

ГЛАВА 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 - Определения

1. В настоящей главе “направление вверх” на судоходном пути означает направление к истоку реки.
2. В настоящей главе использованы следующие термины:
 - а) “встречное плавание”, когда два судна двигаются в противоположных или в почти противоположных направлениях,
 - б) “обгон”, когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну (обгоняемому) в направлении под углом более $22,5^{\circ}$ 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 6.01-бис - Суда, следующие с большой скоростью

Суда любых размеров, следующие с большой скоростью (суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке и др.), должны предоставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения, они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.02 - Малые суда

1. В настоящей главе термин “малое судно” применяется также к составам, состоящим исключительно из малых судов.
2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, то эти малые суда должны предоставлять всем другим судам, за исключением судов, предусмотренных в статье 6.01-бис, необходимое пространство для продолжения ими движения и маневрирования, они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 - Общие принципы

1. Расхождение или обгон разрешаются лишь в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, принимая во внимание все местные условия и движение других судов.
2. В составе сигналы, предписанные в нижеследующих статьях 6.04, 6.05 и 6.29, должны подаваться судном, на борту которого находится судоводитель состава.
3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны менять курса таким образом, чтобы могла бы возникнуть опасность столкновения.
4. Пересечение курса разрешается только тогда, когда судоводитель убедился, что это пересечение можно выполнить безопасно для других судов.

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, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса. 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 и 6.16.
3. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, 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. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно нижеследующим правилам:
 - a) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
 - b) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то 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.

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

Статья 6.04 - Встречное плавание: общие правила

1. При встречном плавании судна, 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 идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно с правого борта:
 - а) днем: - либо показать яркий частый проблесковый белый огонь или подать сигнал светло-голубым флагом или щитом;
- либо показать светло-голубой щит вместе с частым проблесковым ясным белым огнем;
 - б) ночью: показывать частый проблесковый ясный белый огонь, одновременно с которым можно показать светло-голубой щит.

Эти сигналы должны быть видны спереди и сзади и должны показываться до конца расхождения. Запрещается сохранять эти сигналы 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 судов других категорий, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

Статья 6.05 - Встречное плавание; отступления от общих правил

1. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:
- a) 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,
 - b) 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.
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, показать визуальные сигналы, предусмотренные 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”;
 - если расхождение должно иметь место правым бортом, то они должны подать “два коротких звука” и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные 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.
5. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и что это вызывает опасность столкновения, они должны подавать “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 судов других категорий, 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 эти сигналы;
 - c) если идущие вверх суда видят, что идущее вниз судно входит в узкий проход, они должны остановиться ниже этого прохода и ждать, пока идущее вниз судно его не пройдет;
 - d) если идущий вверх состав уже вошел в узкий проход, идущие вниз суда должны, насколько это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущий вверх состав его не пройдет; так же обязаны поступать идущие вниз одиночные суда по отношению к идущему вверх одиночному судну.
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 судоводитель 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 участкам, обозначенным запрещающим сигнальным знаком А.4 (Приложение 7), идущие вверх суда должны останавливаться при приближении идущих вниз судов и ждать, пока идущие вниз суда не пройдут этот участок.

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. Когда сигнальная станция не показывает сигналы, указанные в вышеприведенном пункте 2 по каким-либо причинам, суда должны остановиться и ожидать разрешения, сообщаемого по радиотелефону или соответствующими сигналами представителями компетентных властей.

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 другой категории.

Статья 6.10 - Обгон

1. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно может обойти обгоняемое судно с левой или правой стороны.
2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое парусное судно обгоняется парусным судном другой категории.

