее 15 последовательных минут одного короткого и одного длинного звуков.

Одновременно со звуковым сигналом следует подавать и световой сигнал, указанный в пункте 2 статьи 4.01.

После включения сигнальный знак "Держитесь в стороне от меня" должен подаваться автоматически; орган управления должен быть устроен таким образом, чтобы непреднамеренное включение сигнала было невозможным.

3. Суда, заметившие сигнал "Держитесь в стороне от меня", должны предпринять все возможные меры для того, чтобы предотвратить грозящую им опасность. В частности, они должны:

- а) если они следуют в направлении опасной зоны, держаться на возможно большем расстоянии от неё и в случае необходимости развернуться;
- б) если они только что прошли опасную зону, они должны продолжать свой путь с наибольшей возможной скоростью.

4. На борту судов, указанных в пункте 3 выше, необходимо немедленно:
- a) закрыть все окна и отверстия, ведущие наружу;
 - b) погасить все незащищенные огни;
 - c) прекратить курение;
 - d) остановить все вспомогательные двигатели, работа которых не является в данный момент необходимой;
 - e) избегать возникновения искр.
5. Пункт 4 распространяется и на суда, находящиеся на стоянке вблизи опасной зоны. При обнаружении сигнала "Держитесь в стороне от меня" экипаж этих судов должен в случае необходимости покинуть судно.
6. При осуществлении мер, указанных в пунктах 3-5 выше, необходимо учитывать наличие течения и направление ветра.
7. Меры, предписанные в пунктах 3-6 выше, должны также приниматься судами и в том случае, если сигнал "Держитесь в стороне от меня" подается со стороны берега.
8. Судоводители судов, принявших сигнал "Держитесь в стороне от меня", должны сделать все возможное с тем, чтобы немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

Статья 8.02 – Требования о предоставлении данных

1. Судоводители судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ, должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью знаков В. 11 (приложение 7), предупредить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи и сообщить следующие данные:
- a) категория судна;
 - b) название судна;
 - c) местоположение, направление движения (в соответствующем случае);
 - d) номер судна по судовому регистру; для морских судов – номер ИМО;
 - e) дедвейт (полная грузоподъемность);
 - f) длина и ширина судна;
 - g) тип, длина и ширина состава;

- h) осадка (только по специальному запросу);
- i) маршрут;
- j) порт погрузки;
- k) порт разгрузки;
- l) характер и количество груза (для опасных грузов: наименование вещества и при необходимости класс и номер ООН);
- m) сигнализация, требуемая при перевозке опасных грузов;
- n) количество человек на борту.

2. Данные, указанные в пункте 1 выше, за исключением данных, предусмотренных в подпунктах с) и h) , могут быть сообщены компетентному органу другими службами или лицами либо в письменной форме, либо по телефону. Во всех случаях судоводитель должен сообщать время входа судна или состава на участок, на котором требуется представлять данные, и время выхода из него.

3. Если судно останавливается на участке, на котором требуется представлять данные, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой остановки.

4. Если данные, предусмотренные в пункте 1 выше, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу.

5. Эти сведения являются конфиденциальными, и компетентный орган не должен передавать их третьим сторонам. Однако в случае аварии компетентному органу разрешается сообщать аварийным службам соответствующие данные, необходимые для проведения аварийно-спасательных работ.

Глава 9

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 9.01 – Определения

Для целей применения настоящей главы следующие термины означают:

1. Определения, касающиеся отходов в целом

- a) "отходы, образующиеся на борту": вещества или предметы, которые определены в пунктах b)–f) ниже и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен либо обязан избавиться;
- b) "остаточный груз": жидкий груз, остающийся в грузовых цистернах или трубопроводах после выгрузки без применения системы осушения, оговоренной в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также сухой груз, остающийся в трюмах после выгрузки без применения ручных и механических метел или всасывающих устройств;
- c) "образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масло или смазочные материалы": отработанные масла, трюмная вода и другие отходы, содержащие масло или смазочные материалы, такие, как отработанные смазочные вещества, использованные фильтры, использованная ветошь, емкости и упаковочные материалы этих отходов;
- d) "отработанные масла": отработанные масла или другие не используемые повторно смазочные вещества для двигателей, зубчатых передач и гидравлических устройств;
- e) "трюмная вода": маслянистая вода со дна трюма машинного отделения, форпика, коффердамов и бортовых отсеков;
- f) "отработанные смазочные вещества": собранные смазочные вещества, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок, и прочие не используемые повторно смазочные вещества;

- g) "прочие отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна": бытовые стоки, хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы, которые определены в пункте 3 ниже;
- h) "отходы, связанные с грузом": отходы и стоки, образующиеся на борту судна в результате перевозки груза; к этой категории не относятся остаточный груз и остатки груза после грузовых операций, которые определены в пунктах b) и e) пункта 2 ниже;
- i) "приемное сооружение": судно по смыслу пункта a) статьи 1.01 ЕПСВВП или наземная установка, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов;

2. Определения, касающиеся груза

- a) "исключительные перевозки": последовательные перевозки, в ходе которых в трюме или грузовой цистерне судна транспортируется один и тот же груз или различные грузы, перевозка которых не требует предварительной зачистки трюмов или цистерн;
- b) "остаточный груз": жидкий груз, остающийся в грузовых цистернах или трубопроводах после выгрузки без применения системы осушения, оговоренной в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также сухой груз, остающийся в трюмах после выгрузки без применения ручных и механических метел или всасывающих устройств;
- c) "остатки груза": жидкий груз, который невозможно удалить из цистерн или трубопроводов путем использования системы осушения, а также сухой груз, который невозможно удалить из трюма при помощи механических и ручных метел или всасывающих устройств;
- d) "остатки груза после грузовых операций": груз, который падает на судно вне трюма во время грузовых операций;
- e) "выметенный трюм": трюм, освобожденный от груза с использованием таких средств очистки, как ручные или механические метлы, но без использования всасывающих или моющих устройств, и в котором присутствуют лишь остатки груза;
- f) "осушенная цистерна": цистерна, которая освобождена от остаточного груза с использованием системы осушения, оговоренной в ВОПОГ, и в которой присутствуют лишь остатки груза;
- g) "очищенный всасыванием трюм": трюм, который освобожден от остаточного груза методом всасывания и в котором присутствует явно меньше остатков груза, чем в выметенном трюме;
- h) "промытый трюм или цистерна": трюм или цистерна, которые после мойки в принципе пригодны для приема любой категории груза;

- i) "выгрузка остатков": удаление остаточного груза из трюмов, цистерн и трубопроводов при помощи надлежащих средств (например, ручных и механических метел, всасывающего устройства, системы осушения), которые позволяют достичь стандарта чистоты "выметенный" или "очищенный всасыванием" для трюма и "осушенная" для цистерны, а также удаление остатков груза после грузовых операций и материалов, используемых для упаковки и крепления груза;
- j) "промывка": удаление остатков груза из выметенных или очищенных всасыванием трюмов и осушенных цистерн при помощи водяного пара или воды;
- k) "промывочные стоки": вода, получаемая при промывке выметенных или очищенных всасыванием трюмов или осушенных цистерн; к ним также относится балластная и дождевая вода из таких трюмов или цистерн;

3. Определения, касающиеся других видов отходов

- a) "бытовые стоки": стоки, поступающие из камбузов, столовых, умывальных и из прачечных, а также фекальные стоки;
- b) "хозяйственный мусор": органические и неорганические бытовые и кухонные отходы, не содержащие, однако, компонентов прочих определенных в статье 9.01 выше отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна;
- c) "отходы от очистки": отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки;
- d) "стоки": смеси остатков груза с промывочными стоками, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;
- e) "прочие особые отходы": отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, кроме отходов, содержащих масла или смазочные материалы, и кроме отходов, указанных в пунктах а)–d) выше.

Статья 9.02 – Общая обязанность проявлять бдительность

Судоводитель, другие члены экипажа, а также прочие находящиеся на борту лица обязаны проявлять бдительность в соответствии с обстоятельствами, с тем чтобы не допускать загрязнения водного пути, максимально снижать количество образующихся на борту отходов и, насколько это возможно, не допускать любого смешивания различных категорий отходов.

Статья 9.03 – Запрещение слива и сброса

1. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в водный путь образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масла или смазочные материалы, а также хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы.
2. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в водный путь части груза, а также отходы, связанные с грузом. Сюда относятся также материалы, используемые для упаковки и крепления груза.
3. Бытовые стоки должны сливаться или выпускаться в водный путь лишь согласно соответствующим национальным предписаниям.
4. Промывочные стоки из трюмов должны сливаться или выпускаться в водный путь лишь согласно соответствующим национальным предписаниям.
5. Запрещение, предусмотренное в пункте 1, не распространяется на слив в водный путь сепарированных стоков специальными маслосборными судами, если максимальное остаточное содержание масла в стоках неизменно и без предварительного разжижения соответствует национальным предписаниям ⁷⁶.
6. В случае аварийного слива отходов, предусмотренных в пунктах 1 и 2 выше, или угрозы такого слива судоводитель должен незамедлительно уведомить об этом ближайшие компетентные органы, указав с максимальной возможной точностью характер, объем и место слива. В случае аварийного слива отходов, предусмотренных в пунктах 3 и 4 выше, или угрозы такого слива судоводитель, согласно соответствующим национальным предписаниям, должен незамедлительно уведомить об этом ближайшие компетентные органы, указав с максимальной возможной точностью характер, объем и место слива.

Статья 9.04 – Сбор и обработка отходов на борту

1. Судоводитель должен обеспечить на борту отдельный сбор образующихся в ходе эксплуатации судна отходов, содержащих масло или смазочные материалы, которые указаны в пункте 1 статьи 9.03 выше, в предусмотренные для этого емкости, а также сбор трюмной воды в трюме машинного отделения. Емкости должны располагаться на борту таким образом, чтобы можно было своевременно и легко выявить и устранить любую утечку их содержимого.

⁷⁶

Компетентные органы могут допускать на своих национальных водных путях другие отступления в отношении слива сепарированных стоков в водный путь.

2. Запрещается:

- а) использовать в качестве резервуаров для сбора отработанных масел передвижные резервуары, хранящиеся на палубе;
- б) сжигать отходы на борту ⁷⁷;
- с) применять в трюме машинного отделения моющие средства, растворяющие масла или смазочные вещества, а также средства-эмульгаторы, кроме веществ, которые не усложняют процесс очистки трюмной воды в приемных сооружениях.

3. Судоводитель должен обеспечить сбор на борту и отдельную сдачу в приемное сооружение отходов, указанных в пункте 1 статьи 9.03 выше, таких, как хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы. По возможности хозяйственный мусор должен сдаваться отдельно по следующим категориям: бумага, стекло, другие перерабатываемые материалы и прочие отходы.

*Статья 9.05 – Журнал операций по предотвращению загрязнения
(журнал учета отработанных масел), положения,
касающиеся сдачи отходов в приемные сооружения*

1. Каждое судно, имеющее машинное отделение по смыслу пересмотренной резолюции № 17, за исключением малых судов, должно иметь на борту действительный журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел), соответствующий образцу, приведенному в приложении 9 ⁷⁸.

2. Журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел) выдается и проверяется компетентными органами.

3. Образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масло или смазочные материалы, которые указаны в пункте 1 статьи 9.04 выше, должны удаляться через равные промежутки времени, зависящие от состояния и эксплуатации судна, с выдачей соответствующего подтверждения в приемном сооружении. Подтверждение заключается во внесении сотрудником приемного сооружения соответствующей записи в журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел).

⁷⁷ Компетентные органы могут при определенных условиях допускать отступления от запрещения сжигания отходов на своих национальных водных путях.

⁷⁸ Компетентные органы могут требовать на своих национальных водных путях ведение журнала операций по предотвращению загрязнения (журнала учета отработанных масел) для прочих судов, плавучих установок и плавучих средств.

4. Компетентный орган может требовать внесения в журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел) других данных, таких, как:

- данные, касающиеся выгрузки (свидетельство о выгрузке);
- удаление промывочных стоков из трюма;
- удаление бытовых стоков;
- удаление стоков, отходов от очистки и прочих особых отходов.

5. Судно, имеющее на борту другие документы, касающиеся удаления отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна, в соответствии с предписаниями, действующими за пределами водных путей, охватываемых ЕПСВВП, должно быть готово подтвердить этими документами факт удаления отходов за пределами вышеупомянутых водных путей. Таким подтверждением может также служить журнал нефтяных операций, предусмотренный Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73).

Статья 9.06 – Покраска и внешняя зачистка судов

1. Запрещается натирание маслами или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.

2. Не допускается также использование противообрастающих систем, содержащих следующие вещества или их препараты:

- a) ртутные соединения;
- b) соединения мышьяка;
- c) оловосодержащие органические соединения, действующие как биоциды;
- d) шестихлористый циклогексан.

В качестве временной меры, вплоть до полного снятия и замены противообрастающей системы, содержащей указанные выше вещества, допускается нанесение на корпус судна покрытия, препятствующего попаданию в водную среду указанных выше веществ из находящихся под этим покрытием противообрастающих систем.

Приложение 1

**ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА
ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ
МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ**

АВСТРИЯ		РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА	
БЕЛАРУСЬ		РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	
БЕЛЬГИЯ		РУМЫНИЯ	
БОЛГАРИЯ		СЕРБИЯ	
ВЕНГРИЯ		СЛОВАКИЯ	
ГЕРМАНИЯ		УКРАИНА	
ИТАЛИЯ		ФИНЛЯНДИЯ	
ЛИТВА		ФРАНЦИЯ	
ЛЮКСЕМБУРГ		ХОРВАТИЯ	
НИДЕРЛАНДЫ		ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА	
НОРВЕГИЯ		ШВЕЙЦАРИЯ	
ПОЛЬША		ШВЕЦИЯ	
ПОРТУГАЛИЯ			

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

1. Шкалы осадки должны быть градуированы, по крайней мере в дециметрах, от плоскости ватерлинии судна в порожнем состоянии до плоскости максимальной осадки путем нанесения краской хорошо видимых полос разных цветов попеременно.

Градуировка должна указываться цифрами, обозначенными сбоку от шкалы, по крайней мере через 5 дециметров, а также над шкалой. Эта градуировка наносится с помощью выштампованных, вырубленных или наваренных знаков.

2. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям приведенного выше пункта 1, то эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.

Приложение 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Приведенные ниже рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ЕПСВВП; они не относятся к сигнализации, предусмотренной или разрешенной в подстрочных примечаниях.

1.2 Эти рисунки носят только указательный характер; следует обращаться к тексту настоящих Правил, который считается единственно подлинным.

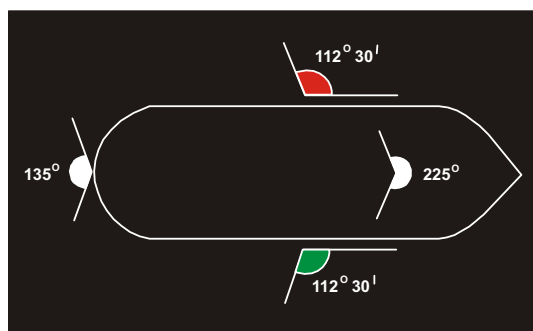
Что касается дополнительной сигнализации, которая может быть предписана, то на рисунках указывается:

- либо только дополнительная сигнализация;
- либо, если это требуется для внесения ясности, одновременно основная сигнализация (или один из возможных вариантов основной сигнализации) и дополнительная сигнализация.

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.

1.3 Толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м х 12м, рассматриваются как одиночные моторные суда (см. пункт 3 статьи 3.01).

1.4 При отсутствии особых указаний значение нижеследующих терминов соответствует положениям пункта 5 статьи 3.01:



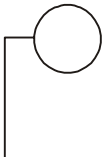
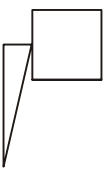
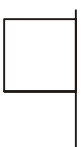
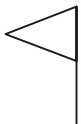
1.4.1 термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22° 30' позади траверза каждого борта;

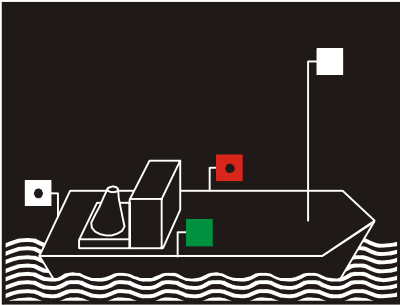
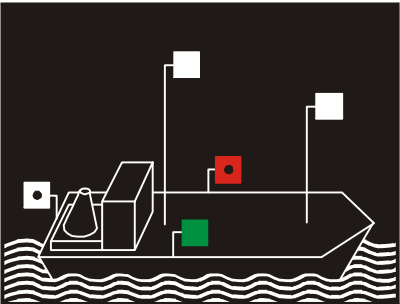
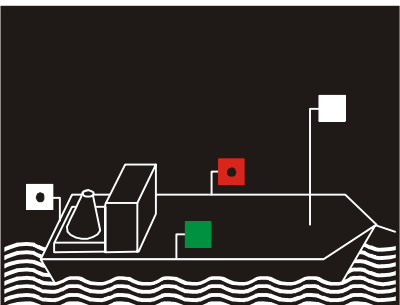
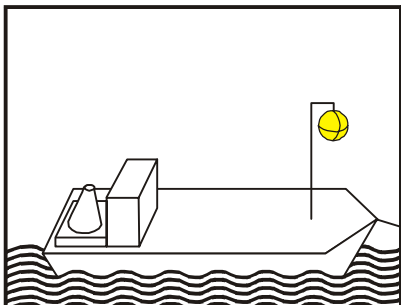
1.4.2 термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту; каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в 112° 30' и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22° 30' позади траверза борта;

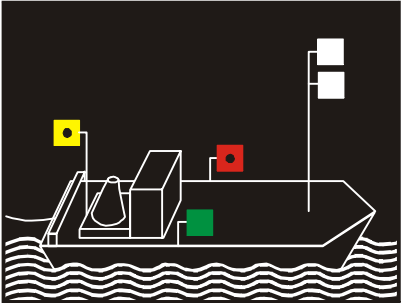
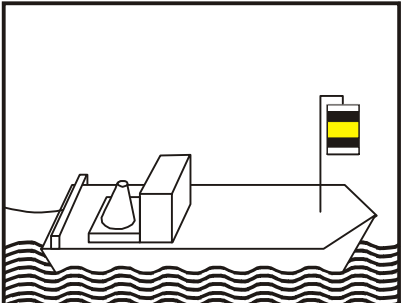
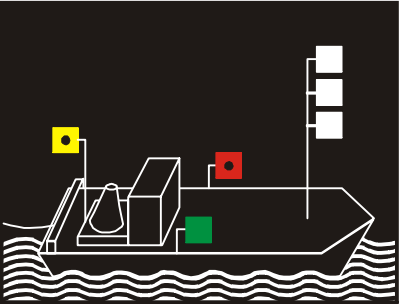
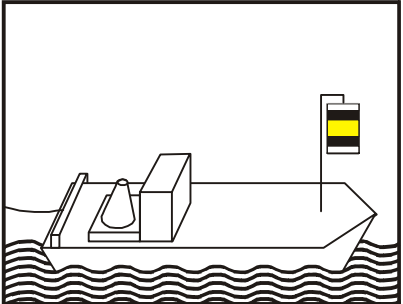
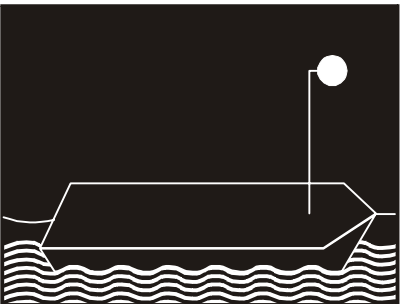
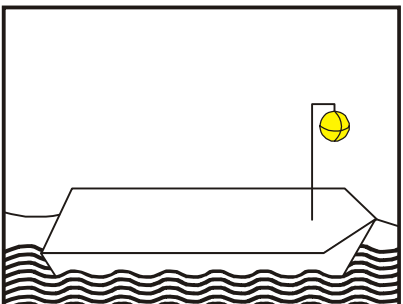
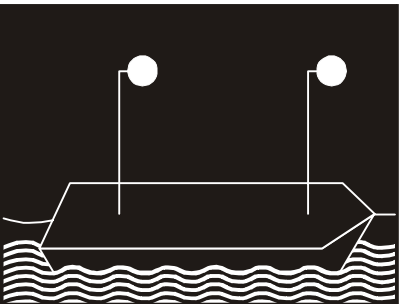
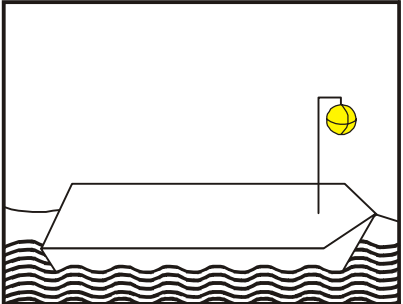
1.4.3 термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до 67° 30' с каждого борта;

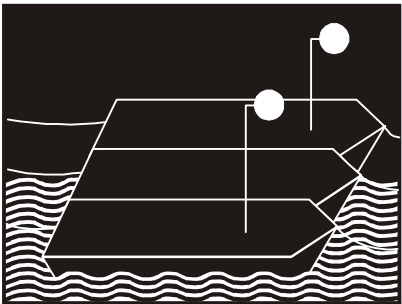
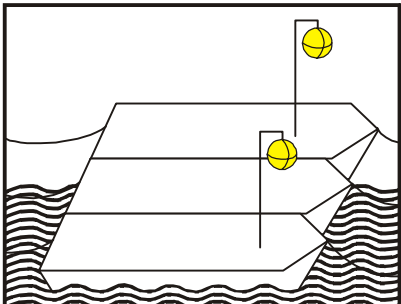
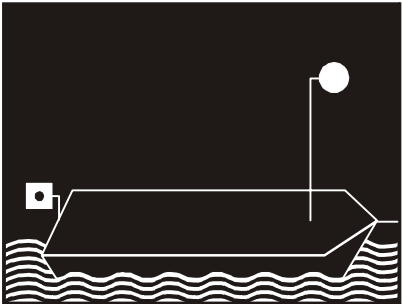
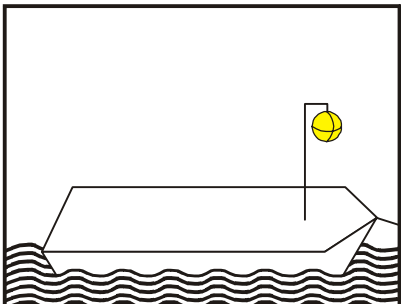
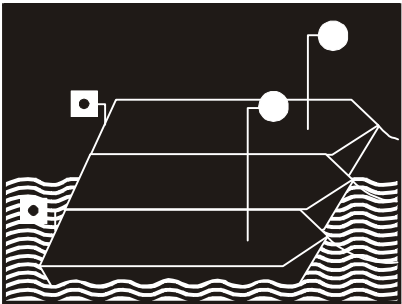
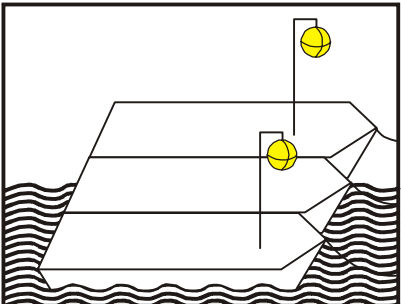
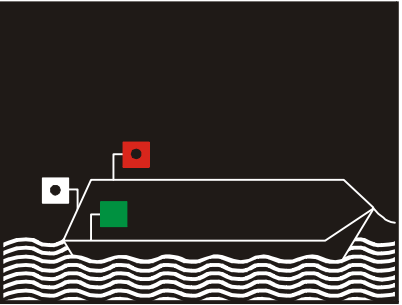
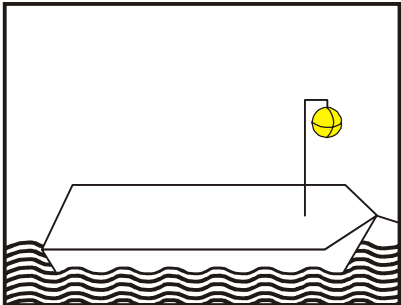
1.4.4 термин "огонь, видимый со всех сторон", означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в 360°.

