

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ
(ОПД)**



ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Будапешт, 2018 г.

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ
(ОПД)**

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Будапешт, 2018 г.

Издатель: ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
H-1068 Budapest, Benczúr u. 25
Телефон: +(36 1) 461 80 10
E-mail: secretariat@danubecom-intern.org
Internet: <http://www.danubecommission.org>
Редактор: Секретариат Дунайской Комиссии

На основании статьи 8, пункт "f" и статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года Дунайская Комиссия приняла Постановлением XLVIII сессии от 25 апреля 1990 г. (док. ДК/СЕС 48/21) Основные положения о плавании по Дунаю, приложения 1-10 к ним, а также Особые рекомендации по применению компетентными властями придунайских стран Основных положений о плавании по Дунаю.

Указанным Постановлением Комиссия решила:

- рекомендовать придунайским странам и Специальным речным администрациям ввести с 1 октября 1991 г. на своих участках реки новые Правила плавания на основе указанных Основных положений и Особых рекомендаций и проинформировать об этом Дунайскую Комиссию;
- просить придунайские страны при установлении новых Правил плавания учесть необходимость того, чтобы они состояли из двух частей:
 - а) Основных положений, в которых будут учтены порядок и нумерация глав, а также названия всех статей Основных положений, принятых Комиссией;
 - б) Особых положений, применение которых на своих участках придунайские страны и Специальные речные администрации сочтут необходимым в связи с местными судоходными условиями, с учетом принятых Основных положений и Особых рекомендаций;
- считать утратившими силу с 1 октября 1991 г. Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Постановлением Двадцать пятой сессии от 9 июня 1967 г. (док. ДК/СЕС 25/24) и дополненные Постановлениями Тридцать пятой сессии (док. ДК/СЕС 35/27), Тридцать шестой сессии (док. ДК/СЕС 36/53), Сороковой сессии (док. ДК/СЕС 40/25), Сорок второй сессии (док. ДК/СЕС 42/41).

В дальнейшем в Основные положения о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 48/10), принятые Постановлением Сорок восьмой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 48/21) от 25 апреля 1990 г., изменённые Постановлением Пятьдесят третьей сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 53/32) от 12 апреля 1995 г., были внесены также изменения и дополнения, принятые Постановлением Пятьдесят пятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 55/52) от 24 апреля 1997 г., Постановлением Пятьдесят шестой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 56/32) от 27 апреля 1998 г., Постановлением Шестидесятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 60/47) от 23 апреля 2002 г.

УЧИТЫВАЯ современный уровень развития судоходства на Дунае, а также сознавая необходимость обеспечения его безопасности,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ новую редакцию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям ЕЭК ООН (ЕПСВВП) (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4),

Постановлением Семьдесят пятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 75/24) от 14 декабря 2010 г. была принята новая редакция Основных положений о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 75/19).

Указанным Постановлением странам-членам Дунайской Комиссии было рекомендовано ввести эти положения в действие с 1 января 2012 г.

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ Пятое пересмотренное издание Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Постановлением Девяностой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 90/9) от 29 июня 2018 г. была принята новая редакция Основных положений о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 90/8). Указанным Постановлением странам-членам Дунайской Комиссии было рекомендовано ввести эти положения в действие с 1 июля 2019 г.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Введение

ГЛАВА 1: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01	- Значение терминов	1
Статья 1.02	- Судоводитель	5
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	6
Статья 1.06	- Использование водного пути	6
Статья 1.07	- Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров, обзор	6
Статья 1.08	- Конструкция, оборудование и экипаж судов	7
Статья 1.09	- Управление судном	8
Статья 1.10	- Судовые документы и другие документы	8
Статья 1.11	- Наличие на борту Правил и руководств	10
Статья 1.12	- Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия для судоходства	10
Статья 1.13	- Предохранение знаков сигнализации и судоходной обстановки 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	11
Статья 1.17	- Севшие на мель или затонувшие суда	12
Статья 1.18	- Обязанность освобождать фарватер	12
Статья 1.19	- Особые распоряжения	12
Статья 1.20	- Контроль	12
Статья 1.21	- Особые перевозки	13
Статья 1.22	- Специальные временные предписания	13
Статья 1.23	- Разрешение на проведение мероприятий	13
Статья 1.24	- Область применения настоящих Правил	13
Статья 1.25	- Убежище и зимний отстой судов	14

ГЛАВА 2: ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01	- Оповознавательные знаки судов, за исключением малых судов и морских судов	15
Статья 2.02	- Оповознавательные знаки малых судов	16
Статья 2.03	- Обмер судов	16
Статья 2.04	- Грузовые марки и шкалы осадки	16
Статья 2.05	- Оповознавательные знаки якорей	17
Статья 2.06	- Оповознавательные знаки судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) как топливо	17

ГЛАВА 3: ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01	- Применение и определения терминов	18
Статья 3.02	- Огни	18
Статья 3.03	- Щиты, флаги и выпелы	18
Статья 3.04	- Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	19
Статья 3.05	- Запрещенные огни и сигналы	19
Статья 3.06	- Запасные огни	19
Статья 3.07	- Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.	19

II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

II. А. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08	- Ходовая сигнализация одиночных моторных судов	20
Статья 3.09	- Ходовая сигнализация буксируемых составов	20
Статья 3.10	- Ходовая сигнализация толкаемых составов	22
Статья 3.11	- Ходовая сигнализация счеленных групп	23
Статья 3.12	- Ходовая сигнализация парусных судов	24
Статья 3.13	- Ходовая сигнализация малых судов	24
Статья 3.14	- Дополнительная ходовая сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов	26
Статья 3.15	- Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и длина корпуса которых составляет менее 20 м	27
Статья 3.16	- Ходовая сигнализация паромов	27

III

Статья 3.17	- Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода	28
Статья 3.18	- Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.....	28
Статья 3.19	- Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	29

II. В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20	- Стояночная сигнализация судов	29
Статья 3.21	- Дополнительная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов.....	30
Статья 3.22	- Сигнализация стоящих у пристани паромов	30
Статья 3.23	- Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	30
Статья 3.24	- Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов	30
Статья 3.25	- Сигнализация выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов	31
Статья 3.26	- Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	32

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27	- Дополнительная сигнализация судов органов контроля и пожарных и спасательных судов.....	33
Статья 3.28	- Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути	33
Статья 3.29	- Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки.....	33
Статья 3.30	Сигналы бедствия	34
Статья 3.31	- Запрещение доступа на борт	34
Статья 3.32	- Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или открытое пламя на борту	35
Статья 3.33	- Запрещение стоянки вдоль борта судна	35
Статья 3.34	- Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования	35
Статья 3.35	- Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей	36

Статья 3.36	- Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ ...	37
Статья 3.37	- Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением	37
Статья 3.38	- Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы	38
ГЛАВА 4:	ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ	
Статья 4.01	- Общие положения	39
Статья 4.02	- Использование звуковых сигналов	39
Статья 4.03	- Запрещенные звуковые сигналы	40
Статья 4.04	- Сигналы бедствия	40
Статья 4.05	- Радиотелефонная связь	40
Статья 4.06	- Радиолокатор.....	41
Статья 4.07	- Автоматическая идентификационная система для внутреннего судоходства / <i>Inland AIS</i>	42
ГЛАВА 5:	СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ, И ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ	
Статья 5.01	- Сигнальные знаки, регулирующие плавание.....	44
Статья 5.02	- Знаки навигационной путевой обстановки	44
ГЛАВА 6:	ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ	
А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ		
Статья 6.01	- Определения терминов и сфера применения.....	45
Статья 6.01-бис	- Высокоскоростные суда.....	45
Статья 6.02	- Малые суда: общие правила	45
В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН		
Статья 6.03	- Общие принципы.....	45
Статья 6.03-бис	- Пересечение курсов.....	46
Статья 6.04	- Встречное плавание: общие правила.....	46
Статья 6.05	- Встречное плавание: отступления от общих правил	47
Статья 6.06	- Встречное плавание: высокоскоростные суда.....	48
Статья 6.07	- Встречное плавание в узких проходах	48
Статья 6.08	- Запрещение встречного плавания при помощи сигнальных знаков, регулирующих плавание	49

Статья 6.09	- Обгон: общие положения	49
Статья 6.10	- Обгон	50
Статья 6.11	- Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков, регулирующих плавание	51

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12	- Плавание на участках, на которых путь предписан	51
Статья 6.13	- Поворот	51
Статья 6.14	- Управление судном при отходе	52
Статья 6.15	- Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава	52
Статья 6.16	- Порты и притоки: вход и выход с пересечением водного пути	52
Статья 6.17	- Движение рядом идущих судов в одном направлении и запрет приближаться к судам	53
Статья 6.18	- Запрет волочить якоря, тросы или цепи	53
Статья 6.19	- Плавание дрейфом	54
Статья 6.20	- Недопущение болтанки	54
Статья 6.21	- Составы	54
Статья 6.21-бис	- Изменение местоположения толкаемых барж вне толкаемого состава	55
Статья 6.22	- Временное прекращение судоходства	55
Статья 6.22-бис	- Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов, а также судов с ограниченной возможностью маневрировать	55

Д. ПАРОМЫ

Статья 6.23	- Правила, относящиеся к паромам	56
-------------	--	----

Е. ПРОХОД МОСТОВ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24	- Проход мостов и проход плотин: общие положения	56
Статья 6.25	- Проход постоянных мостов	56
Статья 6.26	- Проход разводных мостов	57
Статья 6.27	- Проход плотин	58
Статья 6.28	- Проход шлюзов	58
Статья 6.28-бис	- Вход в шлюзы и выход из них	60
Статья 6.29	- Порядок прохода шлюзов	60

Е. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30	- Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора...	61
Статья 6.31	- Ведение радиосвязи во время стоянки	61
Статья 6.32	- Плавание при помощи радиолокатора	62
Статья 6.33	- Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокаторов	63

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34	- Особые приоритеты.....	63
Статья 6.35	- Использование водных лыж и подобная деятельность.....	64
Статья 6.36	- Действия рыболовецких судов и других судов по отношению к ним	64
Статья 6.37	- Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием и действия судов по отношению к ним..	64

ГЛАВА 7: ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.01	- Общие принципы стоянки	65
Статья 7.02	- Стоянка	65
Статья 7.03	- Стоянка на якорь и использование телескопических анкерных свай (опор)	66
Статья 7.04	- Швартовка	66
Статья 7.05	- Зона стоянки.....	66
Статья 7.06	- Разрешение стоянки для судов некоторых категорий	67
Статья 7.07	- Стоянка в случаях перевозок опасных грузов	67
Статья 7.08	- Вахта и наблюдение	68

ГЛАВА 8: ТРЕБОВАНИЯ О ПОДАЧЕ СИГНАЛОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ

Статья 8.01	- Сигнал – "Держитесь от меня в стороне".....	69
Статья 8.02	- Требования о предоставлении данных	70
Статья 8.03	- Безопасность на борту судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) как топливо	71

ГЛАВА 9:	(без содержания).....	72
-----------------	-----------------------	----

ГЛАВА 10: ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 10.01	- Определения терминов	73
Статья 10.02	- Обязанность соблюдать региональные предписания	74
Статья 10.03	- Общая обязанность проявлять бдительность	74
Статья 10.04	- Запрещение слива и сброса	74
Статья 10.05	- Сбор и обработка отходов на борту	75
Статья 10.06	- Журнал учета отработанных масел, сдача отходов в приемные сооружения	75
Статья 10.07	- Обязанность проявлять осторожность при бункеровке	75
Статья 10.08	- Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом ..	77
Статья 10.09	- Покраска и внешняя зачистка судов	77
Статья 10.10	- Обязанность проявлять осторожность при бункеровке сжиженного природного газа (СПГ)	77

ПРИЛОЖЕНИЯ 1 – 11 К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

1.	Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов	81
2.	Шкалы осадки судов внутреннего плавания	83
3.	Визуальная сигнализация судов	85
4.	Судовые огни и цвет судовых сигнальных огней	127
5.	Светосила и дальность видимости судовых сигнальных огней	129
6.	Звуковые сигналы	131
7.	Сигнальные знаки, регулирующие плавание	139
8.	Знаки навигационной путевой обстановки	163
9.	Журнал учета отработанных масел (образец)	181
10.	Общие технические параметры радиолокационной установки (без содержания)	185
11.	Контрольный перечень мер безопасности при бункеровке топлива	187

Г Л А В А 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 - Значение терминов

В настоящих "Основных положениях о плавании по Дунаю" (далее - Правила) термины означают следующее:

а) Типы судов

- 1) термин "судно" означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
- 2) термин "моторное судно" означает любое судно, использующее для передвижения 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 при буксировке или толкании;
- 3) 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.);
- 4) термин "паром" означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами. Суда, которые обеспечивают такую услугу и которые не передвигаются свободно, в любом случае относят к категории паромов;
- 5) термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды, (например, судно на подводных крыльях, судно на воздушной подушке или судно с несколькими корпусами), когда это указано в его судовом свидетельстве;
- 6) термин "пассажирское судно" означает судно для однодневных экскурсий или каютное судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров;
- 7) термин "толкаемая баржа" означает любое судно, построенное или специально оборудованное для передвижения толканием;
- 8) термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для плавания по внутренним водным путям;
- 9) термин "парусное судно" означает любое судно, передвигающееся только с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;
- 10) термин "малое судно" означает любое судно, длина корпуса которого без руля и бушприта составляет менее 20 м, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в саче других судов, не являющихся малыми судами, и за исключением судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, паромов и толкаемых барж;

- 11) термин "водный мотоцикл" означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические движители, которое способно нести на своем борту одного или нескольких человек и которое построено и предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения фигур, например, водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные малые суда;
- 12) термин "спортивное либо прогулочное судно" означает любое судно, использующееся в целях спорта или отдыха и без цели финансового заработка.
- 13) термин "судно-бункеровщик" означает танкер открытого типа N, построенный или оснащенный для перевозки и передачи другим судам продуктов, предназначенных для эксплуатации судов.

b) Составы

- 1) термин "состав" означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;
- 2) 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;
- 3) термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом. Состав из толкача и толкаемого судна, сцепленного таким образом, чтобы обеспечить управляемое сочленение, также считается жестким;
- 4) термин "счаленная группа" означает соединение, состоящее из счаленных бортов судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;

c) Световая и звуковая сигнализация

- 1) термины "белый огонь", "красный огонь", "зеленый огонь", "желтый огонь" и "синий огонь" означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям Приложения 4 к настоящим правилам;
- 2) термины "яркий огонь", "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни, светосила которых соответствует предписаниям Приложения 5 к настоящим правилам;
- 3) термины "проблесковый огонь" и "частый проблесковый огонь" означают ритмичные огни с 40-60 и 100-120 проблесками в минуту;
- 4) 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;
- 5) 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;

- 6) 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;
- 7) термин "серия ударов колокола" означает двойной удар в колокол;

d) Другие термины

- 1) термин "плавучая установка" означает любое обычно стационарное плавучее сооружение, как, например, купальня, док, плавучая пристань, ангар для судов;
- 2) термин "соединение плавучего материала" означает плоты, а также любые сооружения, соединения или объекты, предназначенные для плавания и не являющиеся судном или плавучей установкой;
- 3) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются находящимися "на стоянке", когда они непосредственно или иным образом стоят на якоре или ошвартованы у берега;
- 4) 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 таких судов, соединений плавучего материала или плавучих установок на ходу термин "остановиться" означает остановку по отношению к берегу;
- 5) 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;
- 6) термин "ночь" означает период времени между заходом и восходом солнца;
- 7) термин "день" означает период времени между восходом и заходом солнца;
- 8) термин "состояние усталости" означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции;
- 9) термин "состояние опьянения" означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных веществ и определяемое в соответствии с национальным законодательством и практикой;
- 10) термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена, например, из-за тумана, мглы, снегопада или ливня;
- 11) 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;
- 12) термин "водный путь" означает любой внутренний водоем, открытый для судоходства;

- 13) термин "фарватер" означает часть водного пути, которая может быть фактически использована для судоходства;
- 14) термин "левый и правый берега" означает стороны водного пути при движении от истока реки в сторону ее устья;

В отношении каналов, озер и широких водных путей термин "левый и правый берега" определяется компетентными органами в зависимости от местных условий.