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 судно какой-либо другой категории.
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:
 - a) “два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука”, если оно намерено обойти обгоняемое судно слева;
 - b) “два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук”, если оно намерено обойти обгоняемое судно справа.
5. Когда обгоняемое судно может удовлетворить просьбу обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с соответствующей стороны, уклоняясь, в случае необходимости, в противоположную сторону, и подать:
 - a) “один короткий звук”, когда обгон должен быть произведен слева;
 - b) “два коротких звука”, когда обгон должен быть произведен справа.
6. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать:
 - a) “один короткий звук”, когда обгон может быть произведен слева, и
 - b) “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).

В этом случае обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, уклоняясь, 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 судов других категорий, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 - Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков
водного пути

Не нарушая положений пункта 1 статьи 6.08, обгон запрещается:

- a) как правило, на участках, обозначенных сигналом А.2 (Приложение 7);
- b) 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

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 предписываемому сигнальному знаку В.4, они должны, в случае необходимости, уменьшить скорость и даже остановиться, чтобы дать возможность идущим вниз судам произвести соответствующий маневр.

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 и 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 осуществлен своевременно.
4. Положения упомянутых выше пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении судов других категорий. 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 E.8 (Приложение 7), то судоводителю 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 идет направо, и
“два коротких звука”, когда судно идет налево.

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 с пересечением 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 произвести поворот и пройти вверх против течения для того, чтобы войти в порт или приток, оно должно предоставить приоритет любому идущему вверх против течения 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 сигнал В.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 сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 Приложения 7 раздела II.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, 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 сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II (Приложение 7). Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II (Приложение 7); в последнем случае сигнал В.10 (Приложение 7) устанавливается на основном пути.

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

Статья 6.17 - Параллельное плавание судов

1. Суда могут идти рядом параллельным курсом лишь 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, толкаемого состава или счаленного соединения, несущих огни и сигналы, предусмотренные в статьях 3.14 и 3.32.

3. Не нарушая 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 ясно выраженного разрешения их судоводителя.
4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от других 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 - Болтанка

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или присасывания, 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, или нагружаются, или разгружаются;
 - c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки,
 - d) вблизи от паромов, не передвигающихся свободно,
 - e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (Приложение 7).
2. Не нарушая положений статьи 1.04, обязательства, предусмотренные выше в подпунктах b) и c) пункта 1, не относятся к малым судам.
3. Вблизи судов, несущих огни, предписанные в пункте 1 c) статьи 3.27, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 c) статьи 3.41, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих огни, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 статьи 3.48, другие суда

должны снизить свою скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта 1. 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 при следовании по течению должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его, и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава.
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.

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 работу плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статьях 3.27 и 3.41, со стороны, с которой они показывают:

огонь, предписанный в пункте 1 b) и d) статьи 3.27, или

красный шар, красный флаг или щит А.1, предписанные в пунктах 1 b) и d) и 2 b) статьи 3.41.

D. ПАРОМЫ

Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам

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

2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, подчиняется следующим правилам:
 - а) когда он не работает, он должен стоять на том месте, которое ему отведено компетентными органами. Если же ему не было отведено места для стоянки, то он должен стоять таким образом, чтобы фарватер оставался свободным;
 - б) плавание паромов с продольным тросом запрещается;
 - с) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

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 правила 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 щитками, из которых состоит этот сигнальный знак;
 - б) сигнальный знак D.2 (Приложение 7) -
рекомендуется держаться в пространстве между двумя щитками 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 пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте а), то он

открыт для движения в обоих направлениях.

Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте б), то он закрыт для движения встречных судов. В таком случае пролет обозначается с другой стороны запрещающим сигналом А.1 (Приложение 7).