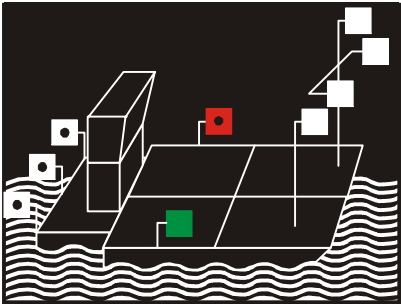
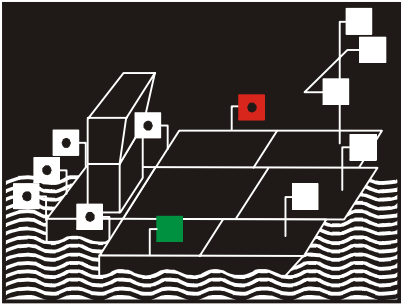
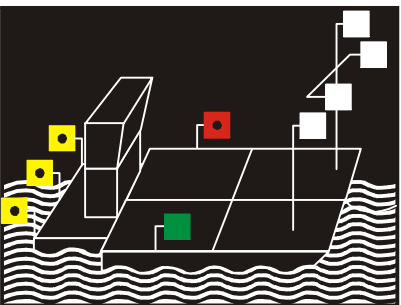
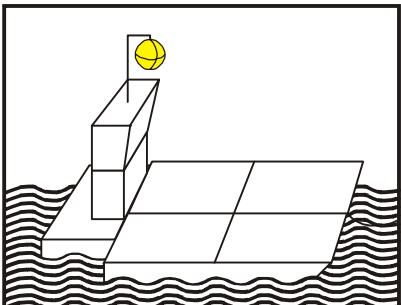
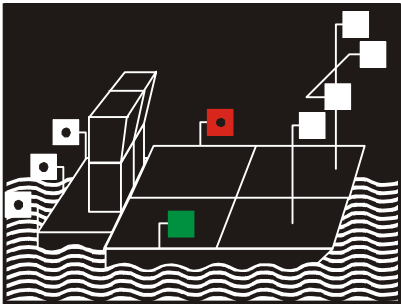
1.5 Пояснения к условным обозначениям:

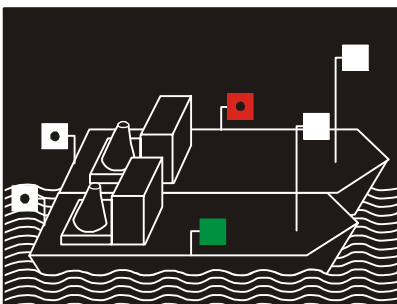
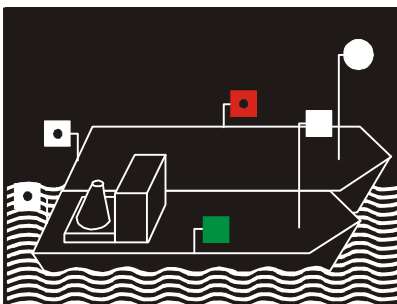
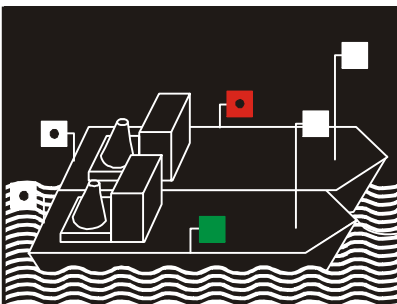
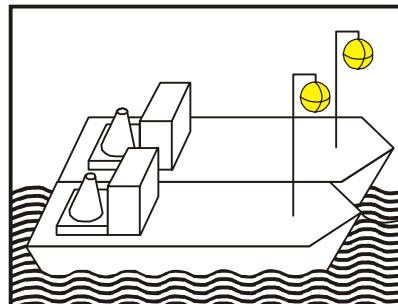
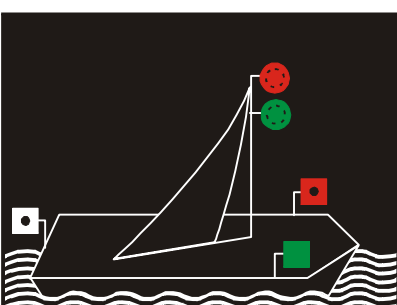
- a  Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°)
- b  Постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта. Огонь, который невидим для наблюдателя, обозначен в центре точкой 
- c  Частый проблесковый огонь
- d  Необязательный огонь
- e  Щит или флаг (статья 3.03)
- f  Вымпел (статья 3.03)
- g  Шар (статья 3.04)
- h  Цилиндр (статья 3.04)
- i  Конус (статья 3.04)
- j  Двойной конус (статья 3.04)
- k  Радиолокационный отражатель

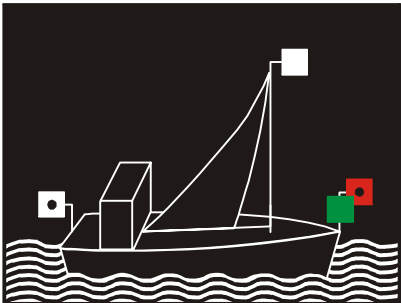
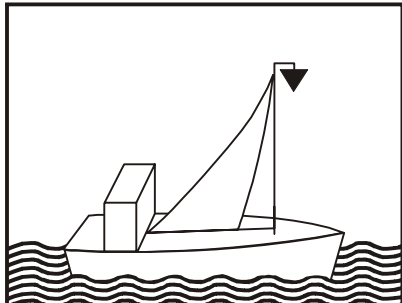
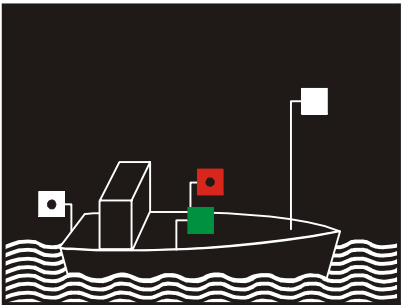
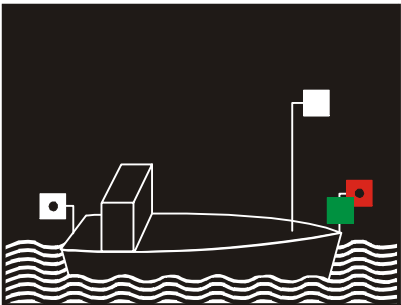
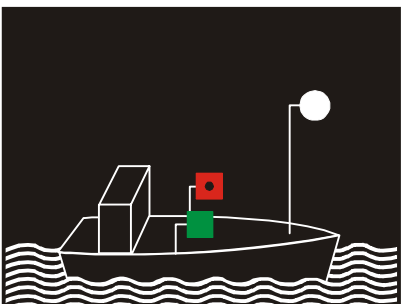
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
2. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		
	1	
Статья 3.08, пункт 1: Одиночные моторные суда.		
	2	
Статья 3.08, пункт 2: Одиночные моторные суда, несущие второй топовой огонь. Обязателен для судов длиной более 110 м.		
	3	
Статья 3.08, пункт 3: Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном.		

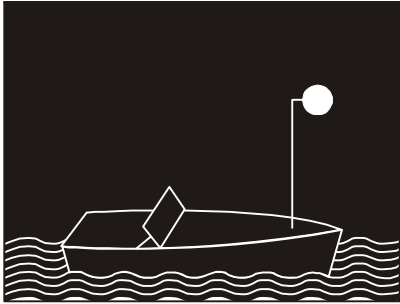
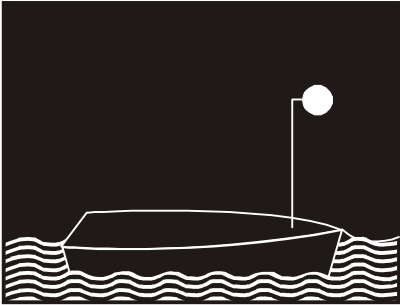
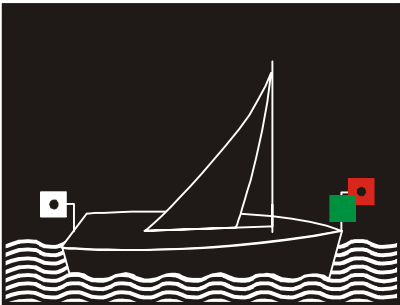
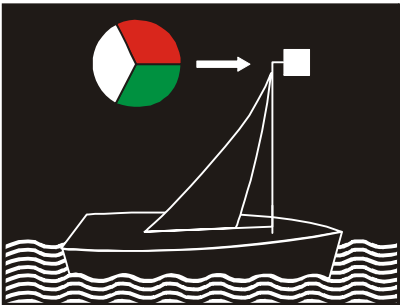
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	4	
Статья 3.09, пункт 1: Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно.		
	5	
Статья 3.09, пункт 2: Каждое из моторных судов, идущих в голове состава, или каждое из вспомогательных моторных судов, идущих рядом друг с другом.		
	6	
Статья 3.09, пункт 3: Буксируемые суда.		
	7	
Статья 3.09, пункт 3, подпункт а: Буксируемый состав длиной более 110 м.		

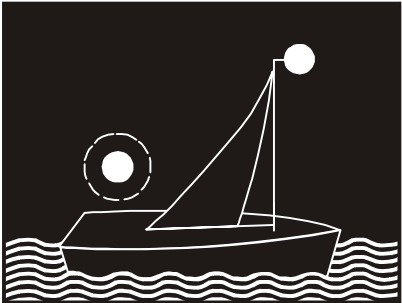
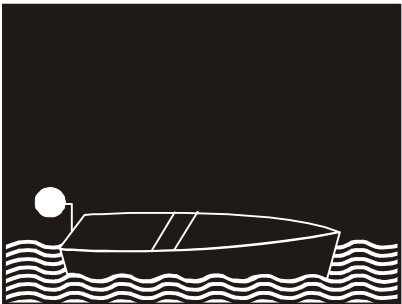
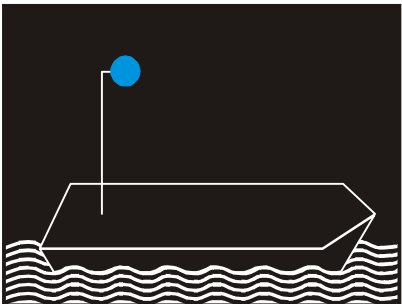
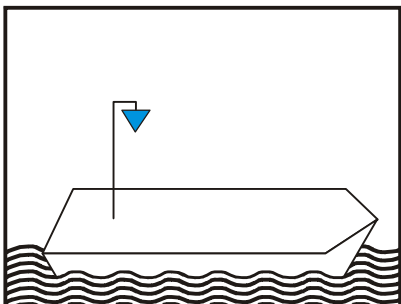
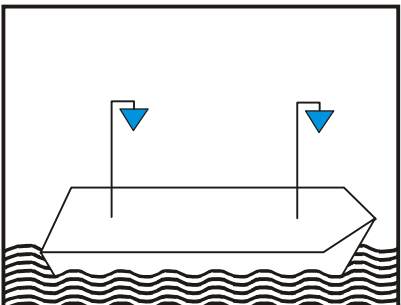
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	8	
Статья 3.09, пункт 3, подпункт б: Буксируемый состав, имеющий ряд счаленных судов в количестве более двух.		
	9	
Статья 3.09, пункт 4: Судно, расположенное в конце буксируемого состава.		
	10	
Статья 3.09, пункт 4: Несколько буксируемых судов, расположенных в конце состава.		
	11	
Статья 3.09, пункт 6: Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море.		

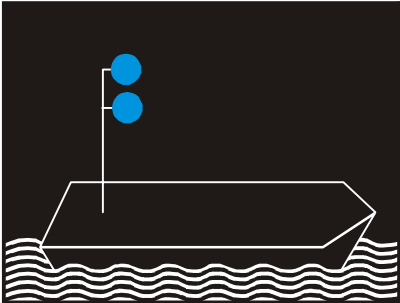
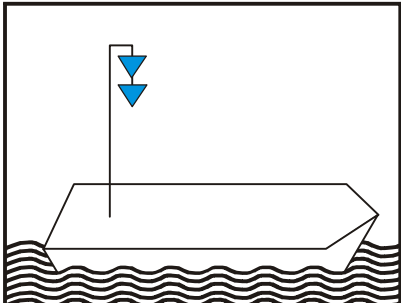
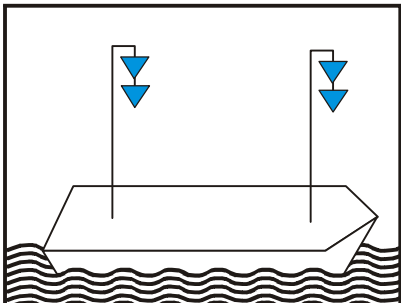
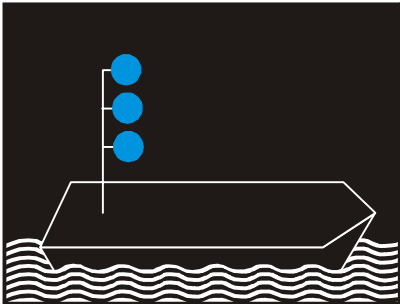
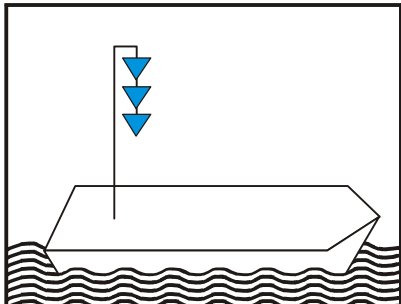
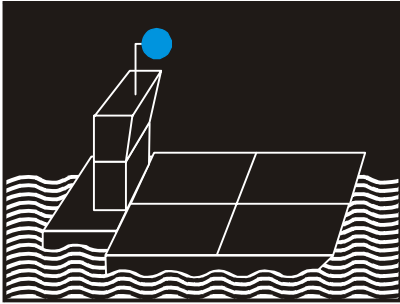
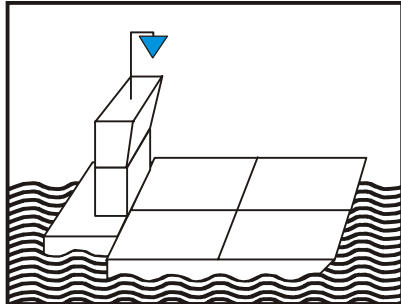
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	12	
Статья 3.10, пункт 1: Толкаемые составы.		
	13	
Статья 3.10, пункт 1, подпункт с, ii: Толкаемые составы, более двух судов, общая ширина которых видна сзади.		
	14	
Статья 3.10, пункт 2: Толкаемые составы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.		
	15	
Статья 3.10, пункт 4: Толкаемые составы с двумя толкачами.		

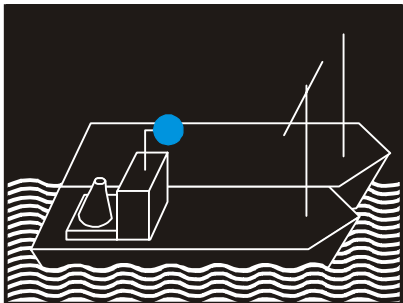
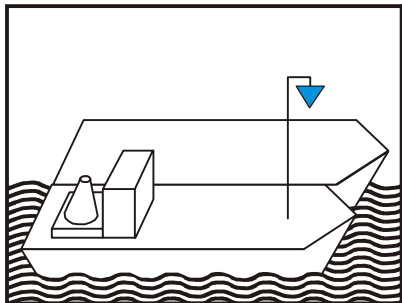
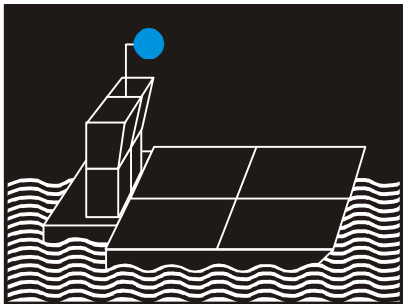
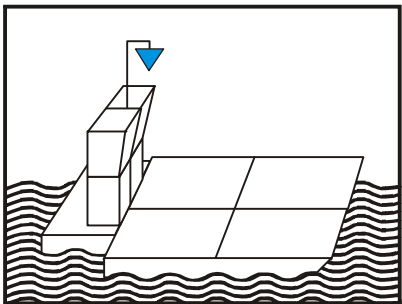
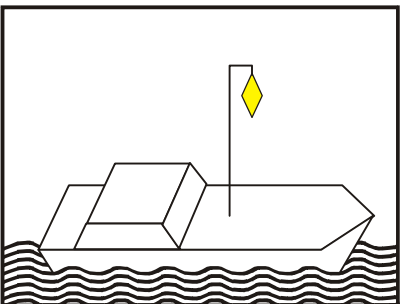
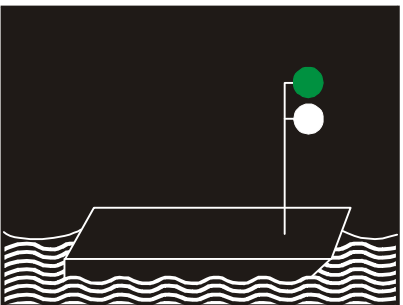
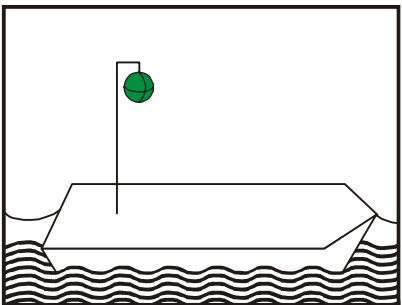
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	16	
Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: два моторных судна.		
	17	
Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: моторное судно и немоторное судно.		
	18	
Статья 3.11, пункт 2: Счаленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными судами.		
	19	
Статья 3.12: Парусные суда.		

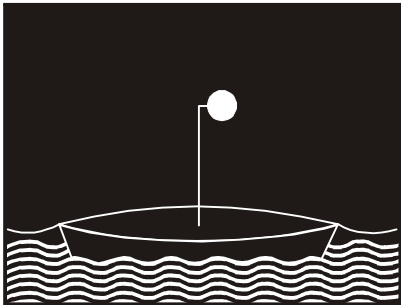
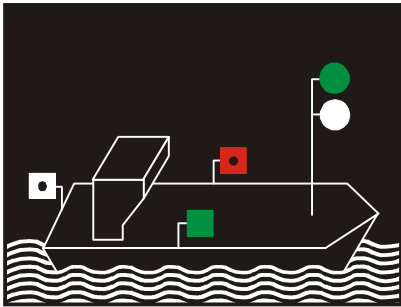
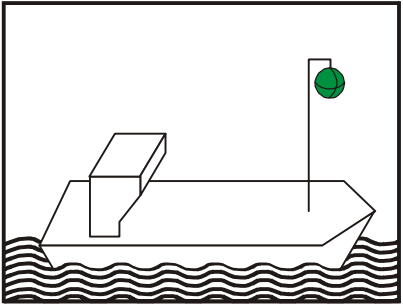
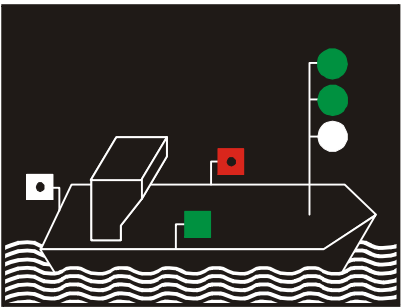
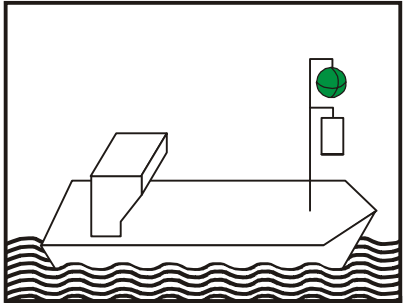
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	20	
Статья 3.12, пункт 3: Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку.		
	21	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда.		
	22	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда с бортовыми огнями, расположенными рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него.		
	23	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда: топовый огонь заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.		