- 14 bis) "правая сторона" и "левая сторона" судоходного пути или фарватера определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом вниз по течению. Для каналов, озер и широких водных путей "правая сторона" и "левая сторона" определяются соответствующими компетентными органами;
- 15) термин "вверх против течения" означает направление к истокам; термин "вниз по течению" означает обратное направление; на каналах направление устанавливается компетентными органами и используется термин "от А до Б";
- 16) термин "ВОПОГ" означает правила, прилагаемые к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям;
- 17) термин "плавание при помощи радиолокатора" означает плавание в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокатора;
- 18) термин "устройство АИС для внутреннего судоходства" означает устройство, которое устанавливается на борту судна и которое используется в соответствии со Стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях.
- 19) термин "система СПГ" означает все части судна, которые могут содержать сжиженный природный газ (СПГ) или природный газ, например, двигатели, топливные танки и гибкие/жесткие трубопроводы для бункеровки;
- 20) термин "зона бункеровки" означает зону радиусом 20 метров вокруг бункеровочной колонки;
- 21) термин "сжиженный природный газ (СПГ)" означает природный газ, который был сжижен путем охлаждения до температуры -161°C .
- 22) термин "бункеровочная станция" означает сооружение для передачи жидких продуктов, предназначенных для эксплуатации судов;
- 23) термин "оператор судна" означает предприятие, которое отвечает за хозяйственные решения в отношении использования судна и по этой причине решает, как и где используется этот объект собственности. Как прямой получатель прибыли от эксплуатации судна, это предприятие может также отвечать за коммерческие решения в отношении бункеровки и портовых услуг. В случае среднесрочных и долгосрочных договоров о чартере или договоров о чартере порожнего судна, в качестве оператора судна выступает получатель чартера. В случае консорциумов по эксплуатационным расходам оператором судна является ведущее предприятие консорциума.

Статья 1.02 – Судоводитель

1. Каждым судном или соединением плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должно руководить лицо, имеющее необходимую для этого квалификацию. Это лицо далее именуется "судоводителем". Считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет действительное свидетельство судоводителя.
2. Каждым составом должен также руководить судоводитель, имеющий необходимую для этого квалификацию. 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 водитель 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, передвижение которого осуществляется двумя счаленными толкачами, судоводитель толкача, обеспечивающего основную тягу, является судоводителем состава;
 - e) во всех других случаях судоводитель состава должен быть назначен.
3. Во время плавания судоводитель должен находиться на борту; кроме того, судоводитель плавучего средства должен постоянно 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 обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы.
5. Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью годного для этого 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.
7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:
 - a) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08,
 - b) оператор и владелец этого судна или соединения плавучего материала в случае отсутствия лица, упомянутого в подпункте a).

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

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя судна, отданное им 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, отданные им в интересах безопасности плавания или порядка на борту.
3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют курс 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:
 - a) опасности для человеческой жизни;
 - b) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на водном пути или в непосредственной близости от берега;
 - c) создания препятствий для судоходства и
 - d) нанесения чрезмерного ущерба окружающей среде.
3. Пункт 2 применим также к лицам, которым поручено наблюдение за плавучими установками.

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, высота, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать характеристикам водного пути и его искусственных сооружений.

**Статья 1.07 – Максимальная загрузка;
максимальное число пассажиров, обзор**

1. Суда не должны загружаться так, чтобы линия погружения находилась выше линии максимальной осадки по грузовой марке.

2. Груз или крен судна не должны создавать не просматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания впереди и по сторонам судна возникает не просматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования.
3. Груз не должен ставить под угрозу остойчивость или прочность корпуса судна.
4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:
 - а) для судов шириной менее 9,50 м при загрузке контейнеров более чем в один ярус;
 - б) для судов шириной от 9,50 м до 11,00 м при загрузке контейнеров более чем в два яруса;
 - в) для судов шириной от 11,00 м до 15,00 м при загрузке контейнеров более чем в три яруса или более трех рядов в ширину;
 - г) для судов шириной 15 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса.
5. 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.

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 судоходства. Однако неоторные суда, передвигаемые в счаленной группе, и некоторые суда, буксируемые в жестко-счаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку счаленной группы или жестко-счаленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности судоходства.
3. Требования, изложенные в пунктах 1 и 2 выше, считаются выполненными, когда у судна имеется судовое свидетельство, выданное в соответствии с действующими "Рекомендациями, касающимися технических предписаний для судов внутреннего плавания" Дунайской Комиссии, или с действующей резолюцией ЕЭК ООН о технических предписаниях для судов внутреннего плавания, либо с действующей Директивой Европейского Союза о технических требованиях к судам внутреннего плавания, при условии, что конструкция, оснащение и экипаж судна соответствуют содержанию судового свидетельства.
4. Без ущерба для положений пункта 3 должно быть обеспечено наличие индивидуальных спасательных средств, вписанных под номером 44 в судовое свидетельство, в количестве, соответствующем распределению пассажиров на взрослых и детей.

Статья 1.09 – Управление судном

1. На ходу у руля должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет.
2. Возрастное ограничение не применяется в случае малых судов, не имеющих силовых установок.
3. Для обеспечения надлежащего управления судном лицо, стоящее у руля, должно иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, оно должно иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий обзор во всех направлениях.
4. В случае особых обстоятельств для информирования лица, стоящего у руля, на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
5. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за рулем должно находиться лицо в возрасте не моложе 21 года, которое обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 б) статьи 4.06. 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.

Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы

1. На борту судов должны находиться надлежащим образом заполненные следующие документы:
 - a) судовое свидетельство;
 - b) при необходимости мерительное свидетельство;
 - c) судовая роль (на борту судов с экипажем);
 - d) судовой журнал (*Schiffstagebuch*) (только для моторных судов), за исключением судов, которые зарегистрированы в государствах, в которых не требуется иметь судовой журнал;
 - e) на борту судов, имеющих экипаж - удостоверение или удостоверения судоводителя, принадлежащие судоводителям, а для других членов экипажа - служебная книжка;
 - f) на борту судов, имеющих экипаж, - бортовой журнал (для учета рабочего времени и отдыха экипажа) (*Bordbuch*)
 - g) на борту судов, имеющих экипаж - свидетельство о выдаче бортового журнала (*Bordbuch*);
 - h) на борту судов, осуществляющих плавание с использованием радиолокатора - удостоверение на право управления судном с использованием радиолокатора;
 - i) свидетельство об установке и эксплуатации радиолокатора и указателя скорости изменения курса;
 - j) удостоверение радиооператора для радиотелефонной службы согласно соответствующим международным и региональным соглашениям;
 - k) в случае если это предписано, свидетельство "Присвоение частоты";
 - l) Журнал учета отработанных масел;
 - m) свидетельства для судовых паровых котлов и других сосудов под давлением;

- n) свидетельства для установок, работающих на сжиженном газе;
- o) сертификаты для электрических установок;
- p) сертификаты о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения;
- q) свидетельство о проверке подъемных кранов;
- r) при перевозке контейнеров документы, подтверждающие остойчивость судна, каргоплан или список распределения грузов для данного случая загрузки, а также результаты проверки остойчивости для данного случая, для аналогичного предыдущего или стандартного варианта загрузки с указанием в каждом случае использованных методов проведения расчетов;
- s) на борту судов, несущих опознавательные знаки согласно статье 2.06, инструкция по эксплуатации и требующаяся инструкция по безопасности,

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

2. В отступление от положений пункта 1, для малого судна требуются лишь следующие документы:

- a) судовое свидетельство;
- b) на борту судов, имеющих экипаж, – судовая роль;
- c) на борту судов, имеющих экипаж, - удостоверение судоводителя или удостоверения судоводителей, принадлежащие судоводителям;
- d) судовой журнал (только для моторных судов), за исключением судов, которые зарегистрированы в государствах, в которых не требуется иметь судовой журнал;
- e) удостоверение радиооператора, предусмотренное соответствующими международными и региональными соглашениями;
- f) свидетельство "Присвоение частоты" в случае, если это предписано;
- g) свидетельство для газовых установок;
- h) сертификаты о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения;
- i) полис обязательного страхования гражданской ответственности, если это предписано,

а также другие документы, которые касаются судоходства и требуются на основании международных договоров. Для малых прогулочных судов также не требуются документы, предусмотренные в подпунктах b) и d), а документ, предусмотренный в подпункте a), может быть заменен национальным свидетельством о годности к плаванию. В национальных правилах могут предусматриваться исключения для лодок на веслах, парусных лодок, а также лодок на электрической тяге.

- 3. Если это применимо, на борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство о годности к плаванию.
- 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 или пластмассовая пластинка со следующими данными:

Единый европейский идентификационный
 номер судна*:
 Номер судового свидетельства:
 Компетентный орган:
 Действителен до:

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

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

Статья 1.11 – Наличие на борту Правил и руководств

1. На борту судов, за исключением судов без экипажа, открытых малых судов и соединений плавучего материала, должны находиться: один экземпляр настоящих Правил, а также действующие местные правила плавания, и временные предписания согласно статье 1.22.
2. На борту судов, имеющих радиотелефонную установку, должно находиться Руководство по службе радиосвязи на внутренних водных путях (Общая часть и Региональная часть - Дунай).
3. Может использоваться электронная версия документов, указанных в пунктах 1 и 2, пригодная для немедленного считывания.

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

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. Якоря должны быть полностью подняты, если они не используются.
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, которому поручено наблюдение за плавучей установкой, должно немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности обозначить это место.
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. В случае, если это препятствие представляет опасность для судоходства, он обязан, кроме того, по мере возможности обозначить это место.

* или официальный номер судна

***Статья 1.13 – Предохранение знаков сигнализации
и судоходной обстановки водного пути***

1. Запрещается пользоваться знаками сигнализации и судоходной обстановки водного пути (такими как щиты, бакены, поплавки, буи, плоты для предупреждения с сигнальными знаками водного пути) для ошвартовки или кантовки судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.
2. Если судно или соединение плавучего материала переместило или повредило предмет или установку, являющиеся частью системы знаков сигнализации или судоходной обстановки водного пути, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.
3. Каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайший компетентный орган о замеченных им повреждениях знаков сигнализации или судоходной обстановки водного пути (таких как потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнального знака), произошедших в результате происшествий или аварий.

Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений

Если судно или соединение плавучего материала повредит искусственное сооружение (такое как шлюз, мост, буну 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. Если произошел непреднамеренный сброс такого характера, 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. Судоводитель каждого судна, находящегося 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 шлюза, то судоводитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.

Статья 1.18 - Обязанность освобождают 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, судоводитель судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.
2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна или соединения плавучего материала, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.

Статья 1.19 – Особые распоряжения

Судоводители, а также лица, которым поручено наблюдение за плавучими установками, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства. При условии соблюдения положений соответствующих международных соглашений это касается также случаев трансграничного преследования.

Статья 1.20 – Контроль

1. Судоводители, а также лица, которым поручено наблюдение за плавучими установками, 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.
2. Уполномоченные представители компетентных органов могут, за исключением особых случаев, когда применяются положения другого законодательства, посредством специального постановления запретить плавание судна, в частности в следующих случаях:
 - a) когда на борту судна нет судового свидетельства или национального свидетельства о годности к плаванию либо срок действия этих документов истек;
 - b) когда судно не отвечает условиям, упомянутым в статье 1.07;

- с) когда экипаж или судно не отвечают условиям, упомянутым в статье 1.08;
- д) когда возможности судоводителя или находящихся на дежурстве членов экипажа снижены из-за состояния усталости или опьянения.

Статья 1.21 – Особые перевозки

1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на водном 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 повреждения 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 особой перевозки назначается судоводитель с учетом положений статьи 1.02.

Статья 1.22 – Специальные временные предписания

1. Судоводители судов должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности или надлежащего порядка судоходства.
2. Эти предписания могут быть обусловлены, в частности, проведением работ на водном пути, военными учениями, общественными мероприятиями по смыслу статьи 1.23 или состоянием водного пути; эти предписания могут ограничивать или запрещать судоходство в ночное время или проход судов, имеющих слишком большое водоизмещение, на определенных участках, где требуются особые меры предосторожности и которые обозначены бакенами, буями или другими знаками либо сигнальными средствами.

Статья 1.23 – Разрешение на проведение мероприятий

Для проведения водных праздников, спортивных и других мероприятий, которые могут нанести ущерб безопасности или надлежащему порядку судоходства, требуется разрешение компетентных органов.

Статья 1.24 - Область применения настоящих Правил

1. Настоящие Правила распространяются на судоходную часть Дуная, а также на акватории портов, портов-убежищ и пунктов погрузки и выгрузки, не нарушая особых положений, предписываемых компетентными органами для этих портов, портов-убежищ и пунктов погрузки и выгрузки и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.
2. Судоводители судов, плавающих по Дунаю, а также другие лица, указанные в настоящих Правилах, должны соблюдать Основные положения о плавании по Дунаю и местные правила, устанавливаемые придунайскими государствами и специальными речными администрациями для соответствующих участков Дуная.

Статья 1.25 - Убежище и зимний отстой судов

В случае если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего плавания, суда могут использовать порты и порты-убежища с соблюдением особых положений, предписываемых компетентными властями для этих портов и портов-убежищ и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.

Г Л А В А 2

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01 – Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов и морских судов

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

- a) название, которым также может быть аббревиатура или номер

Название судна или его обозначение наносится на обоих бортах судна; за исключением толкаемых барж, 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, 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.

- b) 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.

- c) один из перечисленных ниже номеров судна:

- i) единый европейский идентификационный номер судна, состоящий из восьми арабских цифр. Первые три цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот единый европейский идентификационный номер судна был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только для тех судов, которым был присвоен единый европейский идентификационный номер,

или

- ii) Официальный номер судна, состоящий из семи арабских цифр, после которых при необходимости следует строчная литера. Первые две цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот официальный номер был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только для тех судов, которым был присвоен официальный номер, который пока не заменен на единый европейский идентификационный номер.

Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна наносятся в соответствии с инструкциями, упомянутыми в пункте a).