3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены соответственно вышеприведенному пункту 2, то плавание может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на свой собственный риск и под свою 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 под мостом, то они должны в том случае, когда щитки В.5 (Приложение 7) установлены на берегу, останавливаться, не доходя до этих щитков.
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 пока 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;

- e) 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,
 - f) 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 щитками (сигнальный знак А.1, Приложение 7), зеленые огни - зелено-бело-зелеными щитками (сигнальный знак Е.1, Приложение 7), а желтые огни - желтыми щитками (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 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 и 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 разрешается использовать движители только в исключительных случаях для обеспечения безопасности шлюзования;
 - f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.
8. В шлюзах и аванпортах шлюзов по отношению к судам и составам, несущим синий огонь, предусмотренный в п. 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в п. 1 статьи 3.32, другим судам следует иметь минимальное боковое расстояние в 10 м; это положение не распространяется на суда и составы, несущие такую же сигнализацию.
9. Суда и составы, несущие два или три синих огня, предусмотренных в пп. 2 или 3 статьи 3.14, 2, или 3 синих конуса, предусмотренных в пп. 2 или 3 статьи 3.32, шлюзуются отдельно.

10. Суда и составы, несущие синий огонь, предусмотренный в п. 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в п. 1 статьи 3.32, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.
11. 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 в 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:
 - a) два красных огня, расположенные один над другим - доступ запрещен, шлюз не работает;
 - b) один красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали - доступ запрещен, шлюз закрыт;
 - c) 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 готовят к открытию;
 - d) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали - доступ разрешен.
2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими визуальными сигналами:
 - a) один или два красных огня - выход запрещен;
 - b) 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:

- a) суда, принадлежащие компетентным органам или пожарным,

полицейским или таможенным, а также спасательным и санитарным службам, и перемещающиеся по причине неотложной служебной необходимости;

- b) суда, которым это право официально предоставлено компетентным органом и которые несут на носу красный вымпел, предусмотренный в статье 3.36.

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

F. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости

1. Все суда, плавающие в условиях ограниченной видимости, должны следовать “безопасной скоростью” в соответствии с условиями видимости. Они должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, позволяющей осуществлять связь между судами и между судами и берегом, находящейся в исправном рабочем состоянии и отвечающей предписаниям соответствующих компетентных органов. Они должны иметь наблюдательный пункт 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. Суда должны подавать звуковые сигналы, предписанные в приведенных ниже статьях 6.32 и 6.33, и нести огни, предписанные для ночной сигнализации движущихся судов.
2. Суда должны немедленно остановиться, если ухудшение видимости, наличие и движение других судов и местные условия угрожают безопасности дальнейшего движения. Кроме того, если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем подходящем месте.
3. Для того чтобы решить, должны ли суда остановиться или продолжать движение, а также определить скорость хода на судах, применяющих радиолокатор, могут использоваться показания радиолокатора. В то же время на них должно учитываться уменьшение видимости и для других судов.
4. При остановке суда должны, по мере возможности, освободить фарватер.
5. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны быть на радиотелефонной связи на канале № 16 (на участке ФРГ - на канале № 10).

Для осуществления радиосвязи между судами должен использоваться канал №10. Суда должны сообщать встречным судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

6. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4, 5 статьи 6.04 и статьи 6.05, за исключением положений пункта 5 в части подачи серии очень коротких звуков, в условиях ограниченной видимости не применяются.

Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки

1. В условиях ограниченной видимости суда и соединения плавучего материала, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, как только на них будет услышан один из предписанных в пунктах 4а) и 5а) статьи 6.32 или в пункте 2 статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, должны подавать:
 - а) если они находятся с левой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения),
одну серию ударов колокола;
 - б) если они находятся с правой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения),
двойную серию ударов колокола;
 - в) если они находятся в неопределенной позиции,
тройную серию ударов колокола.
2. Эти сигналы должны повторяться с интервалом не более одной минуты.
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.
4. 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. Судам разрешается плавать в условиях ограниченной видимости при помощи радиолокатора только в том случае, если в рулевой рубке постоянно находится лицо, имеющее помимо удостоверения (диплома) судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю, требующегося для данной категории судна и для данного участка, удостоверение, предусмотренное в литературе с) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05, а также другое лицо, хорошо знакомое с применением радиолокатора в судоходстве.