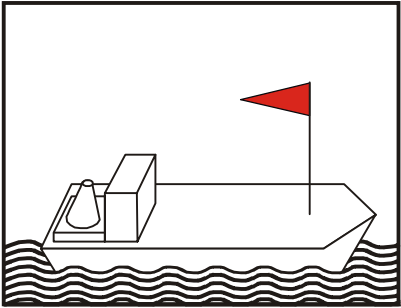
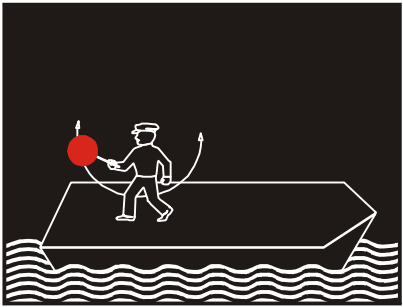
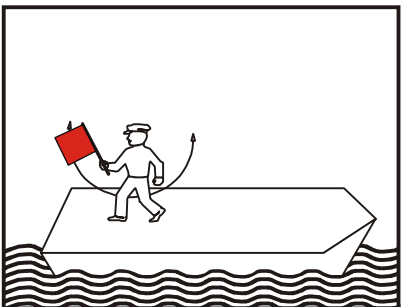
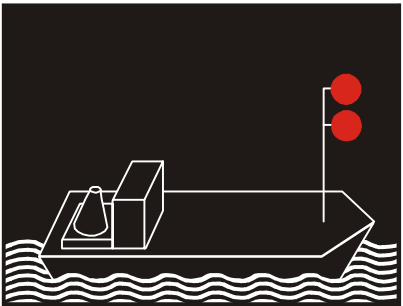
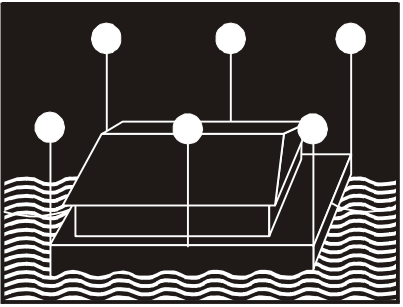
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	24	
Статья 3.13, пункт 2: Одинокные малые моторные суда длиной менее 7 м.		
	25	
Статья 3.13, пункт 4: Буксируемые или идущие в счале малые суда.		
	26	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда.		
	27	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда, бортовые огни и кормовой огонь, расположенные в одном фонаре в верхней части мачты.		

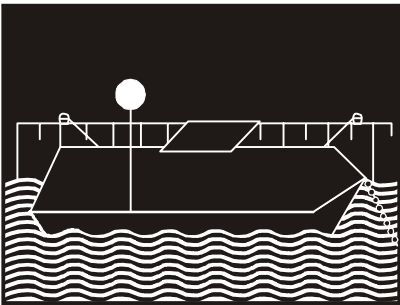
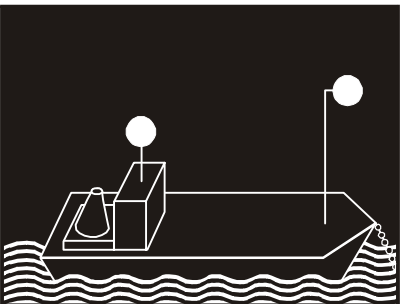
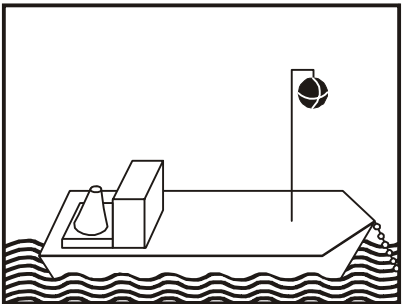
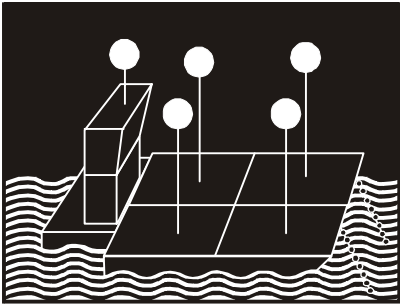
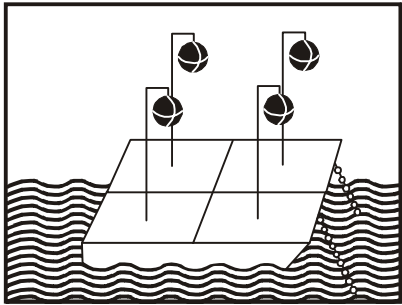
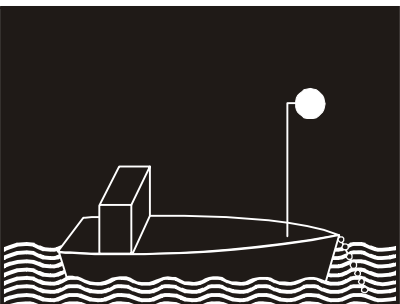
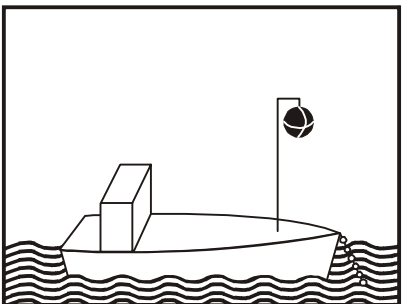
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	28	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда длиной менее 7 м, несущие белый огонь, видимый со всех сторон, и показывающие, кроме того, второй обыкновенный белый огонь при приближении других судов.		
	29	
Статья 3.13, пункт 6: Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными.		
	30a	
	30b	
Статья 3.14, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: легковоспламеняющиеся вещества, указанные в маргинальном номере 10500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В2 к ВОПОГ.		

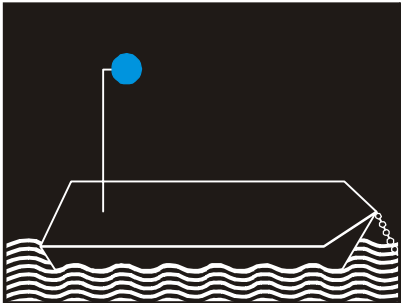
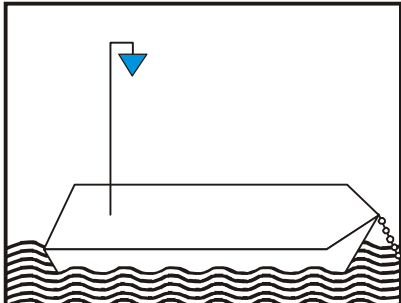
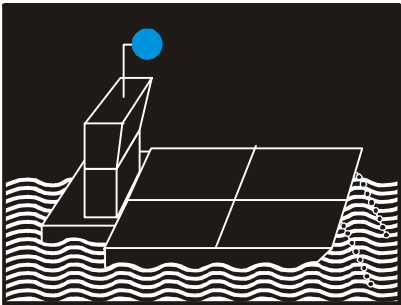
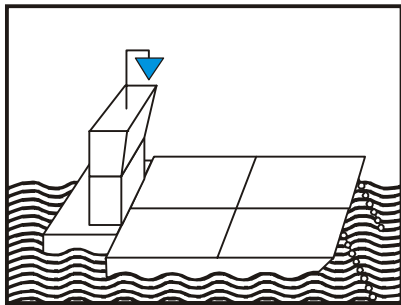
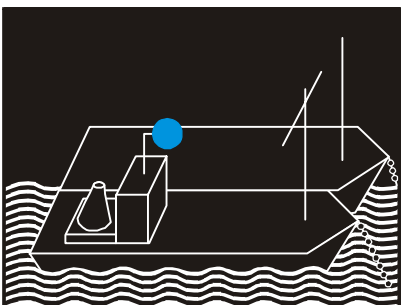
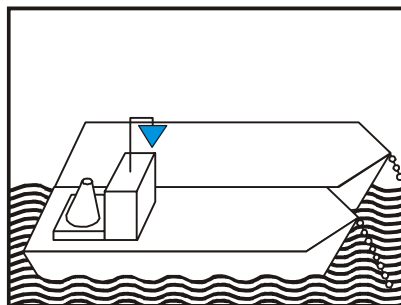
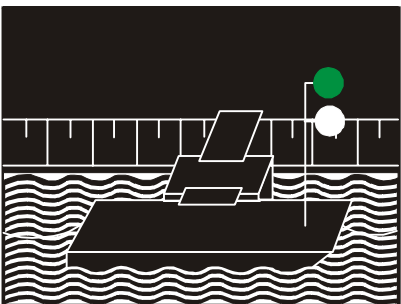
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	31a	
	31b	
Статья 3.14, пункт 2: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: вещества, представляющие опасность для здоровья и указанные в маргинальном номере 10500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В2 к ВОПОГ.		
	32	
Статья 3.14, пункт 3: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: взрывчатые вещества, указанные в маргинальном номере 10500 приложения В1 к ВОПОГ.		
	33	
Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, указанных в маргинальном номере 10500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В2 к ВОПОГ.		

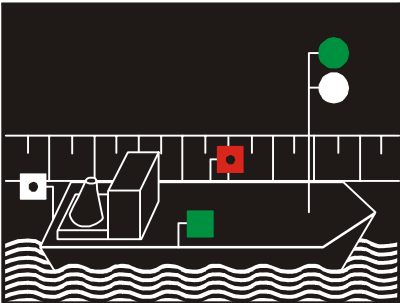
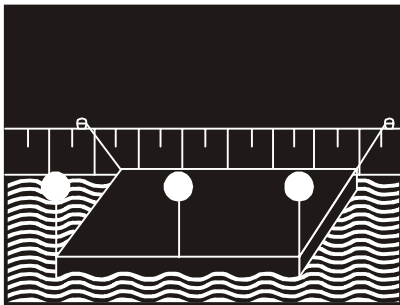
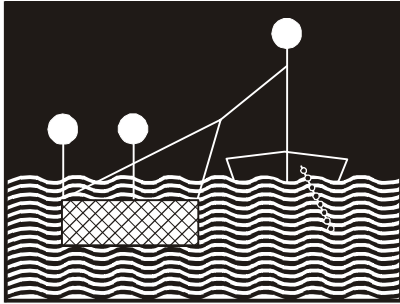
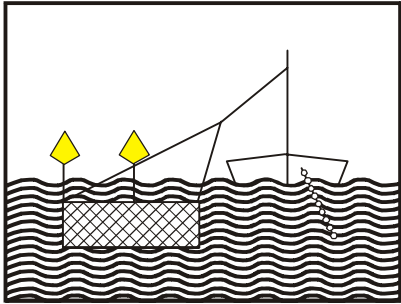
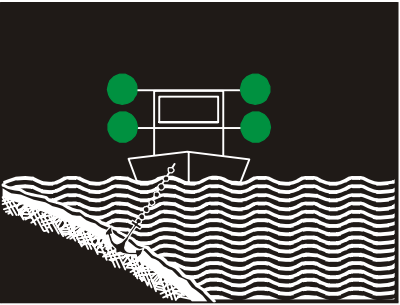
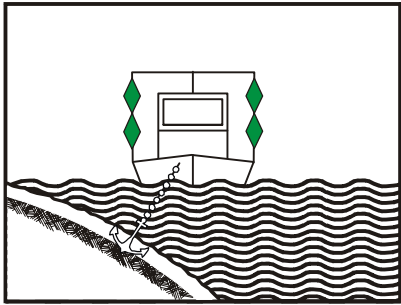
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	34	
Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, указанных в маргинальном номере 10 500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В2 к ВОПОГ.		
	35	
Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя расположенными рядом толкачами и осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, указанных в маргинальном номере 10 500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В2 к ВОПОГ.		
	36	
Статья 3.15: Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 метров.		
	37	
Статья 3.16, пункт 1: Паромы, не передвигающиеся самостоятельно.		

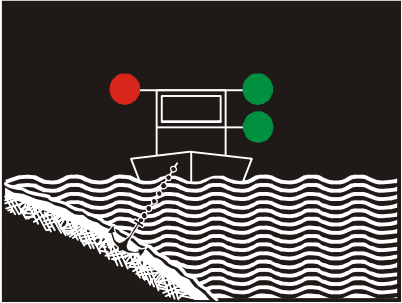
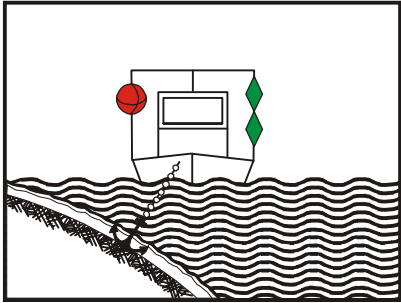
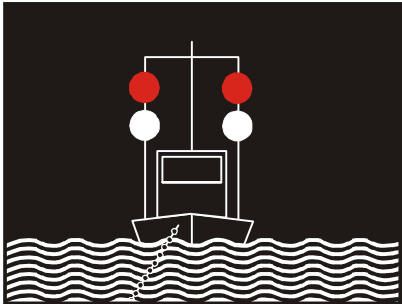
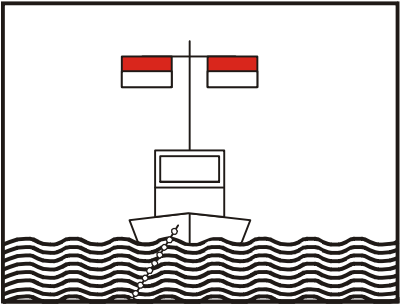
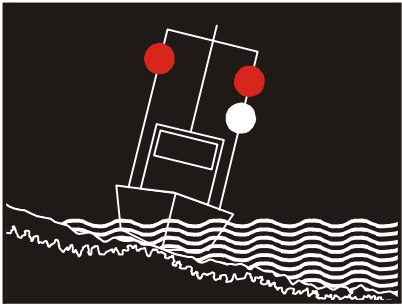
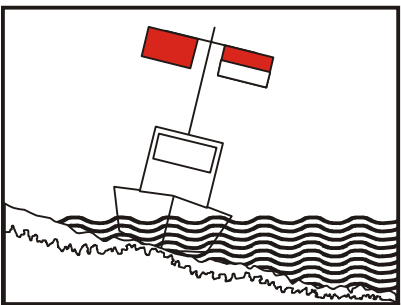
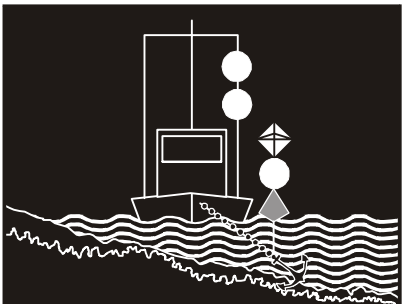
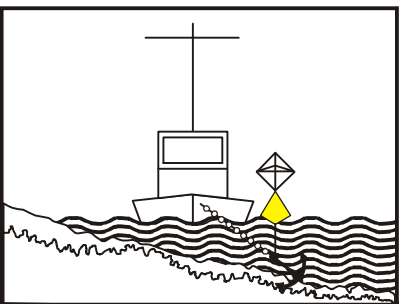
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	38	
Статья 3.16, пункт 2: Шлюпка или головной поплавков паром с продольным тросом.		
	39	
Статья 3.16, пункт 3: Самостоятельно передвигающиеся паромы.		
	40	
Статья 3.16, пункт 4: Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимущественным правом прохода.		

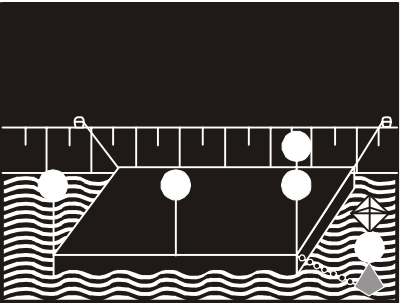
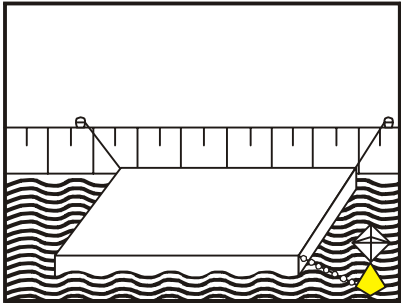
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	41	
Статья 3.17: Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода.		
	42a	
	42b	
Статья 3.18, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.		
	43	
Статья 3.19: Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.		

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
3. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		
	44	
Статья 3.20, пункты 1 и 4: Суда, непосредственно или иным образом пришвартованные к берегу.		
	45	
Статья 3.20, пункт 2: Суда, стоящие на открытом месте.		
	46	
Статья 3.20, пункт 3: Толкаемые составы, стоящие на открытом месте.		
	47	
Статья 3.20, пункт 4: Малые суда на стоянке.		

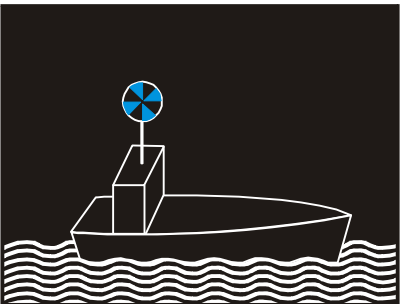
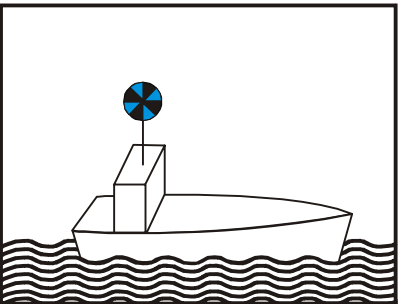
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	48	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.		
	49	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.		
	50	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.		
	51	
Статья 3.22, пункт 1: Не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани.		

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	52	
Статья 3.22, пункт 2: Самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани.		
	53	
Статья 3.23: Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке.		
	54	
Статья 3.24: Рыболовные суда, находящиеся на стоянке, с сетями или жердями.		
	55	
Статья 3.25, пункт 1, подпункт а: Плавучие средства, выполняющие работы, и суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с обеих сторон.		

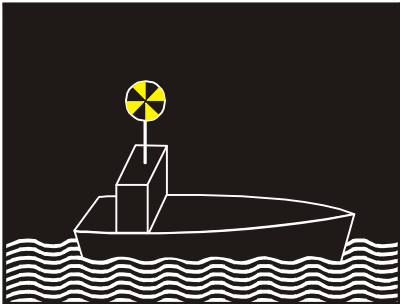
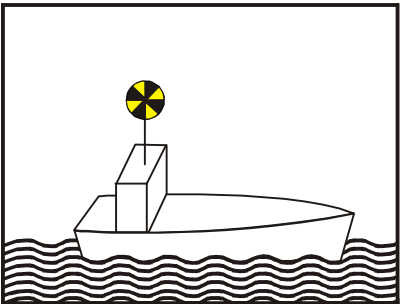
НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	56	
Статья 3.25, пункт 1, подпункты а и в: Плавающие средства, выполняющие работы, и суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с одной стороны.		
	57	
Статья 3.25, пункт 1, подпункт с: Плавающие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с обеих сторон.		
	58	
Статья 3.25, пункт 1, подпункты с и d: Плавающие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с одной стороны.		
	59	
Статья 3.26: Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.		

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	60	
Статья 3.26: Плавающие материалы и плавающие установки, якоря которых могут представлять опасность для судоходства. Д		

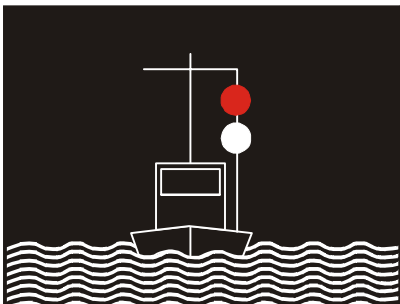
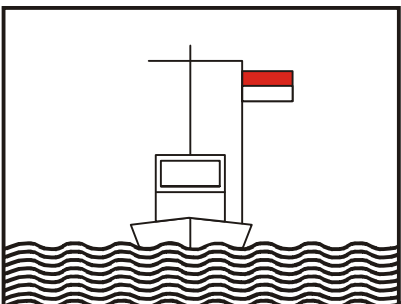
† 襄 ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

	61	
--	----	---

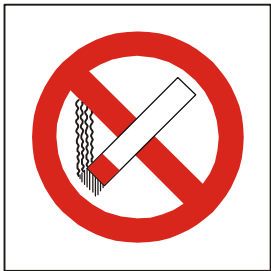
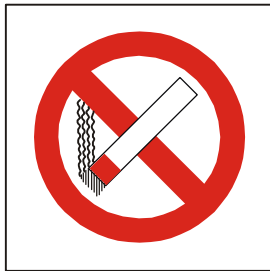
Статья 3.27: Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб.