2. Кроме того, за исключением малых судов и морских судов,

- a) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно быть нанесено на обоих бортах судна на корпусе или на прочно прикрепленных щитках либо табличках;

- b) на каждом предназначенном для перевозки пассажиров судне следует указывать максимально допустимое количество пассажиров. Это указание должно быть помещено 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. Вышеуказанные опознавательные знаки могут быть повторены буквами национального алфавита.
- 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

- 1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то должны быть нанесены:
 - a) название, которым также может быть аббревиатура или номер;
 - b) фамилия или местожительство его владельца.
- 2. Регистрационные знаки и опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 а), наносятся снаружи малого судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если малое судно не имеет названия, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит малое судно, за которым в случае необходимости следует номер.
- 3. Фамилия и местожительство владельца малого судна наносится на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.
- 4. Однако на судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны должно быть нанесено лишь название судна, к которому они принадлежат, дополняемое при необходимости другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

Статья 2.03 – Обмер судов

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

Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки

- 1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Для судов внутреннего плавания способы определения максимальной осадки и условия нанесения грузовых марок устанавливаются в Рекомендациях Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания. Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовую марку.
- 2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, за исключением малых судов, должно иметь шкалы осадки. Для судов внутреннего плавания условия нанесения

шкал осадки устанавливаются в Рекомендациях Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания.

Статья 2.05 – Оповестительные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые оповестительные знаки. Эти знаки должны состоять, по крайней мере, из единого европейского идентификационного номера судна (ENI)*, если это применимо.

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.

Статья 2.06 – Оповестительные знаки судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) как топливо

1. Суда, использующие сжиженный природный газ (СПГ) как топливо, должны нести оповестительный знак.
2. Оповестительный знак представляет собой прямоугольник красного цвета с белой каймой по краям шириной не менее 5 см и с надписью "LNG", нанесенной белыми буквами. Длинная сторона прямоугольника должна составлять не менее 60 см. Высота букв должна составлять не менее 20 см. Ширина букв и толщина линий должны соответствовать высоте букв.
3. Оповестительный знак должен быть размещен в надлежащем месте и быть хорошо виден.
4. Оповестительный знак должен быть подсвечен при необходимости, чтобы он был отчетливо виден ночью.

* или официального номера судна

Г Л А В А 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

І. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 - Применение и определения терминов

1. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также дополнительно применять сигнализацию, предписанную для ночи.
2. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в Приложении 3 к настоящим Правилам.
3. В настоящей главе:
 - а) 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 $22^\circ 30'$ позади траверза каждого борта;
 - б) 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 с направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза борта,
 - в) термин "кормовой огонь", если не предписано иное, 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 $67^\circ 30'$ с каждого борта;
 - г) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в 360° ;
 - д) термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок, или для судов, не имеющих грузовых марок, - над плоскостью ватерлинии.
4. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести огни, щиты, шары и т.д., предписанные в настоящей главе, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.02 - Огни

За отсутствием других указаний предписанные в настоящих Правилах огни должны излучать постоянный и равномерный свет.

Статья 3.03 - Щиты, флаги и вымпелы

1. За отсутствием других указаний предписанные в настоящих Правилах щиты и флаги должны быть прямоугольными.
2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточно большими 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. Должны соблюдаться следующие минимальные размеры:
 - а) в случае цилиндров: высота 0,80 м и диаметр 0,50 м,
 - б) в случае шаров: диаметр 0,60 м;
 - в) в случае конусов: высота 0,60 м и диаметр основания 0,60 м;
 - г) в случае двойных конусов: высота 0,80 м и диаметр основания 0,50 м.
4. Несмотря на положения, содержащиеся в пункте 3, для малых судов разрешается использование сигналов меньшего размера, если эти сигналы достаточно большие для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость.

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 вышли из строя, 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 повреждения огней, имеющих предписанную силу света, 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

II.A. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:

Ночью:

- a) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его продольной оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м. Эта высота может быть уменьшена до 4 м, когда длина судна не превышает 40 м;
 - b) бортовые огни, расположенные на одинаковой высоте и в той же перпендикулярной плоскости к продольной оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и по крайней мере на расстоянии 1 м сзади него в самой широкой части судна; они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь с правого борта;
 - c) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его продольной оси.
2. Ночью одиночное моторное судно длиной более 110 м должно, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по продольной оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего топового огня.
 3. Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в вышеперечисленных пунктах 1 и 2.
 4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:
два желтых ярких частых проблесковых огня.

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

5. 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 по высоте около 1 м в передней части по продольной оси судна, причем верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м, 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 продольной оси судна на достаточной высоте, чтобы он был хорошо виден с буксируемого состава,

который следует за судном, или с моторного судна, толкаемого состава, или счальной 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.

2. Если в голове буксируемого состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счальной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счальных или несчальных 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 расстоянии по высоте около 1 м, в передней части и по продольной 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, эта высота может быть уменьшена до 4 метров в случае судов, длина которых не превышает 40 м.

Днем:

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

Однако,

- а) если длина буксируемой части состава превышает 110 м, то он должен нести ночью два из предусмотренных выше огней, первый из которых помещается в передней, а второй в задней части состава;
- б) если в буксируемой части состава имеется ряд - более двух - счальных 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.

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

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 эти огни. Если в конце состава идут малые суда, то эти суда не учитываются при применении положений настоящего пункта.

5. В случае если суда, упомянутые в пункте 3 выше, являются морскими судами, пришедшими непосредственно из открытого моря или отправляющимися в море, то они могут:

Ночью:

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

Днем:

нести желтый шар.

6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к этим буксируемым малым судам.

Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов

1. Толкаемые составы должны нести:

Ночью:

- a) в качестве топовых огней:

- (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. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и примерно на 1,10 м ниже верхнего огня;
- (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;

- b) 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;

- c) в качестве кормовых огней:

- (i) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 с) статьи 3.08 и устанавливаемых по горизонтальной 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. Эти кормовые огни разрешается экранировать таким образом, чтобы они не ослепляли судоводителя самого состава.
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. Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в пункте 1 с) i), на толкаче, обеспечивающем основную тягу; другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) ii).
4. Для целей применения настоящей главы толкаемые составы, максимальная длина которых не превышает 110 м и ширина не превышает 12 м, рассматриваются в качестве одиночных моторных судов.
5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к этим буксируемым малым судам.

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 топовый огонь может быть заменен видимым со всех сторон белым огнем, соответствующим требованиям пункта 3 статьи 3.09 и устанавливаемым в надлежащем месте, но не выше топового огня моторного судна или судов;
 - b) бортовые огни, соответствующие требованиям пункта 1 b) статьи 3.08; эти огни должны помещаться с каждой наружной стороны счаленной группы, по возможности на одинаковой высоте, и по крайней 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 пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

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

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

4. В целях применения настоящей главы счаленные группы, длина которых не превышает 110 м и ширина не превышает 12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда.

Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:

Ночью:

- а) бортовые огни, предписанные в пункте 1 б) 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, указанных в пункте 1, 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:

Ночью:

огни, предусмотренные в пункте 1, а также топовый огонь вместо огней, предусмотренных в пункте 2.

Днем:

черный конус вершиной вниз.

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

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.

Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда на ходу должны нести ночью:

либо

- а) топовый огонь, расположенный на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии не менее 1 м впереди от них; он должен быть ясным, а не ярким;
- б) бортовые огни, которые могут быть обыкновенными. Они должны находиться на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к продольной оси судна и 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;

либо

- d) топовый огонь, предусмотренный в подпункте а) выше; однако этот огонь должен устанавливаться по крайней мере на 1 м выше бортовых огней;
 - e) бортовые огни, предусмотренные в подпункте b) выше; однако эти огни могут быть расположены рядом или в одном фонаре по продольной оси судна на носу или поблизости от него;
 - f) кормовой огонь. Этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь, предусмотренный в подпункте d) 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 на ходу обыкновенный белый огонь, установленный в надлежащем месте, на высоте, на которой он виден со всех сторон.
 3. Если малое судно буксирует или ведет в саче только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 выше.
 4. Буксируемые или идущие в саче 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 продольной 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 надлежащем месте, на вершине или в верхней части мачты; этот огонь может быть обыкновенным огнем;
 - либо, когда длина малого судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти малые суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь.
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. Малое судно, идущее под парусом и в то же время использующее свою силовую установку, должно нести:

Днем:

черный конус, вершина которого направлена вниз. Этот конус должен быть расположен как можно выше и в том месте, где он лучше всего виден.

Статья 3.14 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов

1. Суда, осуществляющие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ в смысле ВОПОГ, должны нести помимо другой сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию согласно подразделам 7.1.5.0 или 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

один синий огонь;

Днем:

один синий конус вершиной вниз,

как указано в Главе 3.2 ВОПОГ в таблице А, колонка 12 или в таблице С, колонка 19.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены в пригодном для этого месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон; синий конус может быть также заменен одним синим конусом в носовой и в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м.

2. Суда, осуществляющие перевозки определенных вредных для здоровья веществ в смысле ВОПОГ, должны нести помимо другой сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию согласно подразделам 7.1.5.0 или 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

два синих огня;

Днем:

два синих конуса вершиной вниз,

как указано в Главе 3.2 ВОПОГ в таблице А, колонка 12 или в таблице С, колонка 19.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии примерно в 1 м один над другим в пригодном для этого месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон; два синих конуса могут быть также заменены двумя синими конусами в носовой и в кормовой части судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.

3. Суда, осуществляющие перевозки определенных взрывоопасных веществ в смысле ВОПОГ, должны нести помимо другой сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию согласно подразделу 7.1.5.0 ВОПОГ:

Ночью:

три синих огня;

Днем:

три синих конуса вершиной вниз,

как указано в Главе 3.2 ВОПОГ в таблице А, колонка 12.

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м друг над другом в пригодном для этого месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Три синих конуса можно заменить тремя синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.

4. Если в толкаемом составе или счаленной группе осуществляет плавание одно или несколько судов, указанных в пунктах 1, 2 или 3, то судно, обеспечивающее движение

толкаемого состава или счаленной группы, должно нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1, 2 или 3.

5. Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкающими судами, расположенными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4, на толкаче, находящемся с правого борта.
6. Суда, толкаемые составы или счаленные группы, перевозящие различные опасные грузы, указанные в пунктах 1, 2 и 3, должны нести сигнализацию, соответствующую опасному грузу, для которого требуется наибольшее количество синих огней или конусов.
7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3, но имеющие свидетельство о допущении на основании раздела 8.1.8 или временное свидетельство о допущении на основании раздела 8.1.9 ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1, в случае намерения совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1.
8. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна соответствовать по крайней мере светосиле обыкновенных синих огней.

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

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

1. Паромы, не передвигающиеся свободно, должны нести:

Ночью:

- а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м;
- б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в пункте а).

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 6 м.

Однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома составляет менее 20 метров

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. Свободно передвигающиеся паромы должны нести:

Ночью:

- а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а);
- б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б);
- 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 в пункте 1.

***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 выпел, поднимаемый в носовой части судна на такую высоту, чтобы он был хорошо виден.

***Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов,
потерявших маневренность***

1. 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**

Не нарушая 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.В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 - Стояночная сигнализация судов

1. Все суда, находящиеся на стоянке, за исключением судов, перечисленных в статьях 3.22 и 3.25, должны нести

Ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон 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.

Днем:

Только суда, стоящие на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

2. 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 судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава и в соответствующем случае на толкаче.

3. Малое судно на стоянке может нести вместо огней, предписанных в пункте 1 для использования ночью, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.
4. 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;
- д) когда судовые шлюпки стоят вблизи судов, которым они принадлежат.

Статья 3.21 – Дополнительная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов

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

Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов

1. Ночью не передвигающиеся свободно 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 свободно 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 пунктах 1 b) и с) 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

Не нарушая 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.

В этом случае применяются положения пункта 4 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 или гидрографическими и другими работами, должны нести:

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

Ночью:

два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим,

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), 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),

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

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, причем красный огонь находится на расстоянии около 1 м над белым,

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

д) со стороны, с которой фарватер не свободен:

Ночью:

красный огонь, помещаемый на такой же высоте, что и красный огонь, предписанный в подпункте с), 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 1 а) и 1 b), может быть заменена следующими знаками:
 - а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит Е.1 "Разрешение прохода" (приложение 7), и в соответствующих случаях
 - б) со стороны, с которой фарватер не свободен: щит А.1 "Запрещение прохода" (приложение 7), помещаемый на такой же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а).
3. Сигнализация, предписанная в пунктах 1 и 2, 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 1 с) и 1 d). Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на лодках, буюх или других соответствующих средствах.
5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных огней, предусмотренных в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2.

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,

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

3. Когда тросы или якорные цепи плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны быть помечены:

Ночью:

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

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и пожарных и спасательных судов

Без ущерба для сигнализации, предусмотренной другими положениями настоящих Правил, суда органов контроля несут в качестве отличительного знака в носовой части на обоих бортах белый ромб, окаймленный синей рамкой.

Наряду с этим они несут

- а) днем государственный флаг и вымпел белого цвета с изображением вышеупомянутого отличительного знака.
- б) днем и ночью проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон, если этого требует выполнение их обязанностей.

Проблесковый огонь, упомянутый в пункте б), могут нести с разрешения компетентных органов также пожарные суда, если они используются для оказания помощи, а также суда, осуществляющие спасательные операции.

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

Суда на ходу, выполняющие работы на водном пути или производящие зондирование или измерения, могут, не нарушая требований в отношении сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести

Ночью и днем:

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

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

Статья 3.29 - Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке (за исключением тех, которые указаны в статьях 3.25), которым необходимо предохраняться от болтанки, вызванной прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут, не нарушая требований в отношении сигнализации, применимой к ним на основании положений других статей настоящей главы, нести:

Ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, причем красный огонь расположен на расстоянии около 1 м над белым в таком месте, чтобы эти огни были видны со всех сторон и не могли быть приняты за другие огни;

Днем:

флаг, верхняя половина которого красная, а нижняя белая, 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 красный, а нижний белый. Эти флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

2. Не нарушая положений статей 3.25, сигнализацию, упомянутую в пункте 1, могут использовать лишь:
 - а) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;
 - б) 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:
 - а) флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;
 - б) огонь, вращаемый кругообразно;
 - в) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
 - г) ракеты или петарды, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета;
 - д) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ●●● — — — ●●● (SOS) по азбуке Морзе;
 - е) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;
 - ж) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные факелы с красным светом;
 - з) медленные повторяющиеся движения вытянутыми в сторону руками вверх и вниз.
2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в статье 4.04.

Статья 3.31 – 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 щитами круглой формы с красной диагональю и черным изображением запрещающего жеста рукой или, в качестве варианта, белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и черным изображением фигуры пешехода.

Эти щиты должны, в случае 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. В случае необходимости эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.32 - Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или открытое пламя на борту

1. Если другими положениями на борту запрещается

- a) курить,
 - b) использовать незащищенные осветительные устройства или открытое пламя,

то это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и изображением горящей спички или, в качестве варианта, белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и изображением дымящейся сигареты.

Эти щиты должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях.

В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,6 м.

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

Статья 3.33 - Запрещение стоянки вдоль борта судна

1. Если установленные положения или специальные предписания компетентных органов запрещают стоянку вдоль борта вблизи какого-либо судна (например, по причинам, связанным со свойствами его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси судна:

белый квадратный щит с треугольником под ним.

Этот квадратный щит с обеих сторон должен быть белым и иметь красную кайму и красную диагональную полосу, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также черную букву "P" 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 счальным группам, предусмотренным в статье 3.21.

Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования

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 буйев, 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 огни являются красными, а средний – белым, расположенных на расстоянии не менее 1 м один над другим 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, выполняют работы, создающие преграду для судоходства, то они должны нести помимо сигнализации, предусмотренной в этом пункте:

Ночью:

- a) два ясных или обыкновенных красных огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится преграда, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон,
- b) 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:

- a) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится преграда;
- b) 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

1. Судно, которое занято протаскиванием траловой сети или другого орудия лова в воде (траулер), 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 b) 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 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.

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

Ночью:

ясный или обыкновенный красный огонь, видимый со всех сторон;

и, дополнительно, если его орудие рыбной 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, 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 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 устанавливаться на вершине или рядом с вершиной мачты.

Г Л А В А 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

Статья 4.01 – Общие положения

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми правилами предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:
 - а) на борту моторных судов, за исключением малых судов, если они не являются судами, оснащенными радиолокационным оборудованием, – посредством механических устройств для подачи звуковых сигналов, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед, а также, по возможности, назад; эти звуковые сигналы должны отвечать предписаниям главы I приложения 6 к настоящим Правилам;
 - б) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, не имеющих механических приборов для подачи звуковых 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. На моторных судах звуковые сигналы должны сопровождаться синхронизированными с ними по времени и продолжительности световыми сигналами. Эти световые сигналы должны быть желтыми, яркими и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на сигналы, предусмотренные в пункте 4а) статьи 6.32, которые подаются судами, идущими вниз по течению с помощью радиолокатора, и на сигналы, подаваемые колоколом.
3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.
4. Серия ударов в колокол должна 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 ниже, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в главе III приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Малые одиночные суда или малые суда, которые буксируют или ведут в саче 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 разрешены 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 звуковые сигналы, предписанные настоящими Правилами.

Статья 4.04 - Сигналы бедствия

1. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы бедствия посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков.
2. Эти звуковые сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.30.

Статья 4.05 - Радиотелефонная связь

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна, должны удовлетворять требованиям Регионального соглашения о службе радиосвязи на внутренних водных путях и использоваться в соответствии с его положениями. Эти положения разъяснены в Руководстве о службе радиосвязи на внутренних водных путях.

Суда, плавающие на внутренних водных путях, на которые не распространяются положения вышеупомянутого Регионального соглашения, должны иметь на борту установку радиотелефонной связи, удовлетворяющую требованиям местных компетентных органов.

2. Моторные суда, за исключением малых судов, допускаются к плаванию только в том случае, если они оборудованы одной установкой радиотелефонной связи для сетей судно-судно, навигационной информации и радиосвязи судно-портовый орган и эта установка находится в исправном рабочем состоянии. На ходу установка радиотелефонной связи должна быть постоянно готова передавать и принимать радиосообщения на каналах сети судно-судно и сети для навигационной информации. Канал, выделенный сети для навигационной информации, можно только временно покинуть для приема или передачи информации по другим каналам.

Радиотелефонная установка должна обеспечивать одновременное дежурство на каналах этих двух сетей.

Судовая радиостанция, используемая для радиотелефонной связи на внутренних водных путях, может включать в себя либо отдельные установки для каждого из режимов, либо установки для комбинации нескольких из этих режимов.

3. Паромы и моторные плавучие средства допускаются к плаванию только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка для канала сети судно-судно должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Этот канал можно только временно покинуть 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 закрытых для обзора участков, перекатов, участков с регулируемым движением и узких проходов сообщить о своем присутствии на канале, выделенном сети судно-судно.
5. Щит сигнального знака В. 11 (Приложение 7) указывает на то, что компетентные органы требуют использовать радиотелефонную связь.
6. Для начала радиообмена между судовыми радиостанциями, а также между судовыми и береговыми радиостанциями, до 31 декабря 2024 года используется язык, обычно применяемый во внутреннем судоходстве на данном участке. Продолжение радиообмена допускается по взаимной договоренности на языке, согласованном обоими участниками переговоров.

Статья 4.06 – Радиолокатор

1. Для плавания при помощи радиолокатора в условиях ограниченной видимости требуется, чтобы:
 - а) судно было оснащено пригодным для использования во внутреннем судоходстве радиолокатором или в соответствующих случаях прибором *Inland ECDIS* в навигационном режиме согласно трактовке действующей версии "Стандарта *Inland ECDIS*", а также индикатором скорости изменения курса. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и быть допущено к эксплуатации на основании правил соответствующих компетентных органов с учетом потребностей внутреннего судоходства, а также общих технических требований к радиолокационным установкам, приведенных в действующих Рекомендациях Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, или в действующей Резолюции ЕЭК ООН "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания" или в действующей Директиве ЕС о технических предписаниях для судов внутреннего плавания. Однако на паромов, не передвигающихся свободно, разрешается не иметь индикатора скорости изменения курса;
 - б) на борту находилось лицо, имеющее удостоверение на право управления судном с помощью радиолокатора, соответствующее Рекомендациям Дунайской Комиссии, или другой равноценный ему документ. Без ущерба для положений пункта 3 статьи 1.09 для целей обучения радиолокатор может использоваться в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту.
 - в) судно было оснащено устройством для подачи звуковых сигналов, которое способно подавать трехтональный звуковой сигнал согласно пункту 6) части с) статьи 1.01. Это не распространяется на малые суда и на паромы, не передвигающиеся свободно.

Без ущерба для положений статьи 4.05 малые суда должны быть дополнительно оснащены радиотелефонной установкой для сети судно-судно, находящейся в исправном рабочем состоянии.

2. В случае составов предписания пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель этого состава.
3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор.

**Статья 4.07 - Автоматическая идентификационная система
для внутреннего судоходства / Inland AIS**

1. Суда должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63) и Регламентом радиосвязи МСЭ. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован и установлен в соответствии с требованиями компетентного органа и должен находиться в исправном рабочем состоянии. Компетентный орган может освободить морские суда от выполнения этих требований.

От этих требований освобождаются следующие суда:

- a) суда внутри состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
 - b) малые суда;
 - c) суда, не имеющие собственной силовой установки;
 - d) паромы, не передвигающиеся свободно.
2. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть постоянно включен, и введенные в прибор параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным параметрам судна или состава. Данное требование не применяют к судам, находящимся в местах стоянок, официально назначенных компетентными органами. Суда, упомянутые в пункте 1 а), должны деактивировать любые приборы АИС для внутреннего судоходства, находящиеся на их борту, когда они являются частью состава.
 3. При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать Регламент радиосвязи МСЭ.
 4. В соответствии с главой 2 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и соответствующей рекомендации МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:
 - a) идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ММСИ/ИМПС);
 - b) название судна;
 - c) тип судна или состава;
 - d) единый европейский идентификационный номер (ЕИ) судна или номер ИМО;
 - e) общая длина судна или состава (с точностью до 0,1 м);
 - f) общая ширина судна или состава (с точностью до 0,1 м);
 - g) местоположение (ВГС-84);
 - h) скорость относительно грунта (SOG);
 - i) курс относительно грунта (COG);
 - j) время срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
 - k) навигационный статус (например, на ходу с использованием двигателя, на якорю, у причала);
 - l) опорная точка для определения местонахождения с точностью до 1 м (например, антенна ГНСС);

- m) точность определения местонахождения (ГНСС/ДГНСС);
 - n) тип электронного устройства определения местоположения (например, GPS, Галилео, ГЛОНАСС);
 - o) осадка судна.
5. После каждого произошедшего изменения судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:
- a) общей длины;
 - b) общей ширины;
 - c) типа состава;
 - d) навигационного статуса;
 - e) опорной точки для определения местонахождения с точностью до 1 м (например, антенна ГНСС);
 - f) осадки судна.
6. Малые суда могут быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства, прибором АИС класса А или прибором АИС класса В. Приборы АИС для внутреннего судоходства должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и радиотелефонным требованиям. Приборы АИС класса А должны соответствовать правилам ИМО. Приборы АИС класса В должны соответствовать международным телекоммуникационным и электротехническим правилам.
7. Малые суда, не имеющие номера ENI, не обязаны передавать сведения, предусмотренные в пункте 4 d) выше.
8. Малые суда, использующие АИС, должны быть также оснащены радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии и работающей в режиме приема на канале сети судно-судно.
9. В отношении судов, которые используют прибор АИС класса А, обеспечивающий прием по стандарту ИМО, или прибор АИС класса В, требования, предусмотренные в пункте 1, применяются по аналогии.

Г Л А В А 5

СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ, И ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ

Статья 5.01 – Сигнальные знаки, регулирующие плавание

1. В приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения и необязательного предписания и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути, установленные компетентными органами для обеспечения безопасности и установленного порядка судоходства. В то же время в нем указано значение этих сигнальных знаков.
2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых Правил, 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 в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

Статья 5.02 – Знаки навигационной путевой обстановки

В Приложении 8 к настоящим Правилам определяются знаки навигационной путевой обстановки, которые могут быть установлены для облегчения судоходства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются различные сигнальные знаки.

Г Л А В А 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 – Определения терминов и сфера применения

1. В настоящей главе использованы следующие термины:
 - а) "встречное плавание", когда два судна движутся в противоположных или в почти противоположных направлениях,
 - б) "обгон", когда судно (обгоняющее) приближается к другому движущемуся судну (обгоняемому) в направлении под углом более $22,5^{\circ}$ сзади по траверзу обгоняемого судна, и обгоняет его;
 - с) "пересекающиеся курсы", когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено в подпунктах а) и б).
2. Если не указано иное, по смыслу настоящей главы правила, применяемые к судам, применяются также к составам.

Статья 6.01-бис - Высокоскоростные суда

Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам, за исключением малых судов, 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. Малые суда должны оставлять всем другим судам, которые не являются малыми судами, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу или маневрирования; они не могут требовать, чтобы эти суда уступали им дорогу.

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 - Общие принципы

1. Встречное плавание 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 визуальные и звуковые сигналы, предписанные в нижеследующих статьях 3.17, 6.04 и 6.10, должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.
3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны менять курс или скорость таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.
4. Если судоводитель замечает опасность столкновения, то судно должно подать серию очень коротких звуков.

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. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.
2. Положение пункта 1 не применяется, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 и 6.16.
3. В отступление от пункта 1, если курсы двух малых судов различных категорий пересекаются 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.
4. В отступление от пункта 1, если курсы двух парусных судов пересекаются 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;
 - c) 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.

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

5. В отступление от положений пунктов 1, 3 и 4 выше судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правому борту, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить ему дорогу. Положения настоящего пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам.

Статья 6.04 - Встречное плавание: общие правила

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 по отношению к другим судам.
2. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, уступать путь идущим вниз судам.
3. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого сигнала.
4. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно с правого борта:

а) Ночью:

- показывать проблесковый ясный белый огонь, одновременно с которым можно показать светло-голубой щит.

б) Днем:

- либо показать яркий проблесковый белый огонь;
- либо показать светло-голубой щит вместе с проблесковым ясным белым огнем;

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, идущее вверх против течения, желает показать, что оно намерено продолжать пропуск идущих вниз по течению судов с правого борта. Светло-голубой щит должен иметь белую кайму шириной не менее 5 см; рама, конструкция из реек и фонарь проблескового огня должны быть темного цвета.

5. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз по течению судами, идущие вверх суда должны подать:
 - "один короткий звук", когда расхождение должно произойти левым бортом,
 - "два коротких звука", когда расхождение должно произойти правым бортом.
6. Не нарушая положений статьи 6.05, идущие вниз по течению суда должны следовать путем, указанным идущими вверх судами, в соответствии с приведенными выше положениями; они должны повторять указанные в пункте 4 визуальные сигналы и указанные в пункте 5 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.
7. Положения упомянутых пунктов 2 - 6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, совершающим расхождение с другими малыми судами.
8. В отступление от положений пункта 1, если два малых судна различных категорий идут встречными курсами 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. При этом судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правому борту, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить ему дорогу.

Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил

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.
2. В отступление от положений статьи 6.04 нижеуказанные категории судов:
 - а) совершающие регулярные рейсы пассажирские суда, идущие вниз по течению, 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 по течению, которые для того, чтобы развернуться и встать вверх против течения, хотят идти вдоль определенного берега,

в тех случаях, когда предусмотренный для них статьей 6.04 путь им не подходит, имеют право требовать, чтобы идущие вверх против течения суда освободили для них иной путь.

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

3. В этом случае идущие вниз по течению суда либо составы должны своевременно подавать следующие сигналы:
 - когда расхождение должно произойти левым бортом, они должны подать "один короткий звук",
 - когда расхождение должно произойти правым бортом, они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, дать отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04.
4. Идущие вверх против течения суда либо составы должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:
 - когда расхождение должно произойти левым бортом, то они должны подать "один короткий звук" и, кроме того, прекратить отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04;
 - когда расхождение должно произойти правым бортом, то они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, дать отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04.
5. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз по течению судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3.
6. Если идущие вверх против течения 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.
7. Положения упомянутых выше пунктов 1–6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, совершающим расхождение с другими малыми судами.

Статья 6.06 - Встречное плавание: высокоскоростные суда

Положения, упомянутые в статьях 6.04 и 6.05, не применяются в случае встречного плавания высокоскоростных судов и высокоскоростного судна и любого другого судна. Однако высокоскоростные суда согласуют их встречное плавание с помощью радиотелефонной связи.

Статья 6.07 - Встречное плавание в узких проходах

1. Во избежание по мере возможности встречного плавания на участках или местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для встречного плавания (узкие проходы), применяются следующие правила:
 - а) все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее;
 - б) в условиях ограниченной видимости суда, прежде чем войти в узкий проход, должны подать "один продолжительный звук"; в случае необходимости - в частности, когда узкий проход является длинным, - они должны при движении через него повторять этот звуковой сигнал;

- с) если идущее вверх против течения судно или состав видят, что идущее вниз судно или состав намерено войти в узкий проход, они должны остановиться ниже этого узкого прохода и ждать, пока идущее вниз судно или состав его не пройдут;
 - д) если идущие вверх против течения судно или состав уже вошли в узкий проход, идущие вниз суда или составы должны, насколько это возможно, остановиться выше этого узкого прохода и ждать, пока идущие вверх судно или состав его не пройдут.
2. Если встречное плавание в узком проходе становится неизбежным, суда должны принять все возможные меры, чтобы встреча произошла в месте и в условиях, представляющих минимальную опасность.
 3. К малым судам применяется только пункт 1 а) данной статьи.

***Статья 6.08 - Запрещение встречного плавания
при помощи сигнальных знаков, регулирующих плавание***

1. На участках, границы которых обозначены запрещающими сигнальными знаками А.4 или А.4.1 (Приложение 7), встречное плавание и обгон запрещаются. Запрет, упомянутый в предыдущем предложении, может быть ограничен судами и составами определенной длины или ширины; в таком случае длина или ширина указывается на белом прямоугольном щите, устанавливаемом под знаками А.4 и А.4.1. Кроме того, положения пункта 1 статьи 6.07 применяются по аналогии.
2. Если во избежание встречного плавания компетентные органы предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то:
 - а) запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком А.1 (Приложение 7),
 - б) 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 по каким-либо причинам не показывает сигналы, перечисленные в пункте 2, суда должны остановиться и ожидать разрешения продолжить движение, сообщаемого представителями компетентных органов по радиотелефону или соответствующими сигналами.