Если в судовом удостоверении или свидетельстве отмечено, что судно оборудовано для управления при помощи радиолокатора одним лицом, то второе лицо не должно постоянно находиться в рулевой рубке.

2. При плавании с помощью радиолокатора суда, буксируемые и толкаемые составы, а также счаленные группы освобождаются от необходимости иметь наблюдательный пост, предусмотренный в пункте 1 статьи 6.30, если судоводитель может продолжать безопасно следовать намеченным курсом.

3. Судно, идущее вниз по течению при помощи радиолокатора, как только на экране его радиолокатора будут замечены эхосигналы тех судов, положение или курс которых могут создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно:

- a) подать трехтональный звуковой сигнал, предусмотренный в литературе b) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05; этот звуковой сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо. Это положение не применяется к малым судам;
- b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться носом вниз по течению или развернуться.

4. Судно, идущее вверх против течения при помощи радиолокатора, как только на нем будет услышан трехтональный сигнал, указанный в литературе a) пункта 3, или на экране его радиолокатора будут замечены суда, положение или курс которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно подать звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.33, которые следует повторить столько раз, сколько это необходимо, и сообщить по радиотелефонной связи идущим вниз по течению судам свою категорию, название, направление движения, местонахождение (речной километр), а также, покажет ли судно синий щит или белый огонь, предусмотренные статьей 6.04, или нет. Малым судам достаточно сообщить свою категорию, название, направление движения и местонахождение (речной километр), а также указать сторону, в которую они отворачивают.

Все суда, идущие вниз по течению при помощи радиолокатора, должны ответить по радиотелефонной связи, указав свою категорию, название, направление движения и местонахождение, а также подтвердить указанный для них путь или сообщить сторону, в которую они отворачивают.

5. Плавающим при помощи радиолокатора судам разрешается производить

обгон только после согласования стороны обгона по радиотелефонной связи и при достаточной ширине фарватера.

6. В случае составов положения пункта 1 и пунктов 3-5 распространяются лишь на суда, на борту которых находится судоводитель состава.

Статья 6.33 - Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокаторов

1. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокаторов, должны иметь наблюдательный пост и радиотелефонную станцию, предписанные в статье 6.30.
2. Одинокое судно при плавании в условиях ограниченной видимости должно подавать один “продолжительный звук”, а каждое судно, на борту которого находится судоводитель состава, - “два продолжительных звука”, эти сигналы должны подаваться с интервалом не более одной минуты.
3. Малые суда, плавающие без помощи радиолокатора, могут подавать сигнал, предписанный выше в пункте 2, этот сигнал может быть повторен.
4. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора, как только на них будет услышан трехтональный сигнал, предусмотренный в пункте 4 а) статьи 6.32, должны:
 - а) если они находятся недалеко от берега, подойти возможно ближе к этому берегу и, в случае необходимости, оставаться там до тех пор, пока другое судно не пройдет;
 - б) если они находятся на фарватере и, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.
5. Суда, плавающие без помощи радиолокатора, сразу после получения упомянутого в пункте 2 этой статьи туманного сигнала другого судна, раздавшегося, по их мнению, впереди своего траверза, должны уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе, и осуществлять плавание с предельной осторожностью или, в случае необходимости, остановиться либо отвернуть в сторону.

G. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - Особые приоритеты

При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.18 или статье 3.35.

Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств

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

Статья 6.36 - Действия рыболовецких судов

Запрещаются лов рыбы неводом с помощью нескольких судов, идущих фронтом, а также установка приспособлений для рыбной ловли на фарватере или в местах, отведенных для стоянки судов.

Статья 6.37 - Поведение лиц, занимающихся
подводным плаванием

Занятие подводным плаванием без разрешения запрещается в местах, где может быть затруднено судоходство, в частности:

- a) на обычных путях судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статьях 3.16 и 3.34;
- b) перед входом в порты;
- c) вблизи мест стоянки;
- d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и других подобных видов спорта.