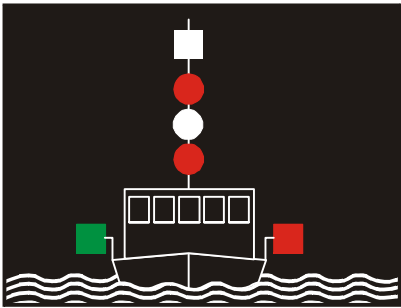
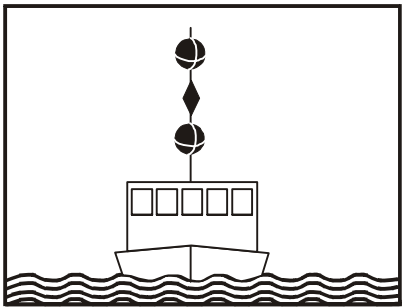
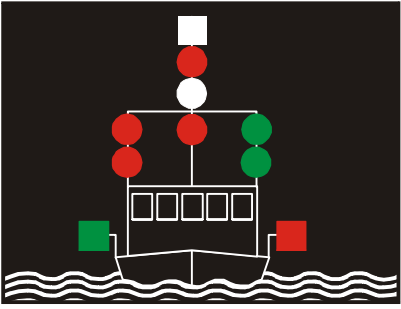
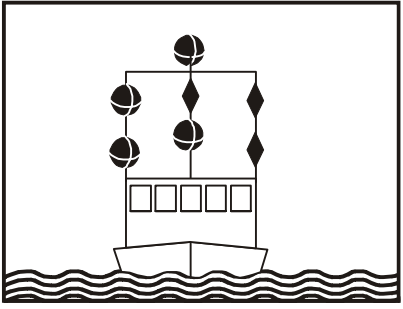
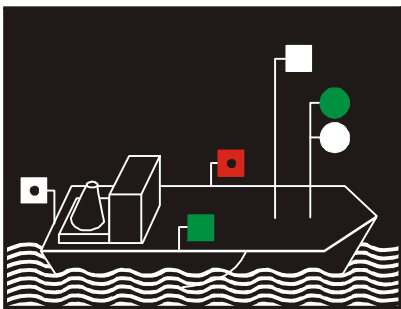
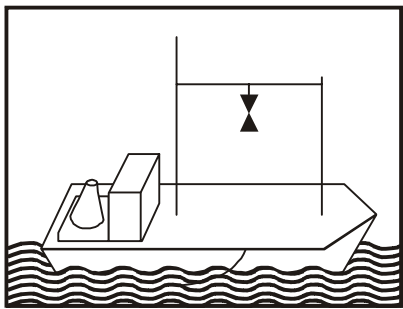
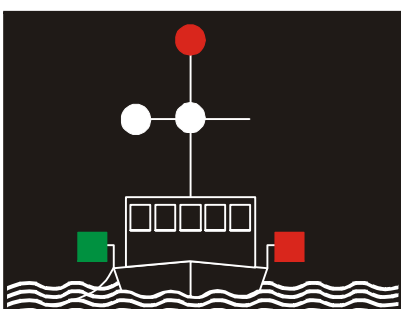
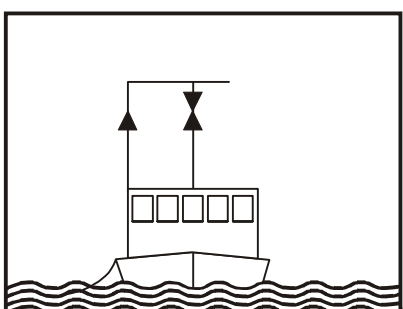
	62	
---	----	--

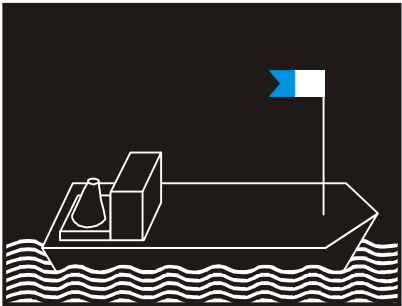
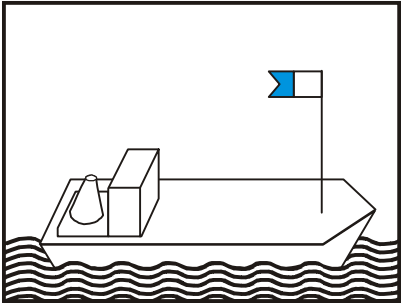
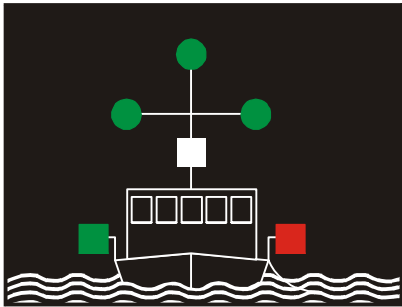
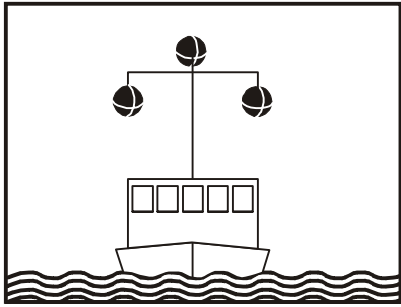
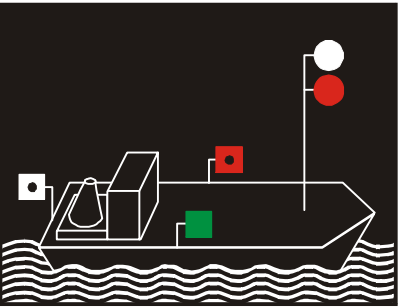
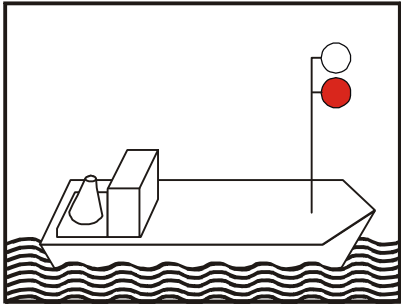
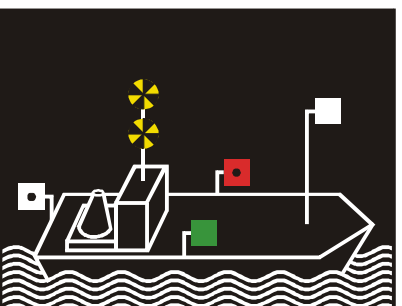
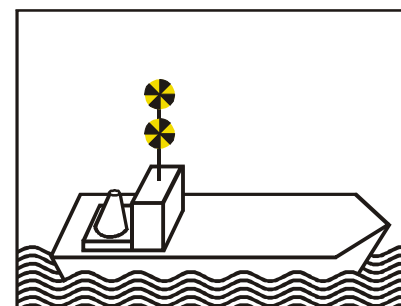
Статья 3.28: Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути.

	63	
---	----	--

Статья 3.29: Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения.

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	64	
Статья 3.30: Сигналы бедствия.		
	65	
Статья 3.31: Запрещение доступа на борт.		
	66	
Статья 3.32: Запрещение курения, использования незащищенного осветительного устройства или огня.		
	67	
Статья 3.33: Запрещение стоянки вдоль борта судна.		

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	68	
Статья 3.34, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать.		
	69	
Статья 3.34, пункт 2: Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать; проход свободен с одной стороны.		
	70	
Статья 3.35, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, занятых протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер).		
	71	
Статья 3.35, пункт 2: Рыболовные суда, за исключением траулеров, орудие лова которых простирается на расстояние более 150 м по прямой от судна.		

НОЧЬЮ	РИСУНОК	ДНЕМ
	72	
Статья 3.36: Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.		
	73	
Статья 3.37: Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.		
	74	
Статья 3.38: Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.		
	75	
Статья 3.08, пункт 4: Одинокое моторное высокоскоростное судно.		

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ
СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**⁷⁹

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Определения

1. Фонари

Фонарь представляет собой прибор, предназначенный для распределения светового потока источника света. Он также включает элементы, необходимые для фильтрации, рефракции или отражения света и крепления или работы источника света.

Фонари, предназначенные для подачи судовых сигналов, называются сигнальными фонарями.

2. Сигнальные огни

Сигнальные огни представляют собой световые сигналы, испускаемые сигнальными фонарями.

3. Источники света

Источники света представляют собой электрические или неэлектрические устройства, предназначенные для испускания светового потока в сигнальных фонарях.

4. Технические требования

Конструкция сигнальных фонарей и материалы, из которых они изготовлены, должны обеспечивать их безопасность и длительный срок работы.

Элементы конструкции фонарей (например, жалюзи) не должны изменять силу света огней, цвет огней и их дисперсию.

⁷⁹ На внутренних водных путях Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдовы, Российской Федерации и Украины цвет судовых сигнальных огней должен отвечать требованиям компетентных национальных органов.

Должна быть обеспечена возможность простого крепления фонарей на судне в правильном положении.

Должна быть обеспечена возможность простой замены источника света.

II. ЦВЕТ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

1. Сила света и дальность видимости сигнальных огней .

В приведенной ниже таблице указаны допускаемые пределы для I_O , I_B и t в зависимости от характера сигнальных огней. Указанные величины применяются к световому потоку, испускаемому фонарем.

I_O и I_B приводятся в кд, а t в км.

Предельные величины.

обыкновенный	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ясный	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
яркий	I_O	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I_B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Однако при использовании желтых частых проблесковых огней в дневное время применяется сила света I_O не менее 900 кд.

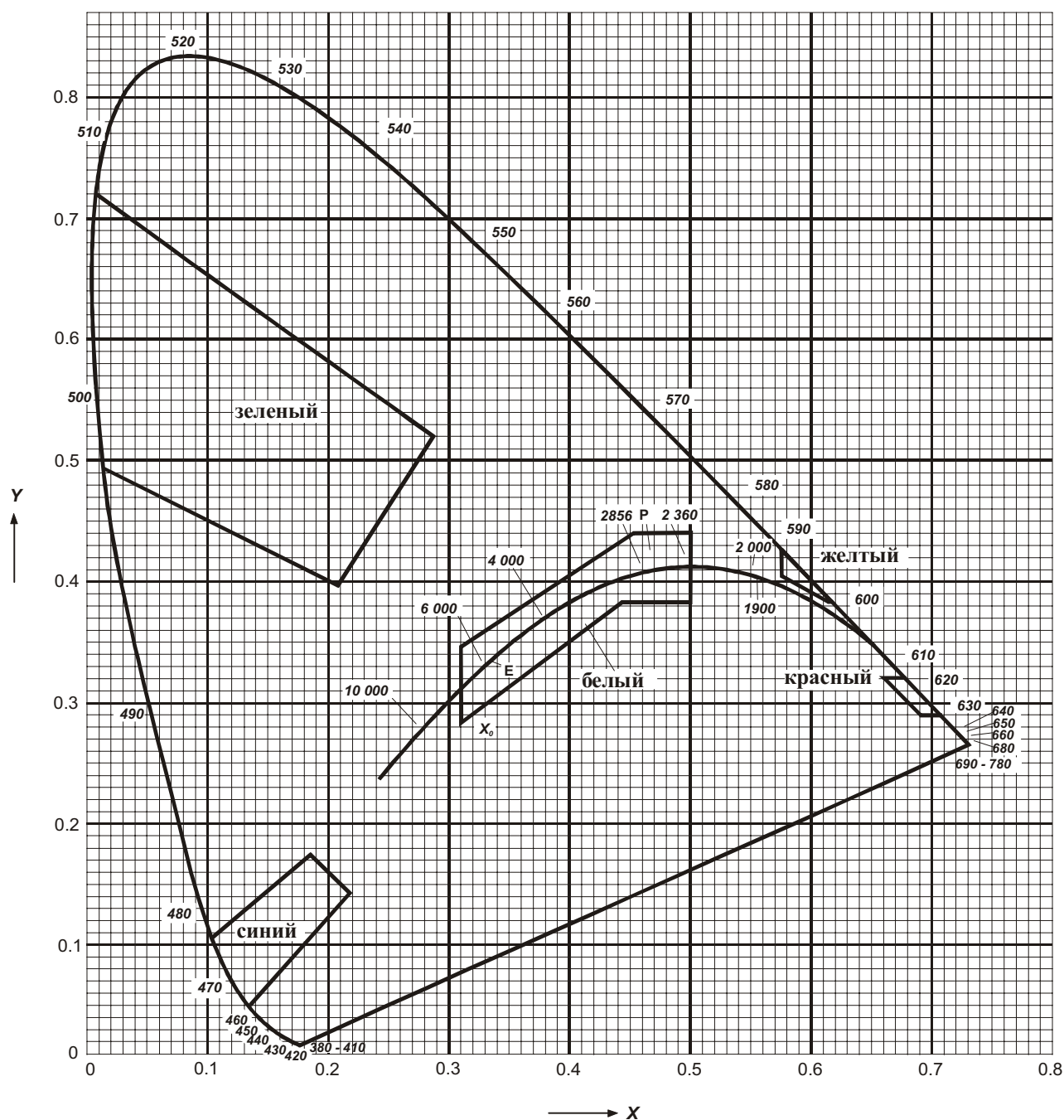


Диаграмма цветности MKC

2360K соответствует свету, излучаемому вакуумной лампой накаливания.

2848K соответствует свету, излучаемому газонаполненной лампой накаливания.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ ⁸⁰

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Сигнальные огни

В зависимости от силы света сигнальные огни подразделяются на:

обыкновенные огни,
ясные огни,
яркие огни.

2. Соотношение между I_O , I_B и t

I_O – фотометрическая сила света в канделах (кд), измеряемая при нормальном напряжении для электрических огней.

I_B – рабочая сила света в канделах (кд).

t – дальность видимости в километрах (км).

С учетом, например, износа источника света, загрязнения оптического устройства и изменения напряжения в судовой электрической сети величина I_B сокращается на 25% по отношению к величине I_O .

$$\text{Следовательно, } I_B = 0,75 \cdot I_O$$

Соотношение между I_B и t сигнальных огней определяется по следующей формуле:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

Коэффициент атмосферного пропускания q установлен в размере 0,76, что соответствует метеорологической видимости 14,3 км.

⁸⁰ На внутренних водных путях Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдовы, Российской Федерации и Украины сила света и дальность видимости судовых сигнальных огней должны отвечать требованиям компетентных национальных органов.

II. СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ ⁸¹

1. Сила света и дальность видимости сигнальных огней

В приведенной ниже таблице указаны допускаемые пределы для I_O , I_B и t в зависимости от характера сигнальных огней. Указанные величины применяются к световому потоку, испускаемому фонарем.

I_O и I_B приводятся в кд, а t в км.

Предельные величины.

обыкновенный	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ясный	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
яркий	I_O	47,0	133,0	–	–	47,0	133,0	–	–
	I_B	35,0	100,0	–	–	35,0	100,0	–	–
	t	5,9	8,0	–	–	5,9	8,0	–	–

Однако при использовании желтых частых проблесковых огней в дневное время применяется сила света I_O не менее 900 кд.

⁸¹

На отдельных внутренних водных путях компетентный орган может разрешить несение судами сигнальных огней в соответствии с предписаниями ИМО.

III. ДИСПЕРСИЯ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

1. Горизонтальная дисперсия силы света

- а) Величины силы света, указанные в разделе II, действительны для всех направлений в горизонтальной плоскости, проходящей через фокус оптического устройства или через световой центр источника света, надлежащим образом отрегулированного в полезном секторе вертикально установленного фонаря.
- б) Для топовых огней, кормовых огней и бортовых огней предписанные величины силы света должны соблюдаться на дуге горизонта, охватывающей предписанные сектора, по крайней мере в пределах 5° .
За пределами 5° внутри предписанных секторов сила света может уменьшаться на 50% до указанного предела; затем она должна постепенно уменьшаться таким образом, чтобы в 5° за пределами сектора сила света была незначительной.
- в) Бортовые огни должны иметь предписанную силу света в направлении, параллельном оси судна в сторону носа. Для этого сила света должна уменьшаться практически до нуля между 1° и 3° за пределами предписанного сектора.
- г) Для двухцветных и трехцветных фонарей дисперсия силы света должна быть равномерной, с тем чтобы в 3° в ту и другую сторону от пределов предписанных секторов не превышалась максимальная допустимая сила света и обеспечивалась минимальная предписанная сила света.
- е) Горизонтальная дисперсия силы света фонарей должна быть равномерной по всему сектору, с тем чтобы минимальные и максимальные наблюдаемые величины не отличались от фотометрической силы света более чем в 1,5 раза.

2. Вертикальная дисперсия силы света

При отклонении фонаря в вертикальной плоскости до $\pm 5^\circ$ или $\pm 7,5^\circ$ в горизонтальной плоскости сила света должна составлять в первом случае не менее 80% и во втором случае 60% от силы света, соответствующей отклонению в 0° , и при этом не должна ее превышать в 1,2 раза.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

Механически действующие звуковые сигнальные приборы, используемые на судах внутреннего плавания, должны подавать звуковые сигналы, имеющие следующие характеристики:

1. Частота

- а) Основная частота звуковых сигналов моторных судов, за исключением малых судов, предусмотренных в подпункте б), должна составлять 200 Гц с допуском в $\pm 20\%$.
- б) Для немоторных судов и малых судов основная частота звука должна превышать 350 Гц".
- с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, основные частоты звуков должны составлять 165–297 Гц с интервалом по крайней мере в 2 полных тона между наиболее высоким и наиболее низким тоном.

2. Уровень акустического давления

Указанные ниже уровни акустического давления измеряются или определяются на расстоянии 1 метра впереди от центра отверстия рупора, причем измерение по возможности должно проводиться на открытой местности.

- а) Для моторных судов, за исключением малых судов, предусмотренных в подпункте б), взвешенный уровень акустического давления должен составлять 120–140 дБ (А).
- б) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов, не являющихся малыми судами, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 100–125 дБ (А).
- с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления каждого звука должен составлять 120 –140 дБ (А).

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Контроль уровня акустического давления должен производиться компетентными органами при помощи сонометра, соответствующего стандарту Международной электротехнической комиссии (см. МЭК.179), или при помощи обычного стандартного сонометра МЭК (см. МЭК.123).

III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Звуковые сигналы, не являющиеся ударами в колокол и трехтональными звуковыми сигналами, должны заключаться в подаче одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

- короткий звук: звук продолжительностью примерно в одну секунду;
- продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в четыре секунды.

Интервал между двумя следующими один за другим звуками должен составлять примерно одну секунду, за исключением "серии очень коротких звуков", которая должна состоять из ряда по крайней мере шести звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалами такой же продолжительности.

С. Сигналы обгона

Первый случай

				продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука подаваемых обгоняющим судном	Хочу обойти по вашему левому борту"	Статья 6.10, пункт	4
				короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	Согласен, обходите по моему левому борту"	Статья 6.10, пункт	5
				коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	Не согласен, обходите по моему правому борту"	Статья 6.10, пункт	6
				короткий звук, подаваемый обгоняющим судном	Согласен, обхожу по вашему правому борту"	Статья 6.10, пункт	6

Второй случай

				продолжительных звука, за которым следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	Хочу обойти по вашему правому борту"	Статья 6.10, пункт	4
				коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	Согласен, обходите по моему правому борту"	Статья 6.10, пункт	5
				короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	Не согласен, обходите по моему левому борту"	Статья 6.10, пункт	6
				коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	Согласен, обхожу по вашему левому борту"	Статья 6.10, пункт	6

Невозможность обгона

				коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	Меня обгонять нельзя"	Статья 6.10, пункт	7
---	---	---	---	---	-----------------------	--------------------	---

D. Сигналы поворота

		продолжительный звук, за которым следует короткий звук	Намерен повернуть направо"	Статья 6.13, пункт 2
		продолжительный звук, за которым следуют коротких звука	Намерен повернуть налево"	Статья 6.13, пункт 2

E. Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути

E.1 Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них

			продолжительных звука за которыми следует короткий звук ,	Намерен идти направо"	Статья 6.16, пункт 2
			продолжительных звука, за которыми следуют коротких звука	Намерен идти налево"	Статья 6.16, пункт 2

E.2 Сигналы при выходе на основной водный путь из портов и притоков для его пересечения

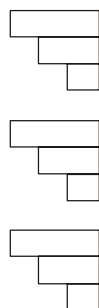
			продолжительных звука ,	Намерен пересечь"	Статья 6.16, пункт 2
			продолжительный звук, за которым следует короткий звук	Намерен идти направо"	Статья 6.16, пункт 2
			продолжительный звук, за которым следуют коротких звука	Намерен идти налево"	Статья 6.16, пункт 2

За ними при необходимости следуют:

Ф. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

Ф.1 Водные пути категории I

а) суда, идущие при помощи радиолокатора



і)суда, идущие вниз,
за исключением
малых судов

трехтональный сигнал,
повторяющийся с
необходимой частотой

Статья 6.32,
пункт 5 а)



і)одиночные суда,
идущие вверх

Продолжительный
звук

Статья 6.32,
пункт 5 с)

б) суда, идущие при помощи радиолокатора



і) все одиночные суда

Продолжительный звук,
с
не более
минуты

Статья 6.33,
пункт 1 б)

с) суда, находящиеся на стоянке



1 ударов в колокол,
с
не более
минуты

"Нахожусь на
стоянке с левой
фарватера"

Статья 6.31,
пункт 1 а)



серии ударов в колокол,
с
стороны
не более
минуты

"Нахожусь на
стоянке с правой
фарватера"

6.31,
пункт 1 б)



3 ударов в колокол,
повторяющийся с
стороны
не более
минуты

"Нахожусь на
стоянке в
неопределенном
положении"

Статья 6.31,
пункт 1 с)

F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости (продолжение)

F.2 Водные пути категории II

а) суда, идущие при помощи радиолокатора

	i) , за исключением	1	звук, с частотой	6.32, пункт 5а)
	ii)аромы	Продолжительный звук, за которым следует 4 коротких звука		
			Статья	Статья 6.32, пункт 5

б) суда, не идущие при помощи радиолокатора

	i) суда, за которыми повторяющийся	1	звук, повторяющийся с интервалом не более одной минуты	Статья 6.33, пункт 1
	i)аромы	Продолжительный звук, за которым следует 4 звука повторяющимся интервалом не более одной минуты		
				6.33, пункт 2

суда паромов в) суда, находящиеся на стоянке

				
				
	серия ударов в колокол или продолжительный звук между 2 звуками,			6.31, 1 и 4 пункты
	с интервалом не более одной минуты			Статья

одиночные
исключением

необходимой

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ
СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ ⁸²**

82 На внутренних водных путях Российской Федерации и Украины действуют сигнальные знаки в соответствии с национальными правилами.