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 безопасных условиях и достаточно быстро, чтобы не мешать движению других судов.

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

Статья 6.10 – Обгон

1. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно также может обойти по правому борту обгоняемого судна. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.
2. 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 следующие звуковые сигналы:
 - а) "два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука", если оно намерено обойти обгоняемое судно с левого борта;
 - б) "два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук", если оно намерено обойти обгоняемое судно с правого борта.
3. 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 следующие звуковые сигналы:
 - а) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен с левого борта;
 - б) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен с правого борта.
4. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать следующие звуковые сигналы:
 - а) "один короткий звук", когда обгон может быть произведен с левого борта;
 - б) "два коротких звука", когда обгон может быть произведен с правого борта.

Если в этих условиях обгоняющее судно все еще намерено произвести обгон, оно должно подать следующие звуковые сигналы: "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, отходя в случае необходимости в противоположную сторону.

5. Когда обгон невозможен без опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать "пять коротких звуков".
6. 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 парусное судно обгоняет какое-либо другое судно.

7. Положения пунктов 2 - 5 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, регулирующих плавание

Не нарушая положений пункта 1 статьи 6.08, обгон запрещается:

- а) в целом на участках, обозначенных щитом сигнального знака А.2 или А.4 (Приложение 7);
- б) между составами на участках, обозначенных щитом сигнального знака А.3 или А.4.1 (Приложение 7). Однако это запрещение не применяется, когда, по крайней мере, один из составов является толкаемым составом, максимальная длина которого не превышает 110 м, а ширина - 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 против течения 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 или даже остановиться, чтобы дать возможность идущим вниз судам закончить 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 сделать это 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 осуществлен своевременно.
4. Положения 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 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 звуковые сигналы, предписанные в пункте 2 статьи 6.13, заменяются следующими:

- "один короткий звук", когда, судно идет направо, или
- "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 щитами сигнальных знаков E.9 или E.10 (Приложение 7).

2. Суда, кроме паромов, которые намерены осуществлять какой-либо из маневров, указанных 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 после этого, 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 B.10 (Приложение 7).

4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен щит одного из сигнальных знаков В.9 а) или В.9 б) (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 щит сигнального знака А.1 в сочетании со вспомогательным сигнальным знаком, указанным в пункте 2 б) раздела II Приложения 7.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен щит сигнального знака А.1 в сочетании со вспомогательным сигнальным знаком, указанным в пункте 2 б) раздела II Приложения 7.

6. Суда могут войти в порт или приток, даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, если на основном пути установлен щит сигнального знака Е.1 в сочетании со вспомогательным сигнальным знаком, указанным в пункте 2 а) раздела II Приложения 7. Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен сигнальный знак Е.1 в сочетании со вспомогательным сигнальным знаком, указанным в пункте 2 а) раздела II Приложения 7; в последнем случае сигнальный знак В.10 (Приложение 7) устанавливается на основном пути.
7. Положения пунктов 1 - 3 не применяются к малым судам по отношению к другим судам, 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 - Движение рядом идущих судов в одном направлении
и запрет приближаться к судам***

1. Суда могут идти рядом параллельными курсами лишь тогда, когда имеющееся свободное пространство это позволяет и при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.
2. Кроме случаев обгона или встречного плавания, запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 м от судна, толкаемого состава или счалинной группы, несущих два или три синих огня или синих конуса, предусмотренных в статье 3.14.
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 - Запрет волочить якоря, тросы или цепи

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Этот запрет не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам, за исключением следующих случаев:
 - а) он применяется к перемещениям и к маневрам на расстоянии менее 100 м от моста, шлюза или плотины, парома или плавучих средств, выполняющих работы;

- b) на участках водных путей, обозначенных в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 7.03 запрещающим сигнальным знаком А.6 (Приложение 7).
- 3. Этот запрет, предусмотренный в пункте 1, не применяется также на участках, обозначенных указательным сигнальным знаком Е.6 (Приложение 7) в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03.

Статья 6.19 - Плавание дрейфом

- 1. Плавание дрейфом запрещается при отсутствии разрешения компетентных органов.
- 2. Это запрещение не применяется к небольшим перемещениям на стоянках, в местах погрузки и разгрузки, а также в портах.
- 3. Идущие вниз по течению суда, носовой частью обращенные против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх против течения, а не как дрейфующие суда.

Статья 6.20 - Недопущение болтанки

- 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 плавучей пристани, либо 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 щитом сигнального знака А.9 (Приложение 7).
- 2. Не нарушая положений статьи 1.04, обязательства, предусмотренные в подпунктах 1 b) и 1 c), не относятся к малым судам.
- 3. Вблизи судов, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 c) статьи 3.25, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.29, другие суда должны снизить свою скорость в соответствии с предписанием пункта 1. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

Статья 6.21 - Составы

- 1. Моторные суда, передвигающие состав, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава.
- 2. Толкач толкаемого состава должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его и сохраняя при этом надлежащую маневренность состава.
- 3. Моторные суда не могут, за исключением случаев спасения или оказания помощи судну в бедствии, быть использованы для буксировки, толкания или передвижения

счаленного состава, если это подобное использование не предусмотрено в их судовом свидетельстве. 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 морского судна 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 составах. Данный запрет не действует в случаях, когда требуется вспомогательный буксир, или в экстренных ситуациях.

***Статья 6.21 - бис – Изменение местоположения толкаемых барж
вне толкаемого состава***

Вне толкаемого состава перемещение толкаемой баржи допускается лишь:

- a) в случае если она счалена лагом с моторным судном или
- b) в соответствии с предписаниями или по разрешению компетентного органа или
- c) на короткие расстояния при формировании или расформировании толкаемого состава или
- d) в случае если она счалена лагом с судном, имеющим рулевое устройство и достаточный экипаж.

Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства

1. Когда компетентные органы вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак А.1 а-f (Приложение 7), указывающий, что судоходство временно прекращено, все суда должны остановиться, не доходя до этого запрещающего сигнального знака.
2. Плавание на акватории, обозначенной сигнальным знаком
 - a) А.1а (Приложение 7) запрещается для всех судов;
 - b) А.12 (Приложение 7) запрещается для всех моторных судов;
 - c) А.1.1 (Приложение 7) запрещается для всех судов, за исключением малых немоторных судов.

***Статья 6.22-бис - Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств
и стоящих на мели или затонувших судов,
а также судов с ограниченной возможностью маневрировать***

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статье 3.25, со стороны, с которой они показывают красный огонь или красные огни, предписанные в пунктах 1 b) и d) статьи 3.25, или щит сигнального знака А.1 (приложение 7), красный шар или красный флаг, предписанный в пунктах 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.

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

E. ПРОХОД МОСТОВ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24 - Проход мостов и проход плотин: общие положения

1. Если под пролетом моста или при прохождении плотины фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода, то применяются правила статьи 6.07.
2. Если проход пролета моста или плотины разрешается и на месте прохода установлен:
 - a) щит сигнального знака A.10 (Приложение 7), то плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитами, из которых состоит этот сигнальный знак;
 - b) щит сигнального знака D.2 (Приложение 7), то судам рекомендуется держаться в пространстве между двумя щитами или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

Статья 6.25 - Проход постоянных мостов

1. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак A.1 - Приложение 7), то плавание под этими пролетами запрещается.
2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимся над пролетом:
 - a) щитом сигнального знака D.1 a) (Приложение 7) или
 - b) щитом сигнального знака D.1 b) (Приложение 7),рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.

Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте a), 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 сигнальным знаком А.1 (Приложение 7).

3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены соответственно пункту 2, то плавание судов может осуществляться под необозначенными пролетами лишь под свою ответственность.

Статья 6.26 - Проход разводных мостов

1. Не нарушая других предписаний настоящих и других применяемых Правил, судоводители при приближении к разводному мосту или при его проходе должны подчиняться распоряжениям, которые им в соответствующих случаях дает персонал моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода. Судоводитель должен объявить о намерении пройти через мост операторам моста с помощью подачи продолжительного звука или по радиосвязи.
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 на берегу установлены щиты сигнального знака В.5 (Приложение 7), 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 разводных мостов может регулироваться следующими сигнальными знаками:
 - а) один или несколько красных огней означают:
проход запрещается,
 - б) один красный огонь 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 подготовиться к движению;
 - в) один или несколько зеленых огней означают:
проход разрешается;
 - г) два расположенных один над другим красных огня означают:
разводка моста для судоходства прекращена;
 - д) желтый огонь, расположенный на мосту, в сочетании с сигнальными знаками, предусмотренными в подпунктах а) и г), означает:
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание разрешается в обоих направлениях,
 - е) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнальными знаками, предусмотренными в подпунктах а) и г), означают:
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание встречных судов запрещено.
5. Красные огни, указанные в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, Приложение 7), зеленые огни - зелено-бело-зелеными щитами

(сигнальный знак E.1, Приложение 7), а желтые огни - желтыми щитами (сигнальный знак D.1, Приложение 7).

6. Оператор моста должен иметь на мосту или вблизи от него радиотелефонное устройство, соответствующее положениям статьи 4.05. В течение всего времени прохождения судна через мост радиотелефонное оборудование должно быть включено.

Статья 6.27 - Проход плотин

1. Запрет прохода пролетов плотины может обозначаться:

одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак A.1, Приложение 7).
2. Проход пролетов плотины разрешается только в том случае, если он обозначен справа и слева щитами сигнального знака E.1 (Приложение 7).
3. В отступление от пункта 2 выше, в случае плотин с мостом проход через пролет может также разрешаться, если он обозначен:

щитами сигнального знака D.1 а) или D.1 b) (Приложение 7), расположенными на мосту над фарватером.

Статья 6.28 - Проход шлюзов

1. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов (аванпорт) 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 сигнального знака B.5 (Приложение 7), остановиться, не доходя до этого щита.
2. В местах отстоя судов у шлюзов и в шлюзах суда, оборудованные установкой радиотелефонной связи для сети навигационной информации, должны обеспечивать работу этой аппаратуры в режиме приема на канале, выделенном 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 шлюза, защитными устройствами или с другими судами и соединениями плавучего материала или плавучими установками.

7. В шлюзах:

- а) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
- б) 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 шлюза и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
- в) использование кранцев является обязательным. Если кранцы не являются частью судна, они должны быть плавучими;
- г) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы шлюза или на другие суда и соединения плавучего материала;
- д) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам разрешается использовать двигатели только в исключительных случаях для обеспечения безопасности шлюзования;
- е) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.

8. В местах отстоя судов и шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов, несущих сигнализацию, предусмотренную 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, предусмотренную в пункте 2 или 3 статьи 3.14, шлюзуются отдельно.

Это положение не применяется к сухогрузным судам согласно ВОПОГ, которые перевозят только контейнеры, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритную тару, многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК), переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 статьи 3.14. Они могут шлюзоваться вместе с однотипными судами и с сухогрузными судами, которые перевозят только контейнеры, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритную тару, многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК), переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14, или судами, упомянутыми в пункте 7 статьи 3.14. Между носом и кормой судов, шлюзующихся вместе, должно соблюдаться минимальное расстояние 10 м.

10. Суда и составы, несущие сигнализацию в виде одного синего огня или конуса, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

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 соединениям плавучего материала 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 указания, которые дополняют или отличаются от положений настоящей статьи. В шлюзах и в местах отстоя судов у шлюзов суда должны следовать этим указаниям.

13. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.
14. Суда и составы, несущие опознавательный знак согласно статье 2.06, не могут входить в шлюз, если из системы СПГ происходит утечка сжиженного природного газа (СПГ) или из системы СПГ следует ожидать утечки сжиженного природного газа (СПГ) во время прохождения шлюза.

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

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью сигнальными огнями, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигнальные огни 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;
 - в) 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;
 - г) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали:
доступ разрешен.
2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими сигнальными огнями:
 - а) один или два красных огня: выход запрещен;
 - б) один или два зеленых огня: выход разрешен.
3. Один или два красных огня, предусмотренные в пунктах 1 и 2, могут заменяться щитом сигнального знака А.1 (Приложение 7).

Зеленый огонь или два зеленых огня, предусмотренные в пунктах 1 и 2, могут заменяться щитом сигнального знака Е.1 (Приложение 7).
4. При отсутствии огней и щитов сигнальных знаков доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания персонала шлюза.
5. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.

Статья 6.29 – Порядок прохода шлюзов

1. В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода шлюзов пользуются:
 - а) суда, несущие сигнализацию, указанную в статье 3.27;
 - б) суда, несущие сигнализацию, указанную в статье 3.17.

2. 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.
3. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.

F. 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 все суда должны плавать, используя радиолокатор.
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. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства. Малые суда в условиях ограниченной видимости могут плавать только в том случае, если они тоже принимают информацию по радиотелефонной связи на канале, отведенном для сети судно-судно, или любом другом канале, предписанном компетентным органом.
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 сделать возможным расхождение левыми бортами. Положения пунктов 4, 5 и 6 статьи 6.04 и положения статьи 6.05 в части подачи серии очень коротких звуков в условиях ограниченной видимости не применяются. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути.
5. Если в буксируемом составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен немедленно следовать до ближайшей безопасной якорной стоянки или до места стоянки. Буксируемым составам, следующим вниз по течению, запрещается плавать при помощи радиолокатора, за исключением плавания к ближайшей безопасной якорной стоянке или месту стоянки. К таким буксируемым составам применяются положения статьи 6.33.

Статья 6.31 – Ведение радиосвязи во время стоянки

1. В условиях ограниченной видимости суда или соединения плавучего материала, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться в режиме приема 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 4 статьи 6.32 или в пункте b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот звуковой сигнал, они должны сообщать свое местоположение (речной километр) по радиотелефонной связи:

2. В толкаемых составах предписания пункта 1 применяются только к буксиру–толкачу. В счаленной группе эти предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания пункта 1 применяются к буксиру.
3. 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. Если судно осуществляет плавание при помощи радиолокатора, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее удостоверением, требуемым компетентными органами для участка Дуная, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.06, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка предназначена для плавания при помощи радиолокатора под управлением одного человека, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо можно было немедленно вызвать в рубку.
2. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора 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 радиолокатора суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, двигающимся во встречном направлении, свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), название, направление своего движения, а также местоположение (речной километр) и согласовать с этими судами порядок расхождения.
3. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или курс которого может создать опасную ситуацию и которое не вступило в контакт по радиотелефонной связи, или когда оно приближается к такому участку, где может находиться еще не видимое на экране радиолокатора судно, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать с ним порядок расхождения.
4. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно, идущее вниз по течению, должно:
 - a) подать трехтональный сигнал, предусмотренный в пункте 6 части c) статьи 1.01, и повторять его так часто, как это необходимо; это предписание не относится к малым судам;
 - b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться носом вниз по течению или развернуться.

Судно, идущее вверх против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 4 a), или замечены на экране радиолокатора суда, положение или курс которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно:

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

5. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по радиосвязи, сообщив свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), свое название, направление своего движения и свое местоположение (речной километр). Затем оно должно согласовать с судном, идущим во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.
6. В случае составов предписания пунктов 1 - 5 распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава.