- 1) Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.
- 2) Щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

Раздел I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

А. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

- А.1 Запрещение прохода (общий сигнальный знак)
(см. статьи 6.08, 6.16, 6.22, 6.22-бис,
6.25, 6.26, 6.27 и 6.28-бис)

щиты
либо красные
огни

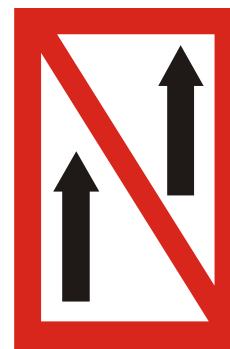


Два щита, два огня или два флага,
расположенные один над другим,
указывают на долговременное
запрещение

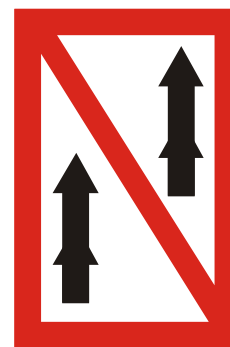
либо красные
флаги



- А.2 Запрещение всякого обгона
(см. статью 6.11)

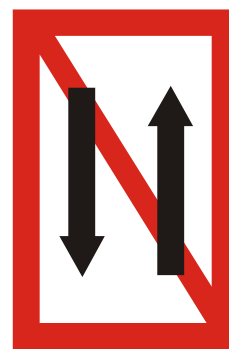


- А.3 Запрещение обгона, касающееся
только составов
(см. статью 6.11)

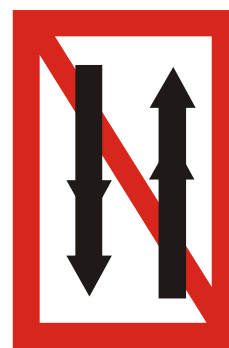


¹ На внутренних водных путях Российской Федерации и Украины действуют сигнальные знаки в соответствии с национальными правилами.

А.4 Запрещение встречи и обгона
(см. статью 6.08)



А.4.1 Запрещение встречи и обгона, касающееся
только составов
(см. статью 6.08)



А.5 Запрещение стоянки (на якорь или на
швартовых у берега)
(см. статью 7.02)



А.5.1 Запрещение стоянки судов по ширине,
указанной в метрах (измеренной от знака)
(см. статью 7.02)



А.6 Запрещение стоять на якорь и волочить якоря,
тросы и цепи
(см. статьи 6.18 и 7.03)



- A.7 Запрещение швартоваться у берега
(см. статью 7.04)



- A.8 Запрещение делать повороты
(см. статью 6.13)



- A.9 Запрещение создавать волнение
(см. статью 6.20)



либо



- A.10 Запрещение прохода вне обозначенного пространства (под пролетами мостов и при прохождении плотин)
(см. статью 6.24)



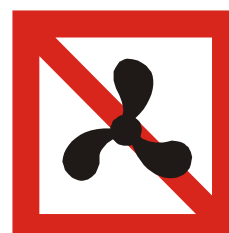
- A.11 Проход запрещен, но необходимо приготовиться к движению
(см. статьи 6.26 и 6.28-бис)



либо
Красный огонь
погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов



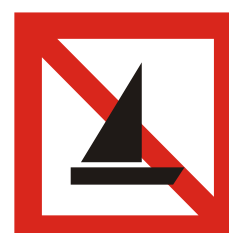
A.13 Общее запрещение плавания спортивных либо прогулочных судов¹



A.14 Запрещение воднолыжного спорта



A.15 Запрещение плавания парусных судов



A.16 Запрещение плавания судов, которые не являются ни моторными, ни парусными



¹ Компетентные органы могут также запрещать этим знаком плавание малых судов.

А.17 Запрещение плавания на досках с парусом



А.18 Конец зоны скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



А.19 Спуск судов на воду или подъем на берег запрещен

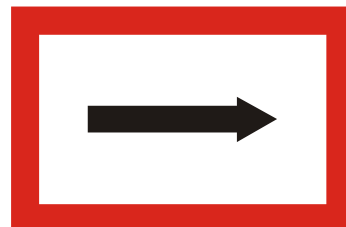


А.20 Запрещение плавания на водных мотоциклах



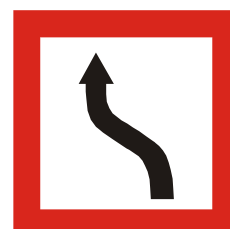
В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

- В.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой (см. статью 6.12)

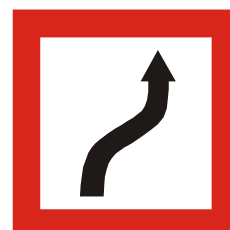


В.2

- a) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с левого борта (см. статью 6.12)

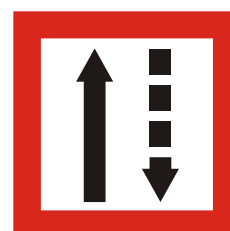


- b) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с правого борта (см. статью 6.12)

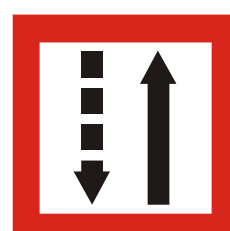


В.3

- a) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с левого борта (см. статью 6.12)

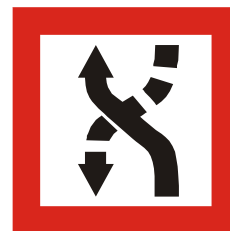


- b) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с правого борта (см. статью 6.12)



В.4

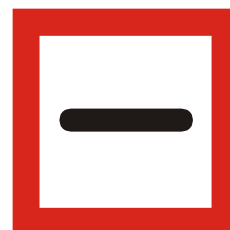
- а) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся с левого борта (см. статью 6.12)



- б) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся с правого борта (см. статью 6.12)



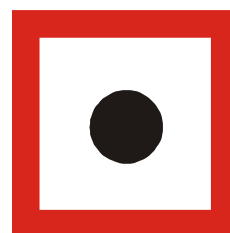
- В.5 Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах (см. статьи 6.26 и 6.28)



- В.6 Предписание не превышать указанную скорость (в км/ч)



- В.7 Предписание подать звуковой сигнал



- 

-)
)
)
)
)
)
)
)
)
)
)
)
)
)
)

-

- 

- VHF**
11

С. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

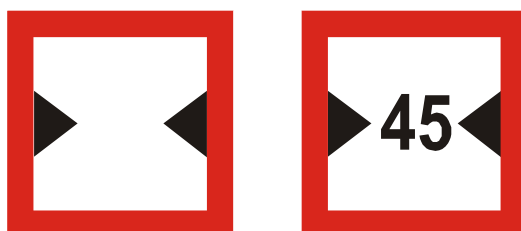
С.1 Глубина ограничена



С.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена

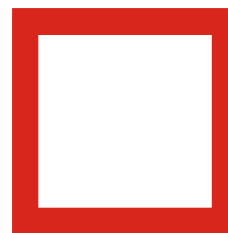


С.3 Ширина прохода или Фарватера ограничена



Примечание: На сигнальных знаках С.1, С.2 и С.3 могут быть также нанесены цифры, указывающие в метрах соответственно глубину, свободную высоту над уровнем воды и ширину фарватера или прохода.

С.4 Имеются ограничения судоходства; необходимо ознакомиться с ними



С.5 Фарватер удален от правого (левого) берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам



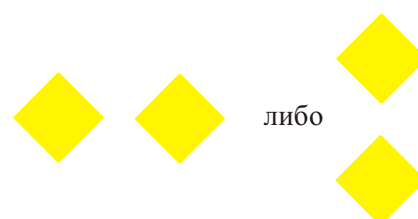
D. ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ

D.1 Рекомендуемый проход

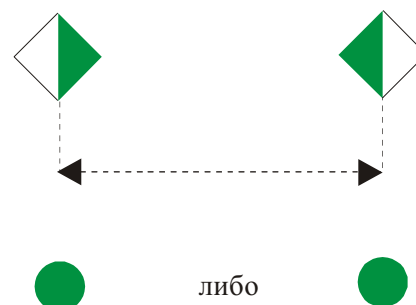
- a) в обоих направлениях
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



- b) только в указанном направлении
(проход в противоположном направлении запрещается)
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)

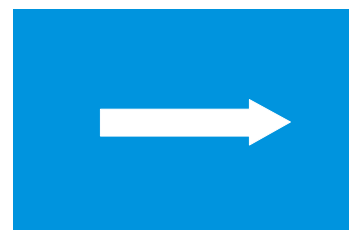


- D.2 Рекомендация держаться в указанном пространстве (под пролетами мостов и при прохождении плотин)
(см. статью 6.24)



- D.3 Рекомендация движения:

в направлении стрелки



в направлении от постоянного огня к
изофазному огню



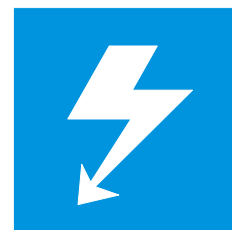
Е. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

- Е.1 Разрешение прохода (общий сигнальный знак)
(см. статьи 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 и 6.28-бис)

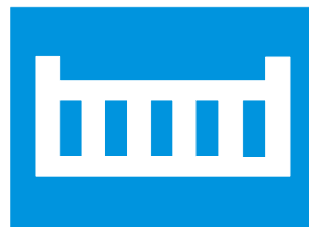


либо  либо  либо  либо 


- Е.2 Указатель воздушных линий-переходов

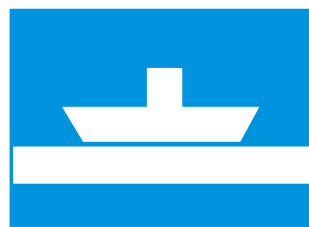


- Е.3 Плотина

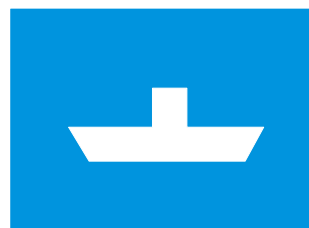


- Е.4

- а) Паром, не передвигающийся самостоятельно



- б) Паром, передвигающийся самостоятельно



- Е.5 Разрешение стоянки (на якоре или на швартовых у берега)
(см. статьи 7.02 и 7.05)



- Е.5.1 Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого рассчитана от щита и указана на нем в метрах
(см. статью 7.05)



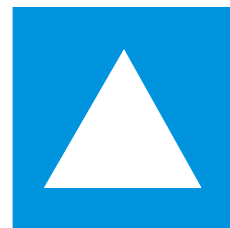
- Е.5.2 Разрешение стоянки на участке водной поверхности в обозначенных пределах, которые, рассчитаны от щита и указаны на нем в метрах
(см. статью 7.05)



- Е.5.3 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
(см. статью 7.05)



- Е.5.4 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14 (см. статью 7.06)



- Е.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус (см. статью 7.06)



- Е.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса (см. статью 7.06)



- Е.5.7 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса (см. статью 7.06)



- Е.5.8 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14 (см. статью 7.06)



- Е.5.9 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус (см. статью 7.06)



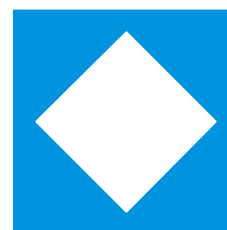
- Е.5.10 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса (см.статью 7.06)



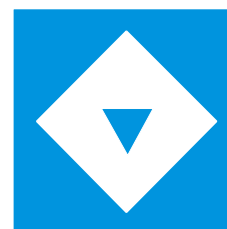
- Е.5.11 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса (см.статью 7.06)



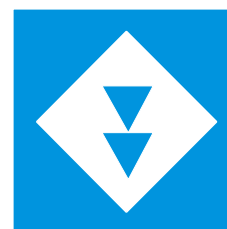
- Е.5.12 Зона стоянки, отведенная для всех судов, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14 (см.статью 7.06)



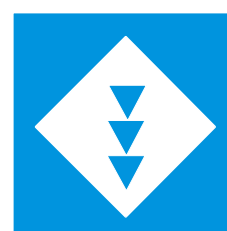
- Е.5.13 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус (см.статью 7.06)



- Е.5.14 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса (см.статью 7.06)



- Е.5.15 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести на основании пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса (см.статью 7.06)



- 

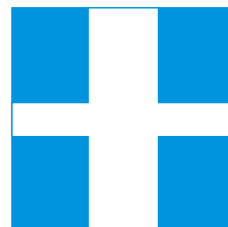
- 

-

- 

- [illegible]

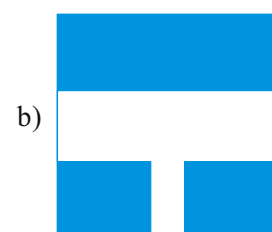
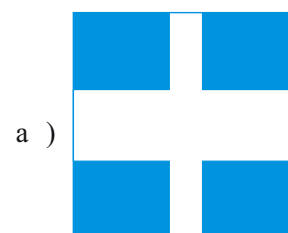
a)



b)



- Е.10 Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути (см. статью 6.16))

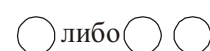


- Е.11 Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения



- Е.12 Предупреждающие сигнальные знаки: один или два белых огня:

- a) постоянный огонь (огни):
впереди препятствие - остановка обязательная, если это предусмотрено правилами
- b) изофазный огонь (огни): проход разрешается



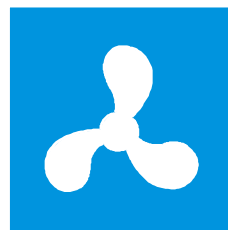
- Е.13 Место забора питьевой воды



- Е.14 Телефон



Е.15 Плавание моторных судов разрешено



Е.16 Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено¹



Е.17 Воднолыжный спорт разрешен



Е.18 Плавание парусных судов разрешено



Е.19 Плавание гребных судов разрешено



Е.20 Плавание на досках с парусом разрешено



¹ Компетентные органы могут также разрешать этим знаком плавание малых судов.

Е.21 Разрешение скоростного движения малых спортивных или прогулочных судов



Е.22 Спуск судов на воду или подъем на берег разрешен



Е.23 Возможность получить информацию о судоходных условиях по радиотелефонной связи на указанном канале



Е.24 Разрешение плавания на водных мотоциклах



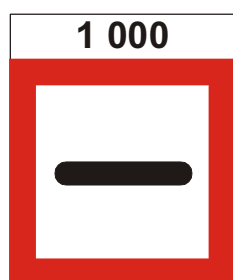
Раздел II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Основные сигнальные знаки (см. раздел I) могут быть дополнены следующими сигнальными знаками:

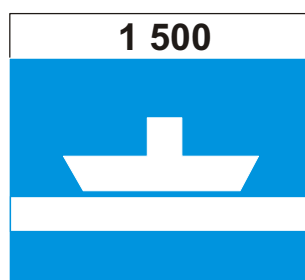
1. *Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком*

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



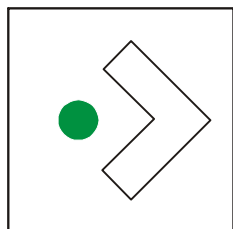
Остановка
через 1 000 м



Паром, не передвигающий
самостоятельно, через 1500 м

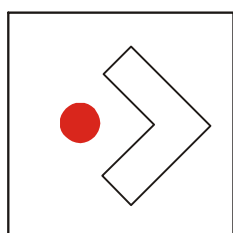
2. *Дополнительный световой сигнал*

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



- a) *с зеленым огнем*

Например: вход в затон по направлению
стрелки разрешен



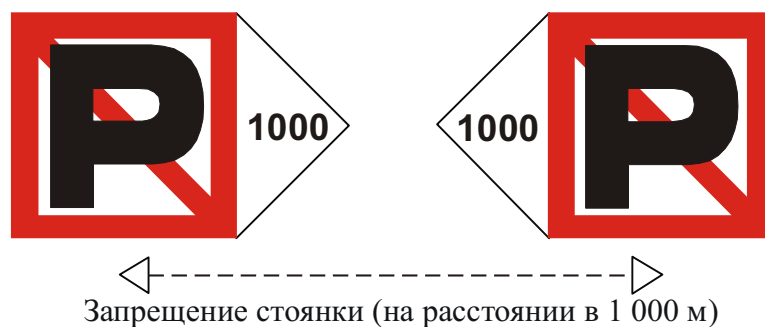
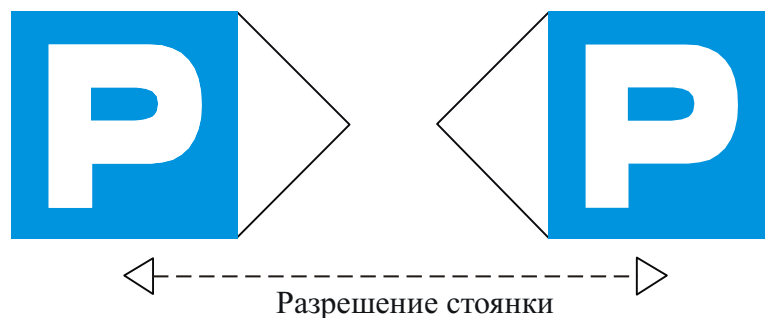
- b) *с красным огнем*

Например: вход в затон по направлению
стрелки запрещен

3. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

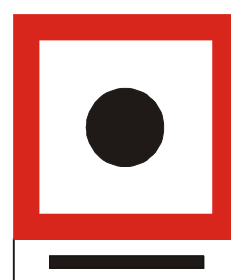
Примечание: Стрелки необязательно должны быть белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним

Примеры:



4. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией

Примечание: Эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком



Примеры:



Остановка для таможенного досмотра

Подать продолжительный звуковой сигнал

Приложение 8

СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНЫХ ПУТЕЙ, ОЗЕР И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Определения

Правая сторона/ левая сторона:	“правая сторона” и “левая сторона” судоходного пути или фарватера определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом по течению; для каналов, озер и широких водных путей стороны “правая” и “левая” определяются соответствующим компетентным органом.
Огонь:	специальный огонь, используемый для обозначения судоходной обстановки.
Постоянный огонь:	огонь, испускающий непрерывный свет, сила и цвет которого остаются постоянными.
Ритмичный огонь:	огонь, имеющий характерную и периодически повторяющуюся последовательность проблесков, сила и цвет которых остаются постоянными.

2. Ритмичность огней

Затмевающийся огонь

Примеры:



Группо-затмевающийся огонь



Изофазный огонь



Проблесковый огонь



Группо-проблесковый огонь



Сложный группо-проблесковый огонь



Непрерывный частый проблесковый огонь или
непрерывный очень частый проблесковый огонь)

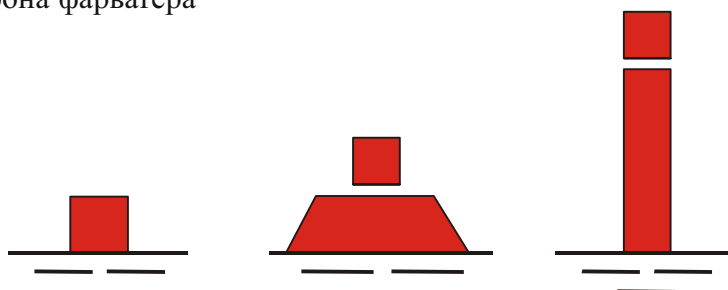


Частый группо-проблесковый огонь или
очень частый группо-проблесковый огонь)



II. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА

1. Правая сторона фарватера



(рис. 1)

Цвет: красный

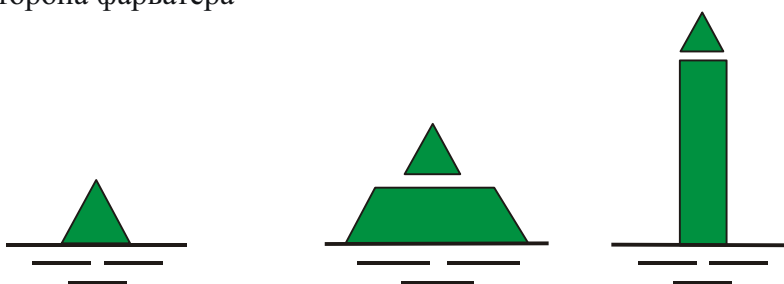
Форма: цилиндрический буй либо буй с топовым знаком, либо швемер

Топовый знак (если установлен): красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.

2. Левая сторона фарватера



(рис. 2)

Цвет: зеленый

Форма: конический буй либо буй с топовым знаком, либо швемер

Топовый знак (если установлен): зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем

3. Развилка фарватера

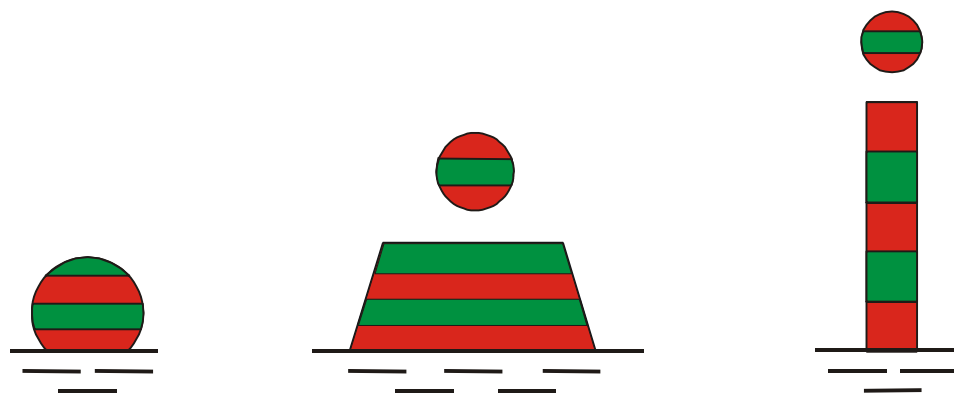


рис. 3)

Цвет: горизонтальные красные и зеленые полосы

Форма: сферический буй и буй с топовым знаком или швемер

Топовый знак (если установлен): сфера с горизонтальными красными и зелеными полосами

Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может быть белый группо-проблесковый огонь с тремя проблесками в группе)

Как правило, с радиолокационным отражателем.

В случае необходимости красный топовый знак цилиндрической формы или зеленый топовый знак конической формы, установленный над знаком развилки, указывает, с какой стороны предпочтительно проходить (основной фарватер). В зависимости от обстоятельств на этом знаке устанавливается красный или зеленый ритмичный огонь.

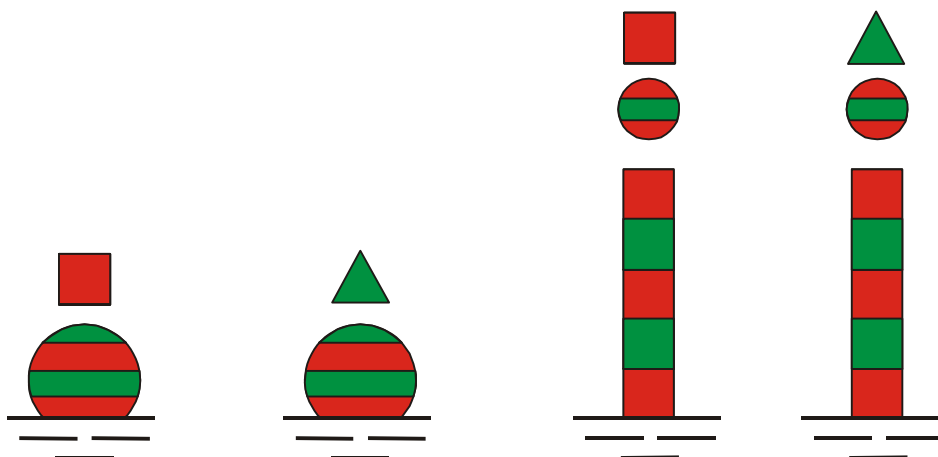


рис. 4)

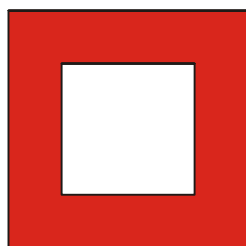
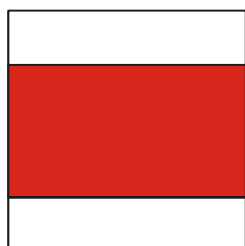
4. Белая буква "Р", нанесенная на буйах, описанных в пунктах 1 и 2, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки. Если буйа с нанесенной буквой "Р" оборудуются огнем, то ритм этого огня отличается от ритма огней других буйах, ограждающих границы фарватера.

III. УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА

A. Сигнальные знаки на берегу, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

Эти знаки указывают положение фарватера по отношению к берегу и вместе с сигнальными знаками, установленными на судоходном пути, обозначают фарватер в тех местах, где он приближается к берегу; они используются также в качестве ориентиров.

1. Фарватер возле правого берега



(рис. 5)

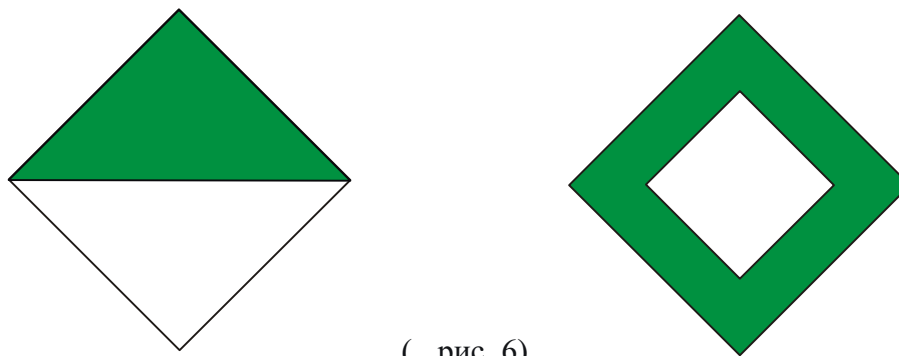
Цвет: красный/белый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными сторонами), красный с двумя белыми горизонтальными полосами или квадратная рама (с горизонтальными и вертикальными сторонами), окрашенная в красный цвет

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

2. Фарватер возле левого берега



(рис. 6)

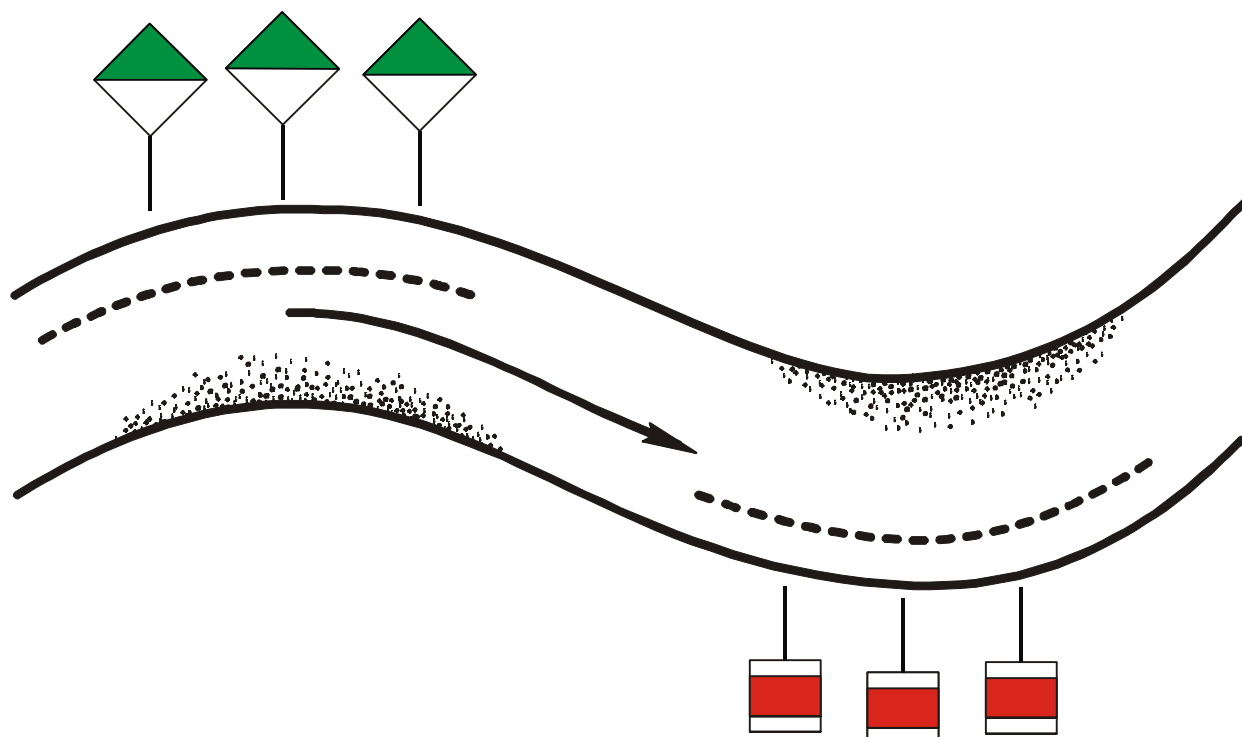
Цвет: зеленый/белый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями), верхняя половина которого окрашена в зеленый, а нижняя - в белый цвет, или квадратная рама (с горизонтальными и вертикальными диагоналями), окрашенная в зеленый цвет

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

3. Использование знаков



(рис. 7)

В. *Перевальные знаки*

Эти знаки указывают место, в котором фарватер переходит от одного берега к другому, и обозначают также ось этого перевала.

1. Правый берег

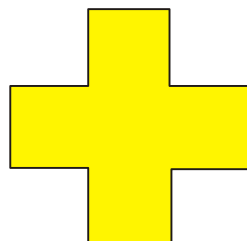
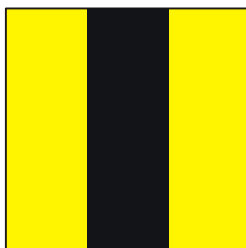


рис. 8)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными сторонами) с черной вертикальной полосой посередине; или рейки в форме Георгиевского креста, окрашенного в желтый цвет

Огонь (если установлен): желтый проблесковый или затмевающийся огонь - с четной характеристикой, за исключением проблескового ритма с группами из двух проблесков

2. Левый берег

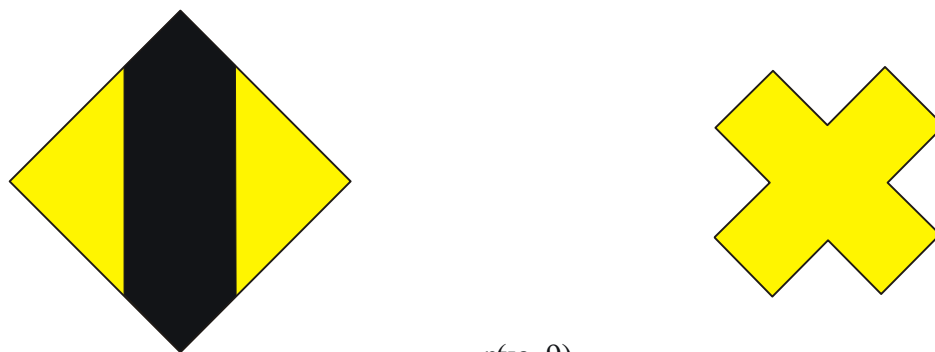


рис. 9)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями) с черной вертикальной полосой посередине; или рейки в форме Андреевского креста, окрашенного в желтый цвет

Огонь (если установлен): желтый проблесковый или затмевающийся огонь - с нечетной характеристикой, за исключением проблескового ритма с группами из трех проблесков

3. Использование знаков

3.1 Простое указание перевала

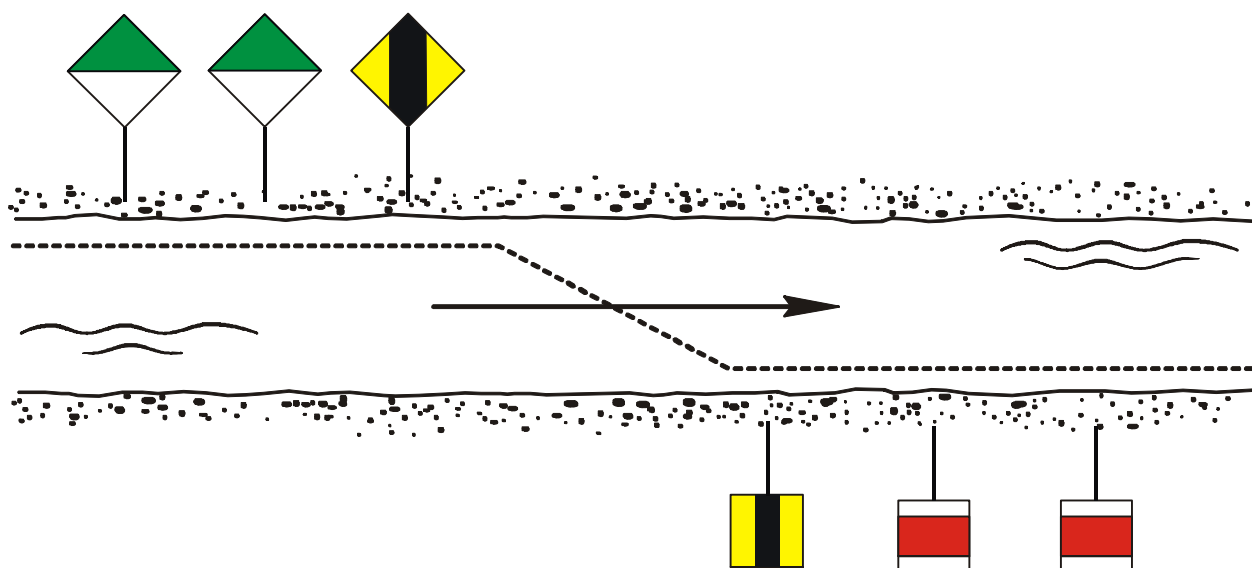


рис. 10)

3.2 Указание оси длинного перевала

Два одинаковых сигнальных знака, установленных на одном и том же берегу один за другим, образуют створное ограждение, служащее для указания оси длинного перевала.

Огни (если установлены): желтые (ритм переднего и заднего огней должен быть одинаковым, однако задний огонь может быть постоянным).

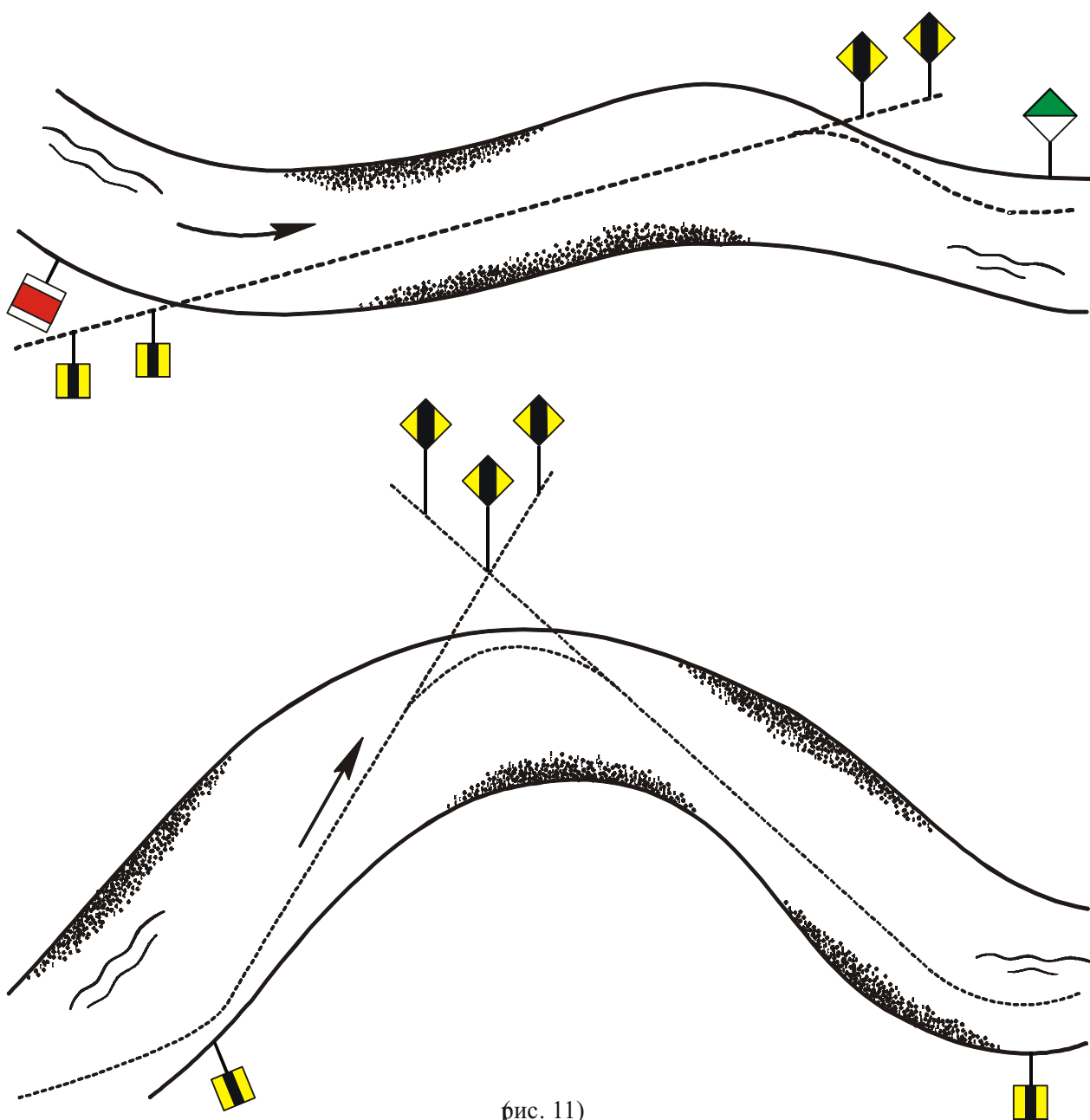


рис. 11)

IV. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

A. Неподвижные сигнальные знаки

1. Правый берег

Цвет: красный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: красный конус вершиной вниз

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



(рис. 12)

2. Левый берег

Цвет: зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь



(рис. 13)

3. Развилка

Цвет: красный/зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: красный конус вершиной вниз
над зеленым конусом вершиной вверх

Огонь (если установлен): белый непрерывный частый
проблесковый огонь или белый
изофазный огонь (может заменяться
группо-проблесковым огнем с тремя
проблесками в группе).



(рис. 14)

Вышеупомянутые конусы могут заменяться треугольными белыми щитами, окаймленными красной или зеленой полосой.

4. Ответвления, устья и входы в порты

В местах приближения к ответвлениям, устьям и входам в порты берега с обеих сторон водного пути могут обозначаться до разделяющего мола сигнальными знаками, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, рис.12 и 13. Суда, входящие в порт, рассматриваются в качестве идущих вверх по течению.

В. Плавающие знаки

1. Правый берег

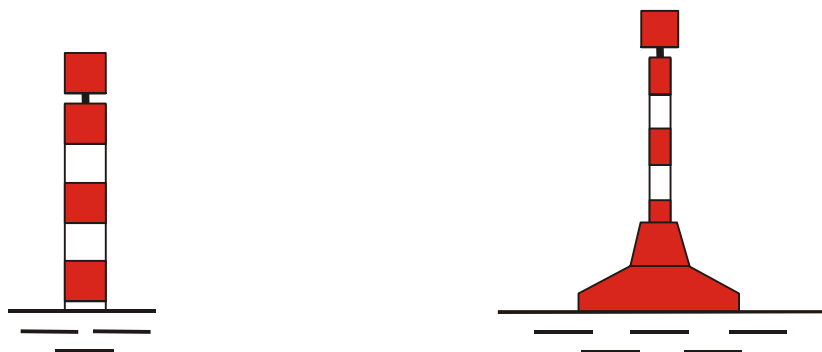


рис. 15)

Цвет: горизонтальные красные и белые полосы

Форма: буй-швимер или швимер

Топовый знак: красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь
Как правило, с радиолокационным отражателем.

2. Левый берег



рис. 16)

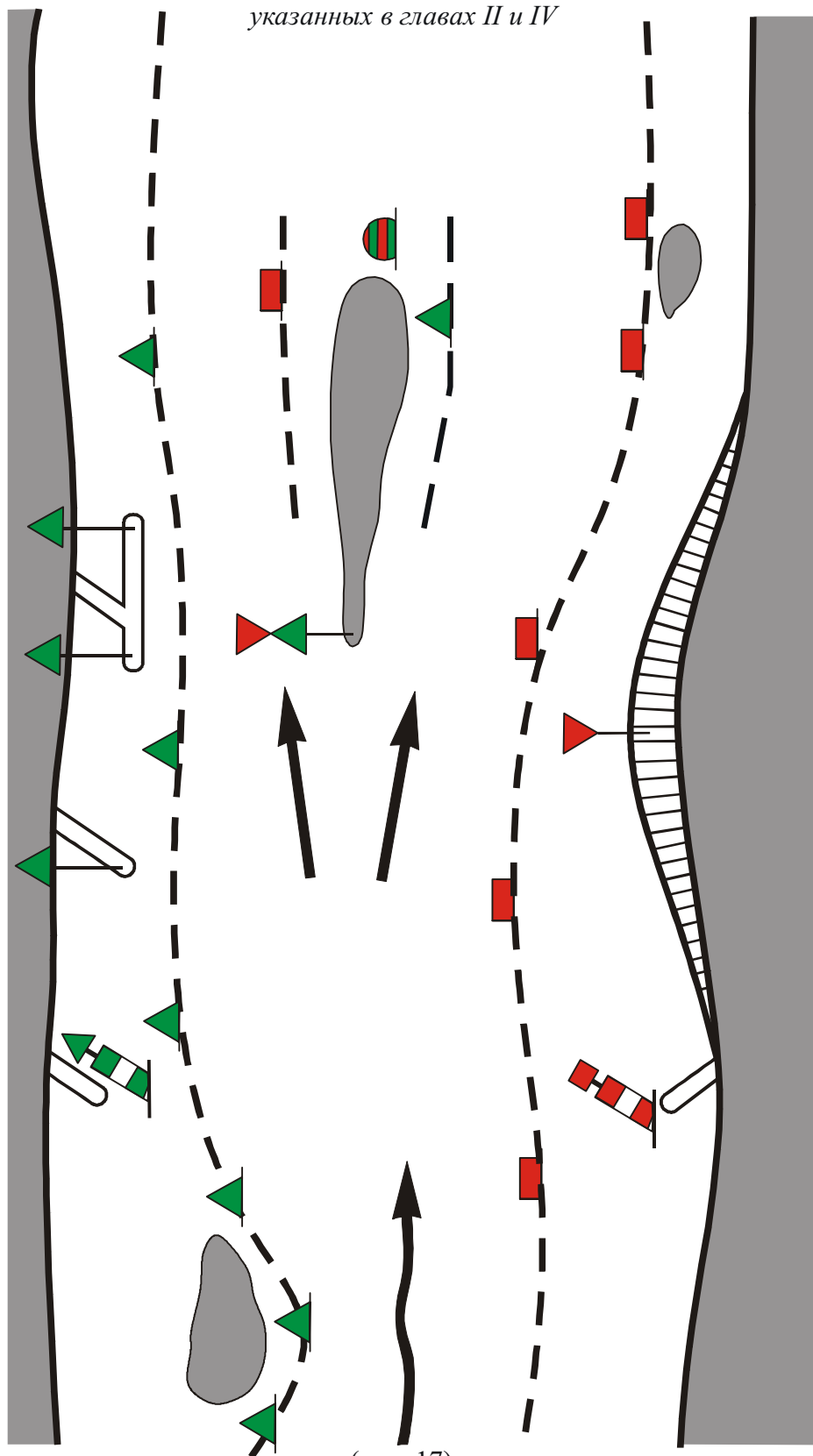
Цвет: горизонтальные зеленые и белые полосы

Форма: буй-швимер или швимер

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь
Как правило, с радиолокационным отражателем.