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

При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не использующие радиолокаторы, должны немедленно следовать до ближайшего места якорной стоянки или безопасной стоянки. Во время движения до этих мест якорной стоянки или безопасной стоянки они должны соблюдать ниже следующие положения:

- a) они должны осуществлять плавание как можно ближе к одной из сторон фарватера;
- b) любое одиночное судно и судно, на борту которого находится судоводитель состава, должны подавать продолжительный звук; 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 состава. Сигналы, подаваемые с наблюдательного поста, должны быть либо видны, либо слышны судоводителю судна или состава, либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь;
- c) после получения на судне по радиотелефонной связи вызова с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно, малое судно), свое название, направление своего движения и свое местоположение (речной километр). Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к месту 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 вблизи от берега, подойти как можно ближе к этому берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;
 - если оно не находится вблизи от берега, особенно, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

G. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - Особые приоритеты

1. При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу:
 - a) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.34;
 - b) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.35.

2. При встречном плавании или при пересечении курса судно, указанное в пункте 1 б), должно уступить дорогу судну, указанному в пункте 1 а).
3. Суда не должны приближаться менее чем на 1000 м к корме судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.37.

Статья 6.35 - Использование водных лыж и подобная деятельность

1. Использование водных лыж или подобная деятельность разрешается только днем при хорошей видимости. Компетентные органы могут обозначить участки, на которых данная деятельность разрешена или запрещена.
2. Судоводителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается обслуживание процесса буксировки и наблюдение за буксируемым лицом и которое способно выполнять эту роль.
3. Если буксирующее судно и буксируемое лицо не находятся на специально отведенном для них фарватере, то они должны оставаться на достаточном расстоянии от всех других судов, от берега и от купающихся.
4. Буксирный канат нельзя волочить за судном, если за него не держится буксируемое лицо.

***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.
2. Установка приспособлений для рыбной ловли на фарватере или вблизи от него и на местах обозначенной знаками стоянки не разрешается.
3. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, занятого ловом рыбы и несущего сигнализацию, указанную в статье 3.35.

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

1. Занятие подводным плаванием без специального разрешения в местах, где это может затруднить судоходство, запрещается, в частности:
 - а) на обычных путях следования судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.16;
 - б) перед входом в порты и в пределах входа в порты;
 - в) вблизи мест стоянки и на них;
 - г) в зонах, предназначенных для воднолыжного и подобных видов спорта;
 - д) на фарватере;
 - е) в портах.
2. Все суда должны держаться на достаточном расстоянии от судов, несущих сигнализацию, указанную в статье 3.36.

Г Л А В А 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. Не нарушая особых условий, предписанных компетентными органами, плавучие установки должны устанавливаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.
3. Суда, составы и соединения плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или пришвартованы достаточно прочно с учетом течения, ветра, присасывания и болтанки, вызываемых другими судами, и таким образом, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды и не могли создать угрозу для других судов или помешать им.

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 щитом знака А.5 (Приложение 7); запрет распространяется лишь на ту сторону водного пути, на которой помещен этот знак;
 - d) под мостами и под высоковольтными линиями электропередач;
 - e) в зоне узких проходов, 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 порты и выходах из них;
 - g) на участках прохода паромов;
 - h) на пути судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
 - i) в районах поворота, обозначенных щитом знака Е.8 (Приложение 7);
 - j) вдоль борта судна, несущего знак, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое меньше расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;
 - k) на обозначенных щитом знака А.5.1 (Приложение 7) участках водной поверхности, ширина которых, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах;
 - l) если только это не разрешено компетентными органами, в местах отстоя судов около шлюзов.
2. На участках, на которых стоянка запрещена согласно пунктам 1 а) - 1 d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных щитами знаков Е.5 - Е.7.1 (Приложение 7), с соблюдением условий, определенных в статьях 7.03 - 7.06.

Статья 7.03 – Стоянка на якоре и использование телескопических анкерных свай (опор)

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на якорь:
 - а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якоре, как правило, запрещена;
 - б) на участках, обозначенных щитом знака А.6 (Приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых на основании положений пункта 1 а) стоянка на якоре запрещена, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных щитом знака Е.6 (Приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой помещен этот знак.
3. Компетентный орган может распространить действие пункта 1 на телескопические анкерные сваи (опоры).
4. В случае распространения положений настоящей статьи на использование опор на участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений пунктов 1 а) и б) выше, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут использовать опоры лишь на участках, обозначенных щитом знака Е.6.1 (Приложение 7), и только на той стороне водного 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 водного пути, на которых швартовка, как правило, запрещена;
 - б) на участках, обозначенных щитом знака А.7 (Приложение 7); однако запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой помещен этот знак.
2. На участках, на которых на основании положений пункта 1 а) швартовка к берегу запрещена, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут пришвартовываться лишь на участках, обозначенных щитом знака Е.7 (Приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой помещен этот знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или перешвартовки деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д.

Статья 7.05 – Зона стоянки

1. В зонах стоянки, в которых установлен щит знака Е.5 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на той стороне водного пути, на которой помещен этот знак.
2. В зонах стоянки, в которых установлен щит знака Е.5.1 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого указана на нем в метрах. Эта ширина отсчитывается от знака.

3. В зонах стоянки, в которых установлен щит знака 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 щит знака Е.5.3 (Приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне водного 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 водного пути, на которой помещен знак.
6. Если акватория места стоянки, в дополнение к береговым сигнальным знакам, ограждается также плавучими сигнальными знаками, то она обозначается:
 - с правой стороны фарватера буями с огнем (Приложение 8, рис. 4 а);
 - с левой стороны фарватера буями с огнем (Приложение 8, рис. 4 б).

В этом случае плавучие сигнальные знаки отделяют фарватер от акватории места стоянки.

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 водного пути, на которой помещен этот сигнальный знак.

Статья 7.07 - Стоянка в случаях перевозок опасных грузов

1. Между судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:
 - а) 10 м, если одно из них несет синий огонь или синий конус, предусмотренный в пункте 1 статьи 3.14;
 - б) 50 м, если одно из них несет два синих огня или два синих конуса, предусмотренных в пункте 2 статьи 3.14;
 - с) 100 м, если одно из них несет три синих огня или три синих конуса, предусмотренных в пункте 3 статьи 3.14.
2. Требование, предусмотренное в пункте 1 а), не применяется:
 - а) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые несут такую же сигнализацию;
 - б) к 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 компетентные органы могут разрешить стоянку в отступление от вышеприведенных положений.

Статья 7.08 - Вахта и наблюдение

1. На борту судов и составов, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться готовая принять меры вахта.
2. На борту находящихся на стоянке судов с экипажем, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 2.06 или статье 3.14, должна постоянно находиться готовая принять меры вахта. Суда без экипажей, несущие сигнализацию согласно статье 3.14, должны вставать на стоянку в портах или в местах стоянки, где обеспечен постоянный надзор.
3. На борту находящихся на стоянке пассажирских судов при наличии на них пассажиров должна постоянно находиться готовая принять меры вахта.
4. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного в случае необходимости быстро принять нужные меры, когда этого требуют местные условия или если это предписывают компетентные органы.
5. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за обеспечение такой вахты или наблюдения возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, – на собственника.
6. На борту находящихся на стоянке судов, несущих опознавательный знак согласно статье 2.06, готовая принять меры вахта не требуется, если:
 - a) сжиженный природный газ (СПГ) не расходуется на борту судов как топливо,
 - b) технические данные системы СПГ судов могут быть считаны на расстоянии, и
 - c) суда находятся под наблюдением лица, способного в случае необходимости быстро принять нужные меры.

Г Л А В А 8

ТРЕБОВАНИЯ О ПОДАЧЕ СИГНАЛОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ

Статья 8.01 - Сигнал "Держитесь от меня в стороне"

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

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

2. Сигнал "Держитесь от меня в стороне" 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 сигнал "Держитесь от меня в стороне" должен подаваться автоматически; орган управления должен быть устроен таким образом, чтобы непреднамеренное включение сигнала было невозможно.

3. Суда, на которых заметили сигнал "Держитесь от меня в стороне", должны предпринять все возможные меры для того, чтобы предотвратить грозящую опасность. В частности, они должны:
 - a) если они следуют в направлении опасной зоны, держаться на возможно большем расстоянии от неё и в случае необходимости развернуться;
 - b) если они только что прошли опасную зону, то как можно быстрее продолжить путь.
4. На борту судов, указанных в пункте 3, необходимо немедленно принять следующие меры:
 - a) закрыть все окна и отверстия, ведущие наружу;
 - b) погасить открытое пламя и все незащищенные огни;
 - c) прекратить курение;
 - d) остановить все вспомогательные двигатели, работа которых не является в данный момент необходимой;
 - e) избегать возникновения искр.

После остановки судна следует прекратить работу все еще находящихся в эксплуатации двигателей и вспомогательных механизмов или обесточить их.

5. Пункт 4 распространяется и на суда, находящиеся на стоянке вблизи опасной зоны. При обнаружении сигнала "Держитесь от меня в стороне" экипаж этих судов должен в случае необходимости покинуть судно.

6. При осуществлении мер, указанных в пунктах 3 - 5, необходимо учитывать наличие течения и направление ветра.
7. Меры, предписанные в пунктах 3 - 6, должны также приниматься на судах и в том случае, если сигнал "Держитесь от меня в стороне" подается со стороны берега.
8. Судоводители, заметившие сигнал "Держитесь от меня в стороне", должны сделать все возможное, с тем чтобы немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

Статья 8.02 - Требования о предоставлении данных

1. Судоводители ниже перечисленных судов и составов должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью знака В.11 (Приложение 7), сообщить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи:
 - a) суда и составы, перевозящие опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ;
 - b) суда, перевозящие более 20 контейнеров;
 - c) пассажирские суда за исключением судов для однодневных экскурсий;
 - d) морские суда, за исключением прогулочных судов;
 - e) суда, осуществляющие особые перевозки, указанные в статье 1.21;
 - f) другие суда и составы в соответствии с требованиями компетентных органов.
2. Судоводители судов и составов, упомянутых в пункте 1, должны сообщить следующие данные:
 - a) категория судна;
 - b) название судна;
 - c) местоположение (речной километр), направление движения;
 - d) единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна; для морских судов – номер ИМО;
 - e) грузоподъемность, для морских судов – дедвейт;
 - 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, указанных в пунктах 5.4.1.1.1 a), b), c), d) и f) и 5.4.1.2.1 a) прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки навалом или в упаковках либо в пунктах 5.4.1.1.2 a), b), c), d) и e) прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки в наливных судах;
 - m) сигнализация, требуемая при перевозке опасных грузов;
 - n) количество человек на борту.
 - o) количество контейнеров на борту.

3. Данные, указанные в пункте 2, 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, либо по возможности электронным способом. Во всех случаях судоводитель должен сообщать время входа судна или состава на участок, на котором требуется представлять данные, и время выхода из него.
4. Если судно или состав останавливается на участке, на котором требуется предоставлять данные, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой стоянки.
5. Если данные, предусмотренные в пункте 2, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу.
6. Эти сведения являются конфиденциальными, и компетентный орган не должен передавать их третьим сторонам, за исключением соседних компетентных органов по маршруту движения судна. Однако в случае аварии компетентному органу разрешается сообщать аварийным службам соответствующие данные, необходимые для проведения аварийно-спасательных работ.

***Статья 8.03 - Безопасность на борту судов, использующих
сжиженный природный газ (СПГ) как топливо***

1. Перед началом бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) судоводитель бункеруемого судна должен убедиться в нижеследующем:
 - a) предписанные средства для борьбы с пожаром могут быть задействованы в любой момент и
 - b) предписанные средства для эвакуации лиц, находящихся на борту бункеруемого судна, размещены между судном и причалом.
2. Во время бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) должны быть задраены все выходы на палубу и все отверстия между помещениями и открытым воздухом. Это не относится к следующему:
 - a) воздухозаборникам работающих двигателей;
 - b) вентиляционным отверстиям машинного отделения, если двигатели работают;
 - c) вентиляционным отверстиям помещений с установкой повышенного давления и
 - d) вентиляционным отверстиям кондиционирующих установок, если эти отверстия оборудованы датчиками обнаружения газов.

Разрешается открывать выходы и отверстия в необходимых случаях только на короткое время по разрешению судоводителя.
3. Во время бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) судоводитель должен непрерывно следить за тем, чтобы на борту и в зоне бункеровки соблюдался запрет курения. Данный запрет относится также к электронным сигаретам и аналогичным устройствам. Запрет курения не распространяется на каюты и рулевую рубку, если в них закрыты окна, двери, верхние иллюминаторы и люки.
4. После бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) требуется проветрить все помещения, в которые имеется доступ с палубы.

ГЛАВА 9

(без содержания)

Г Л А В А 10**ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ,
ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ*****Статья 10.01 – Определения терминов***

Для целей применения настоящей главы нижеперечисленные термины означают следующее:

1. Общие термины

- a) "отходы, образующиеся на борту": вещества или предметы, которые определены в подпунктах b)–f) ниже и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен либо обязан избавиться;
- b) "отходы от эксплуатации судна": отходы и стоки, образующиеся на борту при эксплуатации и обслуживании судна; к ним относятся маслосодержащие отходы, а также прочие отходы от эксплуатации судна;
- c) "отходы от эксплуатации судна, содержащие масла или смазочные материалы": отработанные масла, подсланевые воды и другие отходы, содержащие масла или смазочные материалы, такие как отработанные смазочные материалы, использованные (воздушные и масляные) фильтры, использованная ветошь (загрязненные ткани и вата), емкости (пустая загрязненная тара) и упаковки от этих отходов;
- d) "отработанные масла": отработанные масла или другие не используемые повторно смазочные материалы для двигателей, зубчатых передач и гидравлических устройств;
- e) "подсланевые воды": маслянистая вода со дна трюма машинного отделения, концевых отсеков, коффердамов, межбортовых и междудонных пространств и бортовых отсеков;
- f) "отработанные смазочные материалы": собранные смазочные материалы, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок, и прочие не используемые повторно смазочные материалы;
- g) "прочие отходы от эксплуатации судна": бытовые стоки, бытовой мусор, шлам от очистных установок, льяльные воды (Slops) и прочие особые отходы, которые определены в пункте 2 ниже;
- h) "отходы, связанные с грузом": отходы и стоки, образующиеся на борту судна в результате перевозки груза; к этой категории не относятся остатки груза и остатки от перевалки груза, которые определены в подпунктах i и j;
- i) "остатки груза": жидкий груз, остающийся в грузовых танках или трубопроводах после выгрузки без применения системы зачистки, оговоренной в ВОПОГ, а также сухой груз, остающийся в трюмах после выгрузки до применения метел, подметающих установок или всасывающих устройств;
- j) "остатки от перевалки груза": груз, который падает на судно вне трюма во время грузовых операций;
- k) "приемное сооружение": судно или береговое сооружение, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов.

2. Прочие термины

- а) "бытовой мусор": органические и неорганические бытовые и пищевые отходы, не содержащие, однако, компонентов прочих определенных в статье 10.01 выше отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна;
- б) "шлам от очистных установок": отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки;
- в) "льяльные воды (*Slops*)": смеси остатков груза с промывочными водами, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;
- г) "прочие особые отходы": отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, кроме отходов, содержащих масла или смазочные материалы, и кроме отходов, указанных в подпунктах а) – в).