*Примеры применения сигнальных знаков,
указанных в главах II и IV*

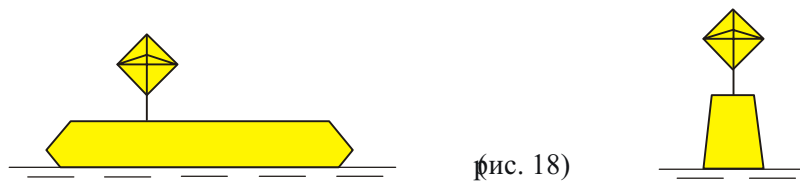


(рис. 17)

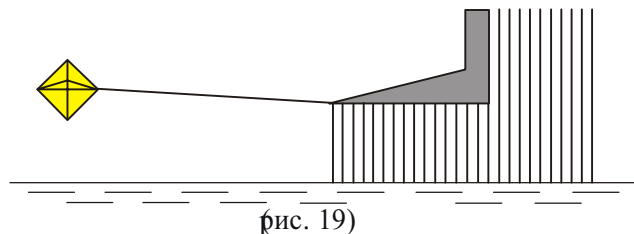
V. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАТОРА

A. Сигнальные знаки для обозначения мостовых опор (в случае необходимости)

1. Желтые буй с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор)

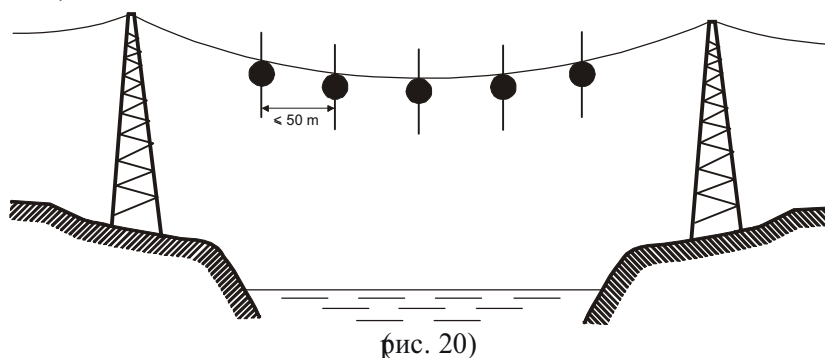


2. Шест с радиолокационным отражателем, устанавливаемый выше и ниже по течению от мостовых опор

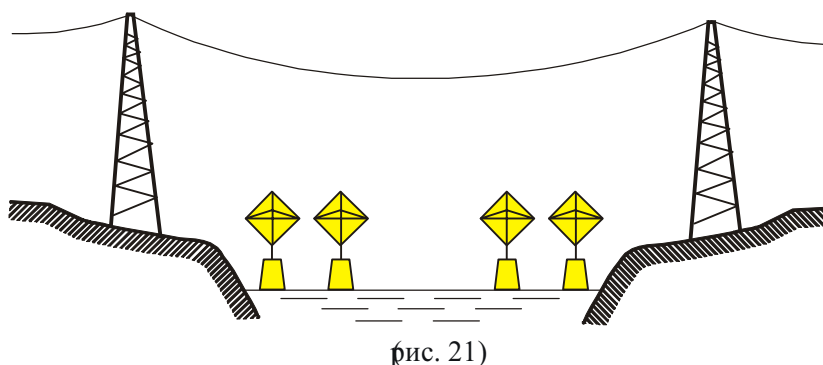


B. Обозначение воздушных линий электропередачи (в случае необходимости)

1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередачи)



2. Радиолокационные отражатели, помещаемые на желтые буй, устанавливаемые парами у каждого берега (каждая пара дает радиолокационное изображение в виде двух расположенных рядом точек, обозначающих воздушную линию электропередачи)



VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ОЗЕРАХ И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

А. *Сигнальные знаки, ограждающие опасные места, навигационные препятствия и препятствия особого характера*

1. Кардинальные знаки

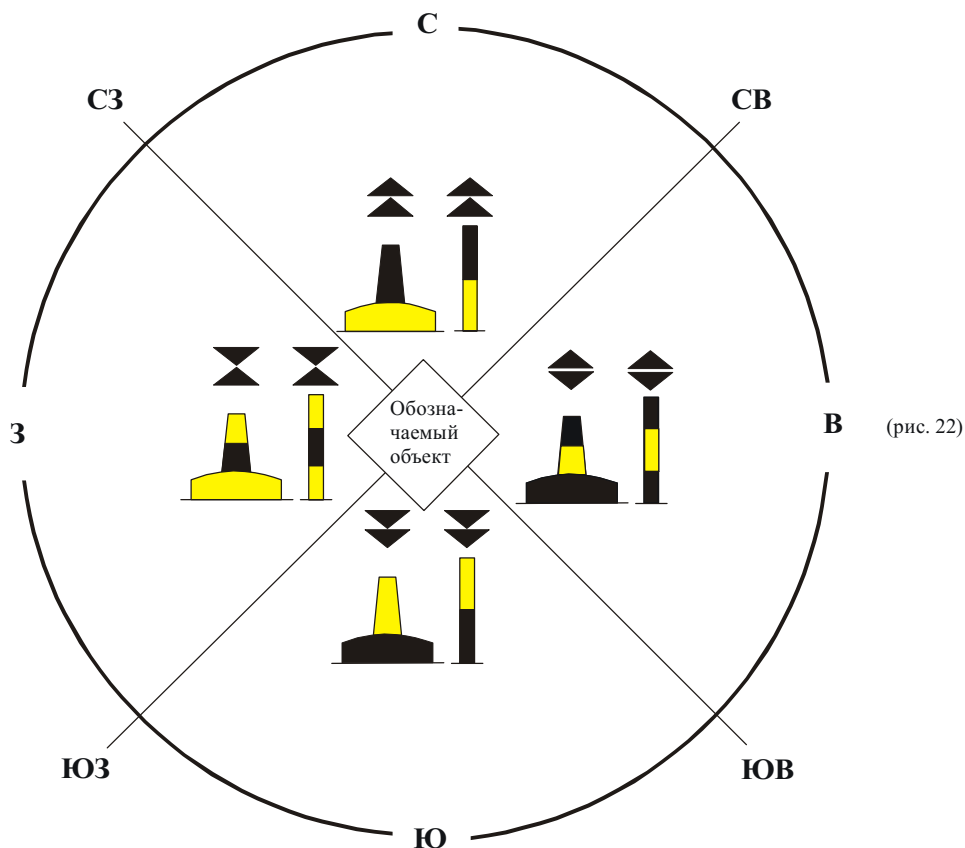
Определение квадрантов и знаков

Четыре квадранта (Север, Восток, Юг и Запад) ограничены истинными пеленгами СЗ–СВ, СВ–ЮВ, ЮВ–ЮЗ, ЮЗ–СЗ, взятыми из обозначаемого объекта.

Кардинальный знак называется по наименованию квадранта, в котором он находится.

Название кардинального знака указывает, что по отношению к этому знаку надо проходить в квадранте, название которого носит этот знак.

Описание кардинальных знаков



(рис. 22)

Кардинальный знак Север

Цвет: верхняя часть - черная
нижняя часть - желтая

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса вершинами вверх

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: непрерывный очень частый проблесковый или непрерывный частый проблесковый

Кардинальный знак Восток

Цвет: черный с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса основаниями друг к другу

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группно-проблесковый или частый группно-проблесковый с тремя проблесками в группе

Кардинальный знак Юг

Цвет: верхняя часть - желтая,
нижняя часть - черная

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса вершинами вниз

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группно-проблесковый или частый группно-проблесковый с шестью проблесками в группе, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью не менее 2 секунд.

Кардинальный знак Запад

Цвет: желтый с одной горизонтальной полосой черного цвета

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

Топовый знак: два черных конуса, расположенные один над другим и соприкасающиеся вершинами

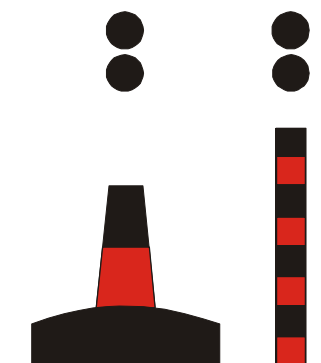
Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группно-проблесковый или частый группно-проблесковый с девятью проблесками в группе

2. Знаки, обозначающие отдельные опасные места

Знак для обозначения отдельных опасных мест представляет собой знак, устанавливаемый на отдельном опасном месте, окруженном судоходными водами, или поставленный на якорь над таким опасным местом:

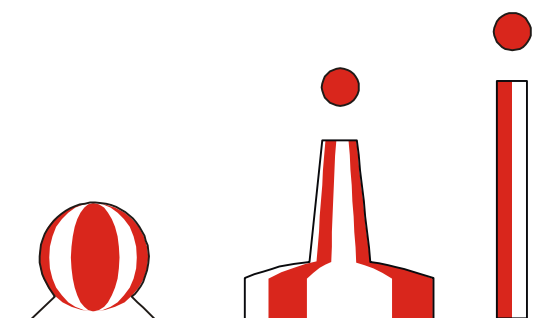


(рис. 23)

Цвет: черный с одной или несколькими широкими горизонтальными полосами красного цвета
 Форма: любая (обычно швимер или вежа) с топовым знаком
 Топовый знак: две черные сферы, расположенные одна над другой
 Огонь (если установлен):
 Цвет: белый
 Ритм: группо-проблесковый с двумя проблесками в группе

В. Обозначение оси фарватера, середины фарватера и мест причаливания

Знаки для обозначения безопасных вод



(рис. 24)

Цвет: вертикальные красные и белые полосы
 Форма: сферический буй или вежа, либо швимер с топовым знаком
 Топовый знак (если установлен): одна сфера красного цвета
 Огонь (если установлен):
 Цвет: белый
 Ритм: изофазный, регулярно затмевающийся с одним продолжительным проблеском каждые 10 секунд или сигнал "А" азбуки Морзе

С. Сигнализация метеорологической обстановки на озерах

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность подается с помощью желтого проблескового огня с количеством проблесков около 40 в минуту.

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность означает возможность опасных явлений без указания времени их возникновения.

Предупреждение об угрожающей опасности

Предупреждение об угрожающей опасности подается с помощью желтого проблескового огня с количеством проблесков около 90 в минуту.

Сигнал опасности предупреждает о неизбежных опасных явлениях.

VII. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН

1. Специальные знаки

Цвет:	желтый
Форма:	любая, но отличающаяся от форм знаков судоходной обстановки
Топовый знак (если имеется):	знак в виде "X" желтого цвета
Огонь (если установлен):	
Цвет:	желтый
Ритм:	любой, за исключением ритмов, описанных в главе VI.

2. Характер запрещения или ограничения может, по мере возможности, обозначаться в письменном виде (например, на картах) и с помощью информации на месте.

Информация на месте может наноситься на желтые буи. Она может также подаваться топовыми фигурами, установленными на бую, вместо топовой фигуры, предусмотренной выше. Например, буи, ограждающие зону, полностью запрещенную для судоходства, могут нести древко с жестким треугольным флажком красного цвета.

Информация может подаваться щитами, установленными на берегу и представляющими собой один из знаков запрещения или ограничения, предусмотренных в разделе I.A и I.E приложения 7. Эти щиты в случае необходимости дополняются стрелкой, указывающей направление участка, к которому относится данный знак (см. раздел II.3 приложения 7).

3. Если через прибрежную зону, запрещенную или регламентированную для одного или нескольких видов судов или работ, проходит фарватер, в котором на один из этих видов судов или деятельности не распространяется данное запрещение или ограничение (за исключением входа в порт, где применяются положения раздела II), стороны этого фарватера также могут обозначаться желтыми буями. В случае необходимости верхняя часть обоих буйев может окрашиваться в красный цвет справа и в зеленый цвет слева по отношению к судоводителю, выходящему из фарватера.

Установленные на берегу щиты Е.15–Е.20, предусмотренные в приложении 7, указывают характер разрешения (например, щит "Воднолыжный спорт разрешен" устанавливается для указания фарватера, предназначенного для водных лыж, в зоне, где запрещено любое судоходство или только катание на водных лыжах); они могут быть дополнены стрелкой, предусмотренной в разделе II.3 приложения 7.

Если через зону, открытую для различных видов деятельности, проходит фарватер, на котором разрешается лишь один вид деятельности, стороны этого фарватера могут ограждаться таким же образом, как и в предыдущем случае. Щит на берегу может указывать на характер разрешаемого вида деятельности.

VIII. БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Буи, необходимые для не упомянутых выше целей, должны быть главным образом белого цвета. На них могут наноситься пиктограммы.

IX. ВХОДЫ В ПОРТ

1. Сигнализация входа

Днем

с левого борта при входе: приспособление красного цвета, как правило цилиндрической формы, или стойка с цилиндрической топовой фигурой красного цвета, или нанесенный на моле красный прямоугольник;

с правого борта при входе: приспособление зеленого цвета, как правило конической формы, или стойка с конической топовой фигурой зеленого цвета, или нанесенный на моле зеленый треугольник вершиной вверх.

Ночью

дневные сигнальные знаки, описанные выше, могут быть освещены.

Если используются огни:

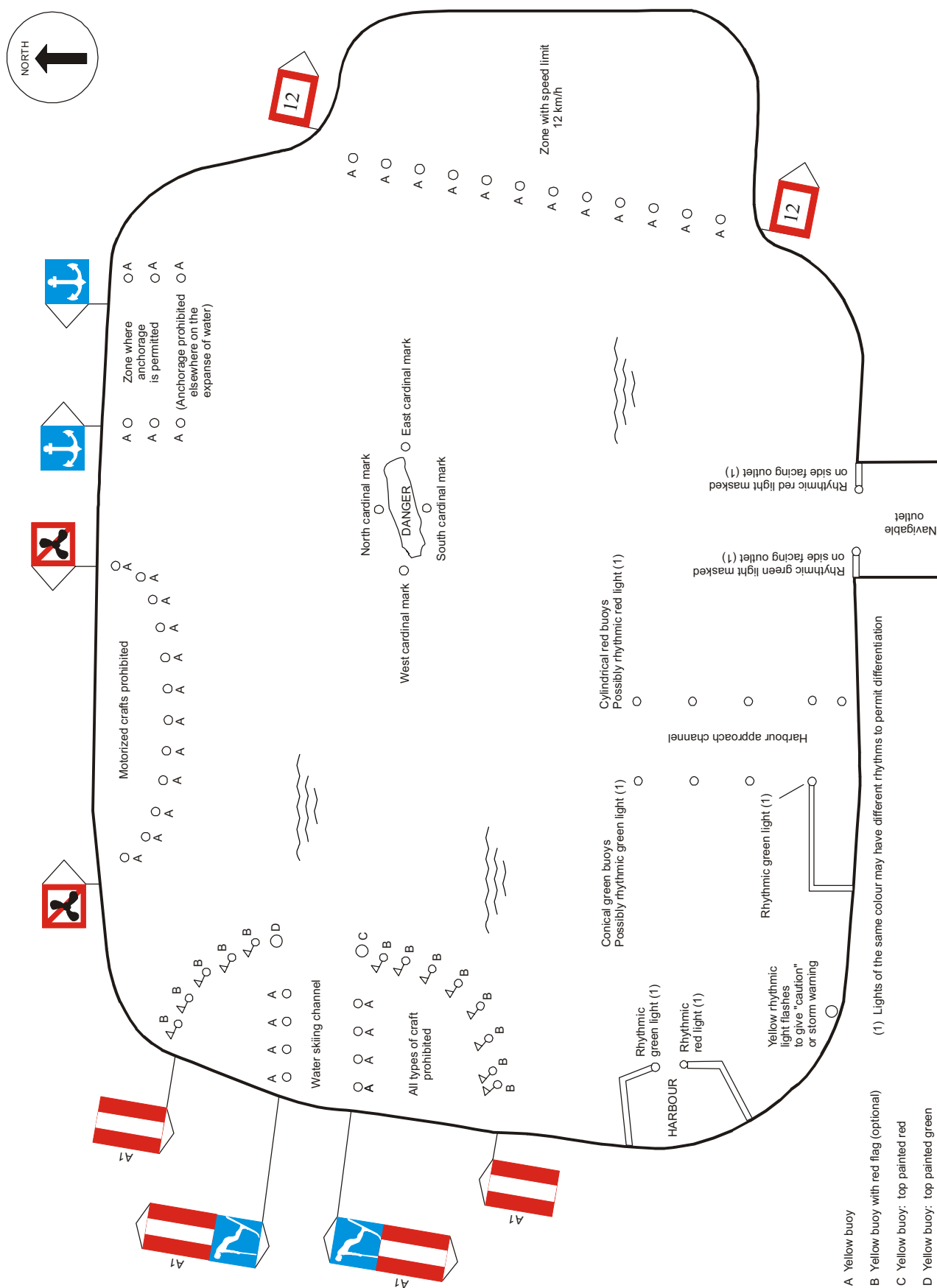
с левого борта при входе: красный, как правило, ритмичный огонь;

с правого борта при входе: зеленый, как правило, ритмичный огонь.

В определенных случаях используется только один из этих огней.

2. Эти знаки могут также использоваться для обозначения входа в судоходные притоки, ответвления и затоны.

Иллюстрации к положениям глав VI, VII и IX приводятся на нижеследующей схеме.



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

**ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА
УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ**

ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

Стр. 1

Порядковый номер: _____

Тип судна	Название судна
Официальный номер или номер мерительного свидетельства:	_____
Место выдачи:	_____
Дата выдачи:	_____
Настоящий журнал состоит из	_____ страниц
Печать и подпись представителя компетентного органа, выдавшего настоящий журнал	

Выдача журналов учета отработанных масел

Первый журнал учета отработанных масел, на стр. 1 которого проставляется порядковый номер 1, выдается только тем компетентным органом, который выдал судовое удостоверение на судно. Этот орган указывает также сведения, предусмотренные на странице 1.

Все последующие журналы, которым присваиваются последовательные порядковые номера, выдаются местным компетентным органом, но только после предъявления предыдущего журнала. Предыдущий журнал, в котором делается нестираемая отметка "недействителен", должен быть возвращен судоводителю. Он должен храниться на борту в течение шести месяцев после внесения последней записи.

Стр. 2 и последующие

Образующиеся в ходе эксплуатации судна принятые отходы, содержащие масло или смазочные материалы:

Отработанные масла: _____ л

Трюмная вода:

Кормовое машинное отделение: _____ л

Носовое машинное отделение: _____ л

Прочие помещения: _____ л

Прочие отходы, содержащие масло или смазочные материалы:

Использованная ветошь: _____ кг

Отработанные смазочные вещества: _____ кг

Использованные фильтры: _____ штук

Емкости: _____ штук

Прочие замечания:

Место: _____ Дата: _____

Печать и подпись представителя приемного сооружения

Приложение 10

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

Технические параметры радиолокационных установок должны отвечать следующим требованиям:

Минимальная дальность обнаружения	15	м
Максимальная дальность обнаружения берега высотой 60 м (при высоте установки антенны 10 м)	–	32 000 м ⁸⁴
Разрешающая способность по расстоянию		15 м на шкалах 0,5–1,6 км; 1% от значений установленной шкалы на остальных шкалах
Разрешающая способность по углу	1,2°	
Точность измерения расстояний	10	м для подвижного кольца дальности; 1% для неподвижного кольца дальности на шкалах 0,5–2,0 км; 0,8% от значения установленной шкалы
Точность измерения курсовых углов		±1°
Курсовая отметка:		
– ширина		0,5°
– погрешность		0,5°
Эффективный диаметр экрана индикатора		270 мм
Диапазон измерения расстояний		Набор шкал дальности: 0,5; 1; 1,6; 2; 3,2; 4; 8; 16; 32 км. На каждой шкале не менее 4 неподвижных колец дальности
Передвижение центра развертки		От 1/4 до 1/3 полезного диаметра изображения
Пеленгование:		
– время пеленгования		До 5 секунд
– погрешность		±1°
Частота передачи	9,3–9,5	ГГц (3,2 см)
Время готовности к работе	4	минуты
Частота вращения антенны		Не менее 24 об/мин"

⁸⁴ Максимальная дальность обнаружения должна обеспечиваться только для радиолокационных установок, используемых на судах, эксплуатируемых на крупных озерах и водоемах или предназначенных для каботажного плавания.

Дополнение

СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ БЕЛАРУСИ, КАЗАХСТАНА, РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЫ, ОТЛИЧАЮЩИЕСЯ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ОТ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПОЛОЖЕНИЙ ЕПСВВП

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 – Значение некоторых терминов

- d) термин " маломерное судно" означает любое судно, длина корпуса которого составляет до 7 м, включая гребные шлюпки любой длины ⁸⁵.