Статья 10.02 - Обязанность соблюдать региональные предписания

При применении положений настоящей главы должны также соблюдаться правила, действующие на соответствующем водном пути и касающиеся защиты водоема и утилизации отходов, например, соответствующие Рекомендации ДК.

Статья 10.03 – 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 10.04 – Запрещение слива и сброса

1. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в Дунай образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масла или смазочные вещества, льяльные воды (*Slops*), бытовой мусор, шлам от очистных установок и прочие особые отходы, а также части груза и отходы, связанные с грузом.
2. Исключения из этого запрета допускаются лишь в соответствии с положениями, действующими на соответствующем водном пути и касающимися защиты водоема и утилизации отходов, образующихся на борту судов.
3. Без ущерба для положений, действующих на данном водном пути в отношении защиты водоемов, и "Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, плавающих на Дунае" Дунайской Комиссии, в случае угрозы слива или непреднамеренного слива или спуска отходов, предусмотренных в пункте 1, судоводитель должен незамедлительно уведомить об этом ближайшие компетентные органы и, по возможности, также суда, находящиеся поблизости от места слива, указав с максимально возможной точностью характер, объем и место слива или сброса, а также принятые меры.

Статья 10.05 – Сбор и обработка отходов на борту

1. Судоводитель должен обеспечить на борту отдельный сбор отходов, которые указаны в пункте 1 статьи 10.04, за исключением частей груза и отходов, связанных с грузом, в предусмотренные для этого емкости, а также сбор подсланевых вод в льялах машинного отделения. Емкости должны располагаться на борту таким образом, чтобы можно было своевременно и легко выявить и устранить любую утечку их содержимого.
2. Запрещается:
 - а) использовать в качестве резервуаров для сбора отработанных масел передвижные резервуары, хранящиеся на палубе;
 - б) сжигать отходы на борту, если сжигание не производится на установке, которая была сертифицирована компетентным органом;
 - в) применять в льялах машинного отделения моющие средства, растворяющие масла или смазочные материалы, а также средства-эмульгаторы, кроме веществ, которые не усложняют процесс очистки подсланевых вод в сертифицированных приемных сооружениях.

Статья 10.06 – Журнал учета отработанных масел, сдача отходов в приемные сооружения

1. Каждое моторное судно, за исключением малых судов, должно иметь на борту действительный Журнал учета отработанных масел, выданный компетентным органом в соответствии с образцом, приведенным в Приложении 9. Предыдущий журнал после выдачи нового журнала должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после даты внесения в него последней записи. Исключения допускаются только в соответствии с правилами, действующими на данном водном пути в отношении защиты водоемов и утилизации отходов, образующихся на борту судов.
2. Образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масло или смазочные материалы, льяльные воды (*Slops*) и прочие особые отходы должны сдаваться 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 учета отработанных масел.
3. Каждое судно, имеющее на борту другие документы, касающиеся удаления отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна, должно быть готово подтвердить этими документами факт удаления отходов. Таким подтверждением может также служить журнал нефтяных операций, предусмотренный Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73).
4. Бытовой мусор и шлам от очистных установок следует сдавать на предусмотренных для этого приемных сооружениях.

Статья 10.07 - Обязанность проявлять осторожность при бункеровке

1. Для бункеровки моторных судов, за исключением малых судов, должны использоваться суда-бункеровщики, бункеровочные станции или автоцистерны, предусмотренные для этих целей компетентными органами.
2. При бункеровке горюче-смазочных материалов судоводитель должен обеспечить следующее:

- a) заправляемое судно должно быть закреплено таким образом, чтобы не создавать натяжения в трубопроводах и шлангах в течение всего периода бункеровки;
 - b) объем намеченного к бункеровке топлива не должен выходить за пределы видимой шкалы измерительного устройства;
 - c) при раздельном заполнении танков запорные клапаны в трубопроводах, соединяющих танки, должны быть закрыты;
 - d) процесс бункеровки должен проводиться под наблюдением; и
 - e) топливные танки должны быть защищены от утечки топлива при бункеровке с помощью надлежащих судовых технических устройств, которые должны быть указаны в пункте 52 судового свидетельства. В случае забора топлива из бункеровочных станций с использованием их собственных технических устройств для предотвращения утечек топлива на судне в ходе бункеровки эти требования в отношении оборудования не применяются.
3. Кроме того, судоводитель должен позаботиться о том, чтобы контролер-оператор на бункеровочной станции, судне-бункеровщике или автоцистерне и член экипажа, ответственный за бункеровку, заполнили и подписали до начала процесса бункеровки контрольный перечень (в двух экземплярах) и определили следующее:
- a) автоматическое устройство отключения (при его наличии) находится в исправном состоянии;
 - b) обеспечен безопасный и прямой способ связи;
 - c) какие количества подлежат бункеровке в каждый танк и с какой скоростью закачивания, в частности, с точки зрения возможных проблем с вентиляционными системами танка;
 - d) последовательность заполнения танков;
 - e) скорость движения судна, если бункеровка осуществляется на ходу.

Пример контрольного перечня приведен в приложении 11.

- 4. Судоводителю и контролеру-оператору на бункеровочной станции, судне-бункеровщике или автоцистерне разрешается начинать процесс бункеровки только после того, как были выполнены положения пункта 3 выше.
- 5. Контролер-оператор на бункеровочной станции, судне-бункеровщике или автоцистерне должен немедленно прервать бункеровку, если контролер-оператор на борту заправляемого судна покидает место бункеровки или если более не обеспечивается безопасный и прямой способ связи.
- 6. Контрольный перечень должен храниться не менее шести месяцев на заправляемом судне и на бункеровочной станции, судне-бункеровщике или автоцистерне. Компетентный орган имеет право проверять контрольные перечни.

Статья 10.08 - Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом

Если это требуется в предписаниях согласно статье 10.02, все суда должны иметь на борту действительное свидетельство о разгрузке для каждой разгрузочной операции, которое должно быть составлено согласно образцу, содержащемуся в правилах, действующих на данном водном пути в отношении защиты водоемов и утилизации отходов, образующихся на борту судов. Это свидетельство должно храниться на судне в течение не менее шести месяцев с даты его выдачи, если только в этих положениях не предусмотрено иное.

Статья 10.09 – Покраска и внешняя зачистка судов

1. Запрещается масляная обработка или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.
2. Запрещается использование противообрастающих систем, содержащих одно или несколько из следующие веществ:
 - a) ртутные соединения;
 - b) соединения мышьяка;
 - c) оловоорганические соединения, действующие как биоциды;
 - d) шестихлористый циклогексан.

В качестве временной меры, вплоть до полного удаления 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.

Статья 10.10 - Обязанность проявлять осторожность при бункеровке сжиженного природного газа (СПГ)

1. Предписания, содержащиеся в пунктах 2 b) и 2 c) и пунктах 3 a) и 3 e) статьи 10.07, не действуют при бункеровке сжиженного природного газа (СПГ).
2. Не разрешается осуществлять бункеровку сжиженного природного газа (СПГ) на ходу, при перевалке грузов, а также при переходе пассажиров на борт и с борта судна.
3. Бункеровку сжиженного природного газа (СПГ) разрешается проводить только на объявленных компетентными органами пунктах.
4. В зоне бункеровки разрешается находиться только членам экипажа бункеруемого судна, работникам бункеровочной станции или лицам, которые имеют разрешение, выданное компетентными органами.
5. Перед началом бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) судоводитель бункеруемого судна должен убедиться в нижеследующем:
 - a) заправляемое судно было пришвартовано таким образом, чтобы не создавать натяжения в кабелях, особенно в электрических кабелях, кабелях заземления и в шлангах, которое вызывает их деформацию, а суда могли быть быстро отшвартованы при возникновении опасности.
 - b) все требующиеся разрешения имеются в наличии.
6. Во время бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) судоводитель должен непрерывно следить за тем, чтобы:
 - a) принимались все необходимые меры, препятствующие утечке сжиженного природного газа (СПГ) через негерметичное место;

- b) давление и температура топливного танка для сжиженного природного газа (СПГ) поддерживались в нормальном рабочем состоянии;
 - c) степень заполнения топливного танка для сжиженного природного газа (СПГ) была между допустимыми величинами;
 - d) принимались все необходимые меры для заземления бункеруемого судна от бункеровочной станции согласно методу, предусмотренному в инструкции по эксплуатации.
7. Во время бункеровки сжиженного природного газа (СПГ):
- a) бункеруемое судно наряду с опознавательным знаком согласно статье 2.06 должно дополнительно нести видимый с других судов щит, устанавливающий запрещение стоянки на расстоянии менее 10 м согласно статье 3.33. Сторона квадрата этого щита должна составлять не менее 60 см;
 - b) бункеруемое судно наряду с опознавательным знаком согласно статье 2.06 должно дополнительно нести видимый с других судов щит А.9, устанавливающий запрещение болтанки (Приложение 7). Длинная сторона этого щита должна составлять не менее 60 см;
 - c) ночью щиты должны быть подсвечены таким образом, чтобы их четко было видно с обеих сторон судна.
8. После бункеровки сжиженного природного газа (СПГ) требуется сделать следующее:
- a) полностью опустошить трубопроводы для заправки сжиженного природного газа (СПГ) вплоть до топливного бака;
 - b) закрыть вентили, отсоединить гибкие шланги и соединения между судном и бункеровочной станцией для сжиженного природного газа (СПГ);
 - c) сообщить компетентному органу, что бункеровка завершена.

ПРИЛОЖЕНИЯ 1-11

К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

Приложение 1

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

Австрия	A
Беларусь	BY
Бельгия	B
Болгария	BG
Босния и Герцеговина	BIH
Венгрия	HU
Германия	D
Италия	I
Литва	LT
Люксембург	L
Мальта	MLT
Республика Молдова	MD
Нидерланды	N
Норвегия	NO
Польша	PL
Португалия	P
Российская Федерация	RUS
Румыния	R
Сербия	SRB
Словакия	SK
Словения	SLO
Украина	UA
Финляндия	FI
Франция	F
Хорватия	HR
Чешская Республика	CZ
Швейцария	CH
Швеция	SE

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 быть указана 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 вышеприведенного пункта 1, то эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.

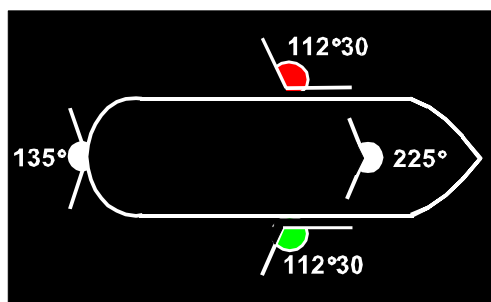
ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ**1. Общие положения**

- 1.1. Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в главе 3 настоящих Правил.
- 1.2. Приведенные в настоящем Приложении рисунки носят лишь характер разъяснений; следует обращаться к тексту настоящих Правил, который считается единственно действующим.

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.



Огни согласно статье 3.01: дуга горизонта, на которой видны топовый огонь, бортовые огни и кормовой огонь.

1.3 Пояснения к условным обозначениям:

Огонь, не видимый наблюдателю, обозначается с точкой посередине



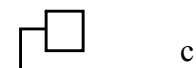
a

Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°)



b

Постоянный огонь, видимый только по ограниченной дуге горизонта



c

Проблесковый огонь



d

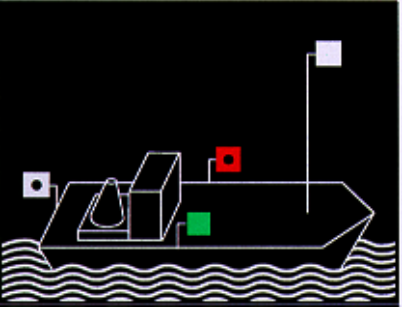
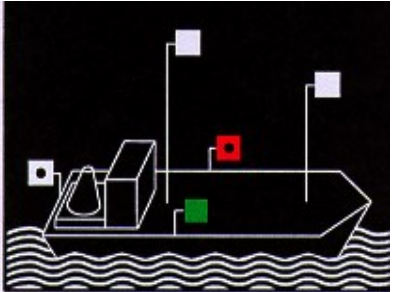
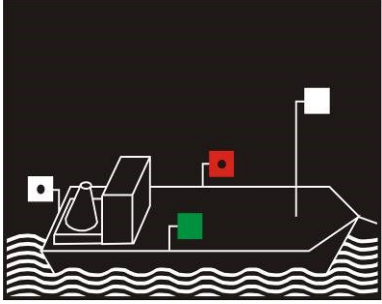
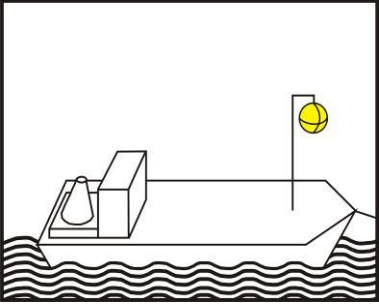
Огонь, зажигаемый по мере необходимости, или необязательный огонь

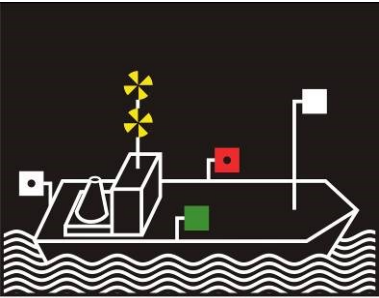
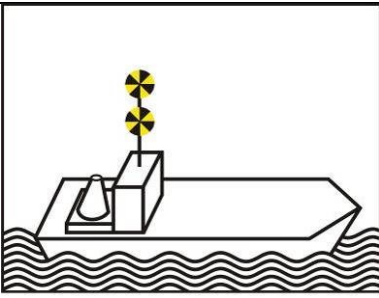
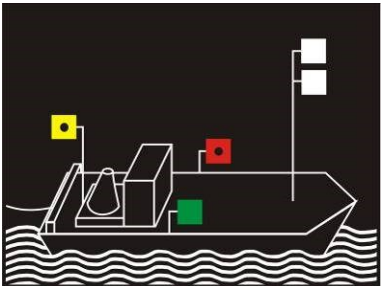
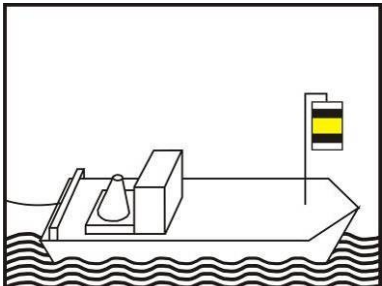
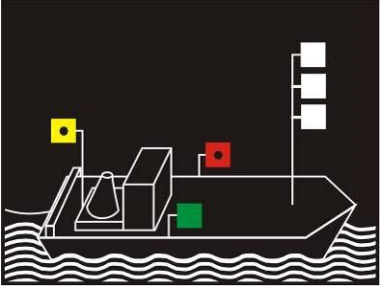
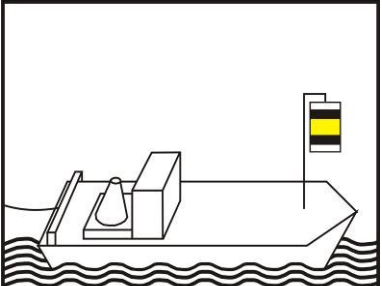