Глава 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ ⁸⁶

Статья 3.08 – Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:
 - a) топовый огонь; судно длиной от 50 м до 110 м может нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего; судно длиной 110 м и более должно нести второй топовый огонь;
 - b) бортовые огни;
 - c) три кормовых огня, расположенных треугольником основанием вниз, на судах шириной более 5 м или один кормовой огонь в диаметральной плоскости на судах шириной 5 м и менее.
2. Пассажирские водоизмещающие моторные суда, работающие на переправах или на внутригородских линиях в границах портовых вод, а также моторный паром на ходу должны нести, кроме огней, предписанных в пункте 1 настоящей статьи, желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового.

⁸⁵ Термин " маломерное судно" должен быть отнесен к подкатегории " малых судов", определение которых приведено в статье 1.01 d) ЕПСВВП.

⁸⁶ В ЕПСВВП определен порядок несения дневной ходовой сигнализации. Национальными правилами судоходства Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины дневная ходовая сигнализация не предусмотрена.

Статья 3.10 – Ночная сигнализация толкаемых составов

1. Толкающее судно должно нести:
 - три топовых огня, расположенных в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости;
 - бортовые огни;
 - три кормовых огня, расположенных в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, над которым находится буксировочный огонь; в случае судов шириной 5м и менее – только один буксировочный огонь.
2. Толкаемые суда должны нести:
 - одиночные – один топовый огонь в носовой части;
 - в составе – по одному топовому огню на носовой части каждого переднего судна.

Статья 3.14 – Дополнительная ночная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов

1. Суда, совершающие перевозки опасных грузов 1 и 2 классов, упомянутых в маргинальном номере 10 500 приложения В 1 к Европейским предписаниям, касающимся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести помимо огней, предписанных положениями настоящих Правил, два красных топовых огня, расположенных ниже переднего белого.
2. Суда, совершающие перевозки опасных грузов 3, 4 (кроме руды, каменного угля), 5, 6 и 7 классов, или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого.
3. Буксировщик или толкач, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должен нести:
 - а) если в составе находятся суда, указанные в пункте 1, два красных топовых огня, расположенных выше белых или треугольника;
 - б) если в составе находятся суда, указанные в пункте 2, один красный топовый огонь, расположенный выше белых или треугольника;
 - в) если в составе находятся суда, указанные в пунктах 1 и 2 (смешанный состав), два красных топовых огня, расположенных выше белых или треугольника.

Статья 3.16 – Ночная ходовая сигнализация паромов

1. Паромы и паромные переправы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

- а) белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 5 м, однако эта высота может быть уменьшена до 3 м, если длина парома не превышает 15 м;
- б) желтый круговой огонь, расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте а);
- в) шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 3 м над уровнем воды.

Канат переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, прикрытыми сверху защитным козырьком.

2. Моторные суда, занятые толканием, буксировкой на тросе или под бортом несамоходного судна (парома) на переправе, кроме предписанных им огней должны нести желтый проблесковый круговой огонь.

Несамоходное судно должно нести: при работе толканием один белый топовый огонь, а при буксировке один белый круговой огонь, если его длина не превышает 50 м, и два круговых огня на носу и корме, если его длина превышает 50 м.

Глава 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.01 – Сигнализация

В приложении 7 к Правилам судоходства по внутренним водным путям Беларуси, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины определены запрещающие, предписывающие и указательные знаки и даны их значения.

Статья 5.02 – Навигационное оборудование водного пути

В приложении 8 к правилам судоходства по внутренним водным путям Беларуси, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины определены сигнальные знаки и огни, которые устанавливаются для указания положения судового хода на водном пути и упорядочения движения судов.

Глава 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.02 – Маломерные суда

1. Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или установленных полос движения. Если такое следование невозможно по условиям пути, то они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование немаломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу.

2. Если два маломерных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то применяются следующие правила:

- маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным немоторным судам;
- маломерные немоторные и не идущие под парусом суда должны уступать дорогу маломерным парусным судам.

3. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу согласно нижеследующим правилам:

- а) когда суда движутся разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;
- б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- с) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу. Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.

4. Маломерные и парусные суда при необходимости могут пересекать судовый ход (полосу движения или рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судового хода, как правило, за кормой проходящих судов. Такой маневр перед приближающимися судами должен быть завершен не менее, чем за 1 км от них.

Пересечение должно производиться под максимально близким к прямому углом и как можно быстрее.

5. Маломерным и парусным судам, если они не выполняют производственные задания, запрещается:

- а) маневрировать и останавливаться вблизи других идущих или стоящих судов, земснарядов, плавучих кранов и т.д., а также между ними;
- б) останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода (полосы движения или рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;
- в) выходить на судовую ход при ограниченной менее 1 км видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.

Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила

1. Судно на участке с двухсторонним движением должно следовать правой по ходу полосой движения, а там, где это затруднено (по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям), – придерживаясь оси судового хода и обеспечивая при этом готовность к безопасному расхождению со встречными судами левыми бортами. При этом каждое судно должно своевременно уклоняться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.

2. Судно, идущее вверх должно первым и заблаговременно – а в случае ограниченного по путевым условиям обзора при визуальном обнаружении встречного судна – согласовать свои действия по радиотелефонной связи и подать отмашку с левого борта.

Судно, идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить указанную сторону расхождения подачей отмашки.

3. Если по условиям пути или каким-либо другим причинам расхождение затруднено, судно, идущее вверх, должно, с момента обнаружения судна, идущего вниз, регулировать свое движение таким образом, чтобы встреча произошла в наиболее удобном месте; при этом оно должно заблаговременно уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, с тем чтобы пропустить встречное судно по левому борту.

4. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами.

5. В случае выхода из строя радиотелефонных станций или при отсутствии возможности установить радиосвязь суда должны обмениваться звуковыми сигналами.

Статья 6.05 – Встречное плавание: отступление от общих правил

1. Если нельзя пропустить встречное судно по левому борту, то судно, идущее вверх, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону в наиболее удобное место, уклониться влево, насколько это необходимо и безопасно, и осуществить пропуск встречного судна по правому борту, предварительно согласовав свои действия по радиотелефонной связи и отмашками по правому борту.

Статья 6.22–бис – Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать

1. При подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду или судну, стоящему на мели на расстоянии не менее 1 км, судно должно подать звуковой сигнал "Внимание" (один продолжительный звук) и согласовать по УКВ радиосвязи сторону прохода.

2. Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна, и показать сторону прохода ночью миганием двух тентовых огней (если земснаряд отошел к левой кромке – зелеными, к правой – красными), днем –светоимпульсной отмашкой или флагом–отмашкой.

3. Дноочистительный снаряд ночью должен показать сторону прохода миганием одного кругового огня (белого – при работе у левой кромки судового хода, красного – у правой), днем – светоимпульсной отмашкой или флагом–отмашкой.

4. При получении разрешительного сигнала судно должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

5. Обмен сигналами и прохождение мимо судна, занятого подводными и водолазными работами на судовом ходу (подъем судов, прокладка труб, кабеля и т.д.), или судна, стоящего на мели, осуществляется таким же порядком, как и с дноочистительным снарядом.

6. При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному земснарядам сверху и снизу судно, идущее вниз, или скоростное судно, независимо от направления движения, проходит в первую очередь.

7. При невозможности пропуска дноуглубительный и дноочистительный снаряды или судно, стоящее на мели, должны заблаговременно, но не менее чем за 1 км от приближающегося судна, подать сигнал "Предупреждение" (серия коротких звуков).

Получив сигнал "Предупреждение", судно должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

8. Во время прохождения судов земснаряд не должен допускать подхода или отхода обслуживающих его шаланд.

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статьи 6.24–6.26 – Проход под мостами

1. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные действующими в соответствии с ГОСТами навигационными знаками и огнями.

Для обозначения оси судоходного пролета неразводного моста на его середине устанавливаются:

- для прохода судов, идущих снизу: квадратные щиты;
- для прохода судов, идущих сверху: щиты в виде ромба;
- для проводки плотовых составов: круглые щиты, а для прохода маломерных судов: щиты в виде треугольника.

Цвет щитов является красным или белым в зависимости от фона мостовых конструкций (светлый или темный).

Огни на щитах являются постоянными:

- два красных огня, расположенных по вертикали: для судов, идущих сверху и снизу;
- два зеленых огня, расположенных по вертикали: для плотовых составов.

Для обозначения подмостового габарита по высоте и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов устанавливаются 1, 2, 3, 4 квадратных щита зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке. Количество щитов указывает высоту пролета от уреза воды соответственно до 10, 13, 16 метров и выше.

Все огни – постоянные и зеленые.

2. Для обозначения судоходного пролета разводных наплавных мостов устанавливаются три огня: два – на подвижной части моста и один – на конце его разводной части.

Огни являются постоянными: на правом берегу – красные, на левом – зеленые.

3. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью светофорной сигнализации следующим образом:

- один или несколько красных огней означают: "Проход запрещается";
- один или несколько зеленых огней означают: "Проход разрешается".

4. При приближении к наплавному мосту суда подают сигнал "Внимание" на расстоянии не менее 1 км.

При проходе к разводным и наплавным мостам суда должны выполнять указания органа, уполномоченного осуществлять регулирование судоходства.

5. При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом, первым его проходит судно, идущее вниз, или скоростное судно, независимо от направления движения.

6. В условиях ограниченной менее 1 км видимости проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие надежно опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км, и уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств). При этом ширина судоходных пролетов должна быть:

- а) для одиночных судов и однопонтоных составов – не менее пятикратной ширины судна (состава);
- б) для других толкаемых составов – не менее трехкратной ширины состава.

Статья 6.27 – Проход плотин

1. Проход через плотины разрешается в том случае, если он обозначен справа и слева сигнальными знаками:

- а) с правой стороны пролета – два красных огня на верхнем и нижнем углах пролета;
- б) с левой стороны пролета – два белых огня в тех же местах.

2. Запрещение прохода через пролет плотины обозначается одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (днем).

Статья 6.28 – Проход шлюзов

1. Суда, идущие на шлюзование, обязаны сообщать по радиотелефонной связи диспетчеру шлюза не менее чем за 1 ч. 30 мин. (если это невозможно, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) о расчетном времени подхода к границам шлюза.
 2. При подходе к границам шлюза, но не менее чем за 1 км, судоводитель запрашивает по радиотелефонной связи у диспетчера шлюза уточненные данные о порядке судопропуска и докладывает о готовности к шлюзованию.
 3. Пассажирские суда на подводных крыльях и воздушной подушке при совместном шлюзовании заходят в шлюзовую камеру последними и устанавливаются таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водоизмещающих судов, кроме малых.
 4. Суда со взрывчатыми и отравляющими веществами заходят в шлюзы в соответствии с планом–графиком шлюзований без остановки у причальных стенок.
 5. На судах, направляющихся на шлюзование, экипажем судна должны быть проверены рулевое управление и дистанционное автоматическое управление силовыми установками в части их надежного действия, а также наличие необходимого давления воздуха в пусковых баллонах главных двигателей.
 6. Суда (составы) должны заходить в шлюз с безопасной скоростью, с тем чтобы избежать повреждения ворот, защитных устройств и других судов, находящихся в шлюзе, и обеспечить остановку в месте, указанном для швартовки; при этом на водоизмещающих судах, имеющих два главных двигателя и более, один из них рекомендуется заблаговременно запустить на режим заднего хода.
 7. Суда длиной более 75 м должны швартоваться не менее, чем двумя швартовыми, расположенными по одному борту.
- При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов персонал шлюза должен выделить необходимое количество швартовщиков. Швартовка за плавучие рымы обеспечивается персоналом судна.
8. Разрешается совместное шлюзование судов в следующем порядке:
 - танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) всех классов в любом сочетании;
 - сухогрузные суда и составы (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами), а также суда технического флота с танкерами, загруженными нефтепродуктами (или их остатками) с температурой вспышки паров 60оС и выше;

- пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами (составами) (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и огнеопасными грузами) и судами технического флота, а также с танкерами груженными мазутом (или его остатками) с температурой не выше 45°C и температурой вспышки паров 60°C и выше.

9. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

- а) танкеры, как правило, заходят в шлюз и становятся первыми, при этом установка пассажирских судов на траверзе с танкерами запрещается, а интервал между танкером и пассажирским судном должен быть не менее 10 м;
- б) сухогрузные суда могут быть поставлены в камере шлюза на траверзе танкера при условии, что интервал между бортами будет не менее 1м;
- с) совместно шлюзуемые танкеры и другие суда обязаны выполнять специальные мероприятия противопожарного режима, предусмотренные для такого случая действующими правилами.

10. Распоряжения диспетчера (или начальника вахты) шлюза, касающиеся расстановки судов у причальных стенок шлюзов, порядка судопропуска и расстановки в камере шлюза, обязательны для выполнения судоводителями всех судов, которые должны подтвердить получение распоряжений по радиотелефонной связи, а при ее неисправности – подачей звукового сигнала.

Если полученное распоряжение судоводитель считает невыполнимым, то он должен поставить об этом в известность диспетчера шлюза и не принимать никаких действий до принятия согласованного решения.

Статья 6.28-бис – Вход в шлюзы и выход из них

1. Вход судов в камеру шлюза, переход из одной камеры в другую и выход из камеры разрешается только при зеленом сигнале входного (выходного) светофора.

Начало движения судов в шлюз при двустороннем судопропуске разрешается также при зеленом сигнале промежуточного светофора.

2. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещающим сигналом (соответствующим красному цвету). В этом случае судно может продолжать движение только с разрешения диспетчера шлюза, оформленного записью в судовом журнале и в вахтенном журнале шлюза.

Г. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости

1. Положения настоящей статьи распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных и парусных, при плавании по внутренним судоходным путям с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1 км и на участках судоходных путей с неосвещаемой в темное время суток обстановкой.
2. Движение судов в условиях видимости, ограниченной менее чем 1 км, допускается только в том случае, если на борту используется следующее оборудование:
 - а) радиолокационная установка и прибор, указывающие скорость поворота (циркуляции) судна и находящиеся в исправном состоянии;
 - б) радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами, а также между судном и берегом, и находящаяся в исправном состоянии;
 - в) устройство для подачи звуковых сигналов.
3. При видимости, ограниченной менее чем 1 км, запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60°C, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками на всех внутренних водных путях (кроме водных путей разряда "М" ⁸³).
4. В условиях видимости, ограниченной менее чем 1 км, плавание судов, кроме указанных в пункте 3 настоящей статьи, в зависимости от габаритов хода разрешается:
 - а) при ширине судового хода менее 100 м – одиночным судам, толкаемым составам с одним несамоходным судном только вверх;
 - б) при ширине судового хода 100 м и более, но менее 200 м – одиночным судам в обоих направлениях, а толкаемым составам только вверх;
 - в) при ширине судового хода 200 м и более – судам и составам в обоих направлениях (плотовым составам в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам);
 - г) на каналах, независимо от ширины судового хода, одиночным судам и толкаемым составам в обоих направлениях.

5. При ограниченной видимости запрещаются расхождение и обгон судов (составов) на участках, где судовой ход имеет ширину менее 200 м, если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава).

6. На судне наряду с визуальным и слуховым должно вестись непрерывное квалифицированное радиолокационное наблюдение.

При плавании с использованием радиолокационной установки в рулевой рубке должны постоянно находиться два судоводителя, один из которых капитан или штурман, имеющий диплом капитана, и рулевой.

7. При ведении переговоров по радиотелефонной связи необходимо точно установить, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия, с указанием местоположения относительно приметных ориентиров.

8. При движении и стоянке суда в условиях ограниченной видимости должны подавать сигналы:

- | | |
|--|---|
| – Одиночные суда в движении: | один продолжительный звук; |
| – Составы и плоты в движении: | один продолжительный и два коротких звука с интервалом не более 1 мин.; |
| – Одиночные суда или составы на якоре или на мели в пределах судовой ходы: | один короткий, один продолжительный и один короткий звуки; |
| – Несамостоятельное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судовой ходы: | серия частых ударов в колокол или о металлический предмет. |

Статья 6.32 – Положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокаторов

1. Как только на судах, плавающих при помощи радиолокатора, будут замечены на экране суда (эхо-сигналы), положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда они приближаются к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, они должны:

- а) подать в случае одиночных судов один продолжительный звук, а в случае составов два продолжительных звука; этот сигнал должен повторяться настолько часто, насколько это необходимо;

- b) сообщать по радиотелефонной связи судам, движущимся во встречном направлении, информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства;
- c) уменьшить скорость и при необходимости остановиться.

2. Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действия для расхождения, причем, когда действием является изменение курса, насколько это возможно, следует избегать:

- a) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;
- b) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

3. Суда и составы при движении в одном направлении в условиях видимости, ограниченной менее чем 1 км, если они не намерены обгонять друг друга, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая в любом случае должна быть не менее пятикратного тормозного пути судна для данной скорости.

4. Суда при видимости, ограниченной менее чем 1 км, должны заблаговременно договориться по радиотелефонной связи о наиболее удобном месте расхождения (пропуска) и осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

- a) судно, идущее вверх, при подходе к согласованному мосту должно уклониться или уменьшить скорость до минимальной и осуществить пропуск встречного судна (состава) по левому борту;
- b) судно, идущее вниз, при подходе к согласованному мосту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;
- c) судно, идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом по борту, указанному буксировщиком плота.

5. Судно, догоняющее другое судно при видимости менее 1 км, должно по радиотелефонной связи получить разрешение на обгон, согласовать место обгона и взаимные меры предосторожности.

Обгон судов и составов осуществляется только со стороны левого борта обгоняемых судов; обгон плотовых составов осуществляется по указанию плотовода.

Приложение 4

ЦВЕТ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

1. Цвет судовых огней может быть:

- " зеленым",
- " белым",
- " желтым",
- " красным".

Цветовые характеристики сигнальных огней должны соответствовать нижеследующим стандартам, которые находятся в пределах областей диаграммы, установленных для каждого цвета Международным комитетом по светотехнике (МКС); публикация МКС № 2.2 (ТС-1.6) 1975 г. "Цвет световых сигналов". Границы области для каждого цвета определяются следующими координатами (таблица 1):

Таблица 1

Красный	x	0,680	0,660	0,735	0,721	—	—
	y	0,320	0,320	0,265	0,259	—	—
Зеленый	x	0,028	0,009	0,300	0,203	—	—
	y	0,385	0,723	0,511	0,356	—	—
Белый	x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
	y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
Желтый	x	0,612	0,618	0,575	0,575	—	—
	y	0,382	0,382	0,425	0,406	—	—

Приложение 5

СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

Выраженная в канделах сила света I фонарей в зависимости от дальности видимости, указанной в таблице 2, должна быть не менее светосилы, определяемой по формуле

$$I = 3,43 \cdot 10^6 T D^2 k^{-D},$$

где $T = 2 \times 10^{-7}$ – световой порог, лк;

D – дальность видимости огня в морских милях;

$K = 0,8$ – коэффициент пропускания атмосферы, соответствующий метеорологической видимости, равной приблизительно 13 морским милям.

Значения силы света, вычисленные по этой формуле, приведены в таблице 2.

Максимальная допустимая сила света фонарей может превышать до 1,7 раза значения, указанные в таблице 2, но не должна быть более 150 кд. Это не должно достигаться регулированием силы света. Применение отражателей (рефлекторов) в сигнально-отличительных фонарях не допускается.

Таблица 2

Морские мили	1	2	3	4	5	6
Км	1,85	3,7	5,55	7,4	9,26	11,1
Сила света огня I , кд, при $k = 0,8$	0,9	4,3	12	27	52	9/1

Дальность видимости и угол освещения указаны в таблице 3

Таблица 3

1	Топовый фонарь белый	8	225	От диаметральной плоскости судна – с носа до 112,5° на каждый борт
2	Бортовой зеленый	3,7	112,5	От направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза правого борта
3	Бортовой красный	3,7	112,5	От направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза левого борта
4	Кормовой белый	3,7	135	От направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борт
5	Буксировочный желтый	3,7	135	См. выше
6	Круговой белый	3,7	360	По всему горизонту
	красный	1,85		
	зеленый	1,85		
	желтый	1,85		
7	Соединенный двухцветный фонарь, зеленый с красным	1,85	225	По 112,5° в обе стороны от диаметральной плоскости по носу судна: правый борт – зеленый сектор, левый борт – красный сектор
8	Стояночный и бортовой белый	3,7	180	От траверза судна на 90° к носу и к корме
9	Отмашка светопульсная:		112,5+	От траверза судна к носу с перекрытием диаметральной плоскости на 22,5° и от
	днем	2	+112,5	траверза судна к корме с перекрытием диаметральной плоскости на 22,5°
	ночью	4		
10	Световая отмашка	4	112,5+	См. выше
			+112,5	

Примечания:

1. Дальность видимости белых топовых огней самоходных судов длиной менее 20 м должна быть не менее 5,5 км, красных – 3,7 км.
2. Дальность видимости сигнальных огней самоходных судов длиной менее 12 м должна быть не менее:
топовые огни – 3,7 км;
бортовые огни – 1,85 км.
3. Дальность видимости огней несамоходных судов должна быть не менее:
топовые огни судов длиной 50 м и более – 4 км;
топовые огни судов длиной менее 50 м – 2 км;
круговые огни – 1,85 км.

Допускается применение на судах фонарей, отвечающих требованиям Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС).

— — — — —

SLOKAM.RU

Путешествия вокруг света на парусных яхтах

[Библиотека яхтсмена](#)

[Карта мира онлайн](#)

[Яхты в продаже](#)