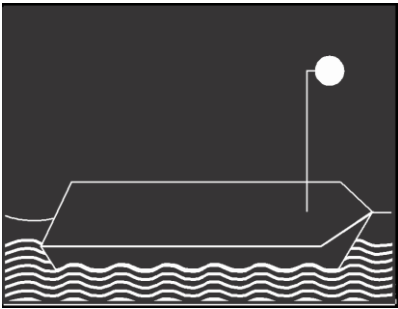
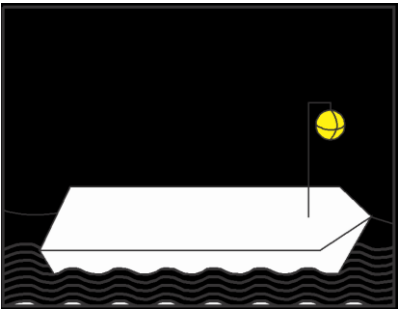
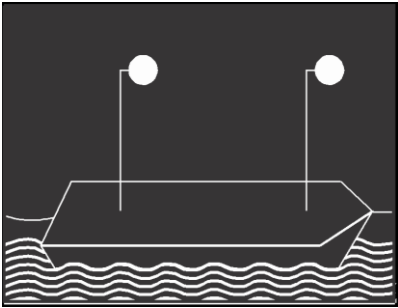
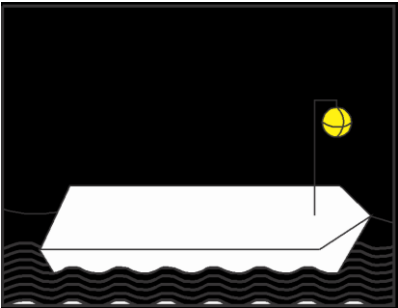
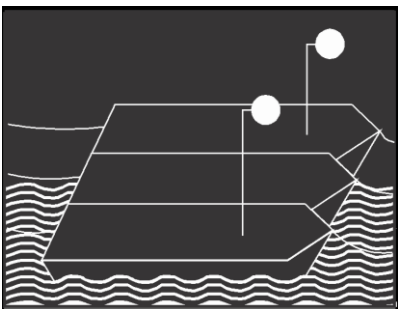
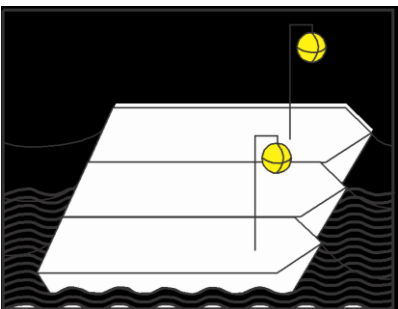
e

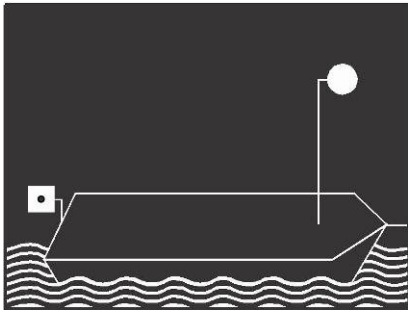
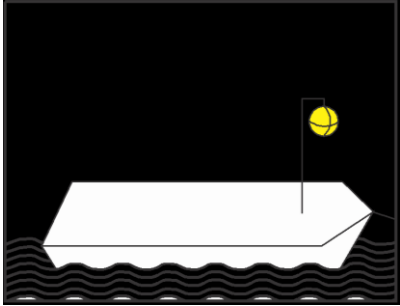
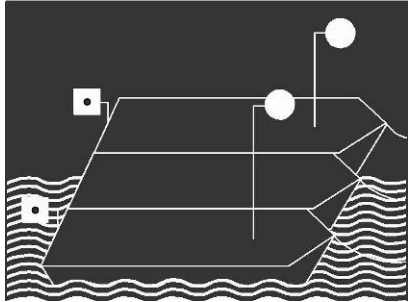
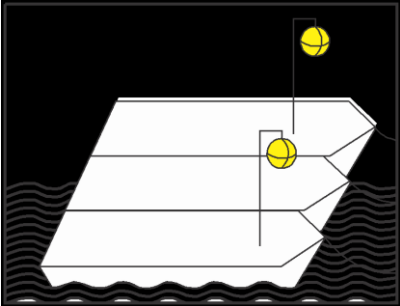
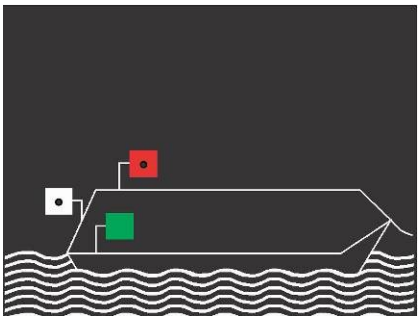
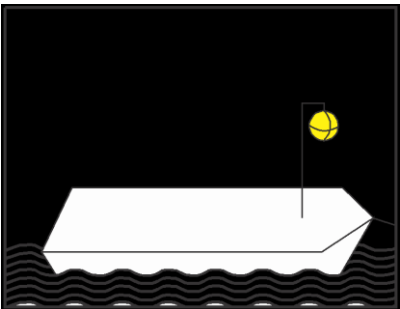
Флаг или щит (статья 3.03)		f
Вымпел (статья 3.03)		g
Шар (статья 3.04)		h
Цилиндр (статья 3.04)		i
Конус (статья 3.04)		j
Двойной конус (статья 3.04)		k
Радиолокационный отражатель		l

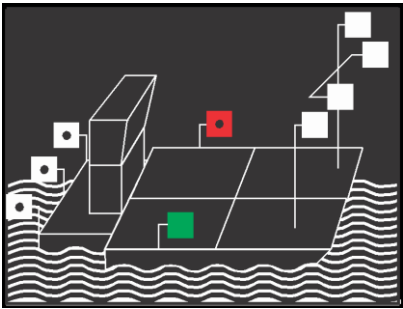
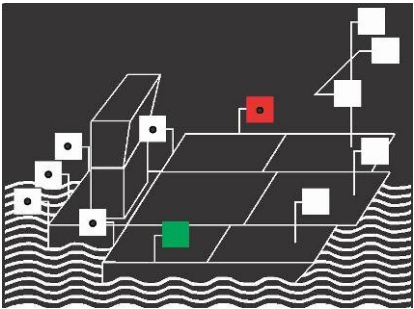
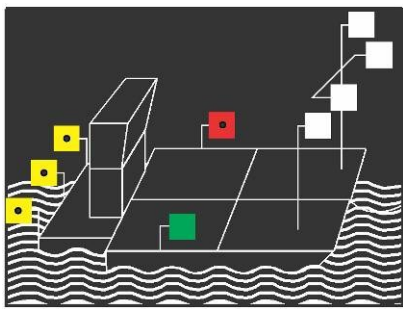
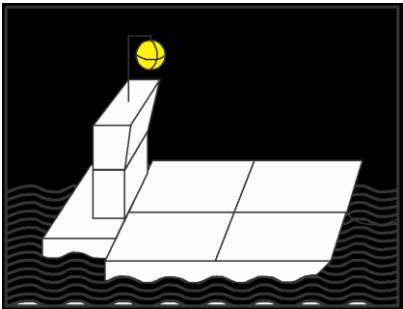
2. Ходовая сигнализация

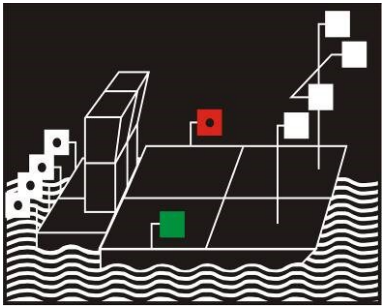
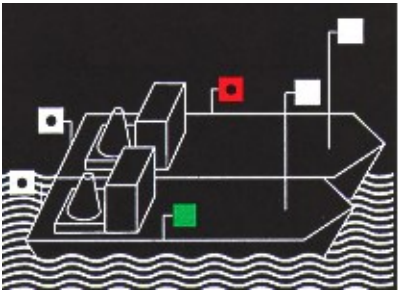
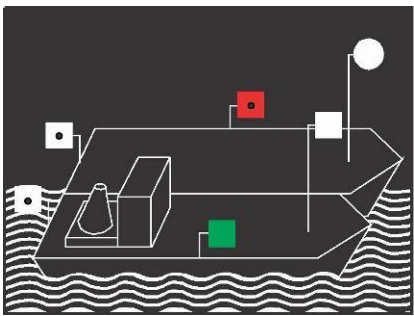
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	1	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.08, пункт 1. Одиночные моторные суда: топовый огонь, бортовые огни, кормовой огонь		
	2	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.08, пункт 2. Одиночные моторные суда длиной более 110 м: второй топовый огонь, расположенный в кормовой части		
	3	
Статья 3.08, пункт 3. Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном: топовый огонь, бортовые огни, кормовой огонь, и в случае необходимости второй топовый огонь, расположенный в кормовой части		
	желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон	

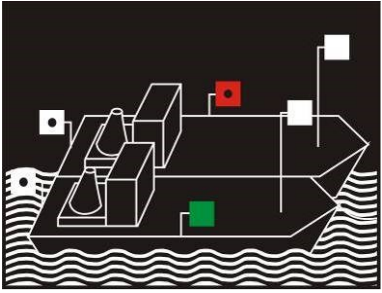
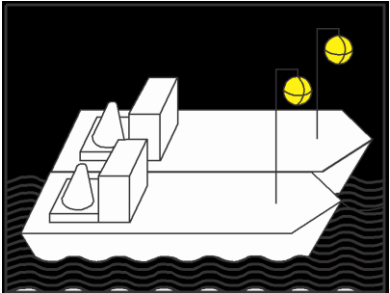
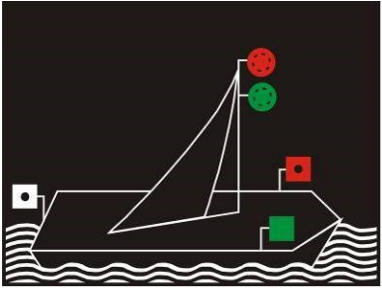
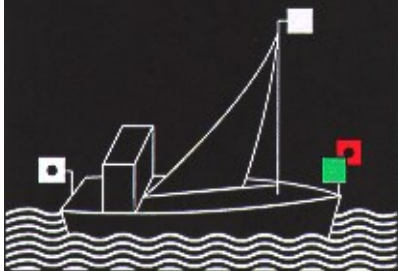
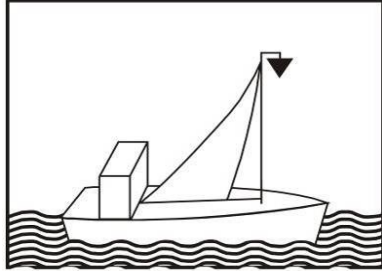
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	4	
Статья 3.08, пункт 4. Одинокое высокоскоростное судно: кроме огней, предписанных в п.1 статьи 3.08, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью два желтых ярких частых проблесковых (100-120 проблесков в минуту) огня, видимых со всех сторон		
	5	
Статья 3.09, пункт 1. Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно: два топовых огня, расположенных один над другим, бортовые огни, желтый кормовой огонь вместо белого		желтый цилиндр с двумя полосами (черной и белой) как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краям цилиндра
	6	
Статья 3.09, пункт 2. Каждое из нескольких моторных судов, идущих в голове буксируемого состава, или каждое из вспомогательных моторных судов, идущих рядом друг с другом: три топовых огня, расположенных друг над другом, бортовые огни, желтый кормовой огонь вместо белого		желтый цилиндр с двумя полосами (черной и белой) как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краям цилиндра

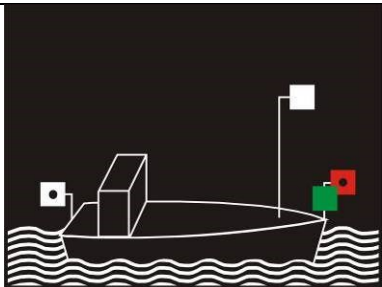
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	7	
Статья 3.09, пункт 3. Буксируемые суда: видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м		желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон
	8	
Статья 3.09, пункт 3, подпункт а). Буксируемая часть состава длиной более 110 м: два огня, первый из которых помещается в передней, а второй в кормовой части судна		желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон
	9	
Статья 3.09, пункт 3, подпункт б). Буксируемая часть состава имеет ряд из счаленных лагом судов в количестве более двух: огни или шары должны нести только два наружных судна		

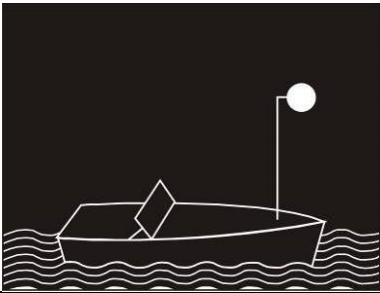
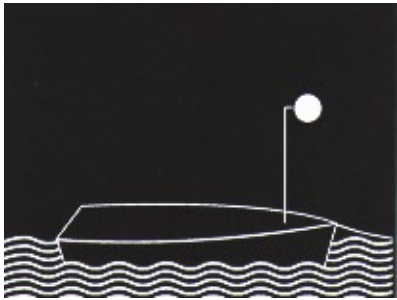
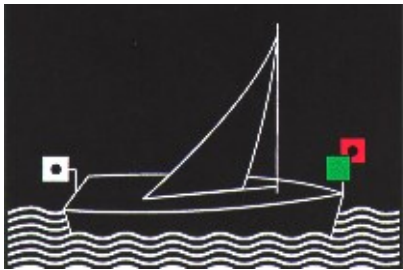
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	10	
Статья 3.09, пункт 4. Судно, расположенное в конце буксируемого состава: дополнительно один белый кормовой огонь		
	11	
Статья 3.09, пункт 4. Несколько буксируемых судов, расположенных в конце буксируемого состава: дополнительно два белых кормовых огня на наружных судах состава		
	12	
Статья 3.09, пункт 65. Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море: вместо белого огня бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08		

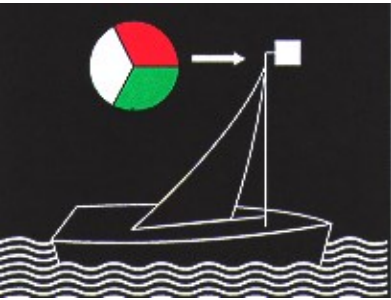
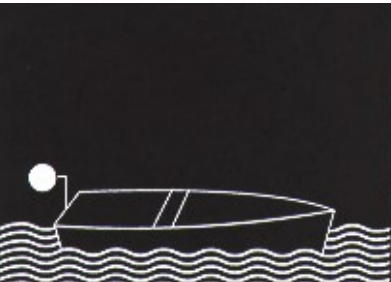
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	13	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.10, пункт 1. Толкаемые составы: три топовых огня, расположенных в виде равностороннего треугольника, при необходимости дополнительные топовые огни, бортовые огни, три кормовых огня на толкаче		
	14	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.10, пункт 1, подпункт с (ii). Толкаемые составы, более двух судов, общая ширина которых видна сзади, наряду с толкающим судном: дополнительно кормовой огонь на обоих наружных судах		
	15	
Статья 3.10, пункт 2. Толкаемые составы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами: три кормовых огня могут быть желтыми, а не белыми могут нести один желтый шар		

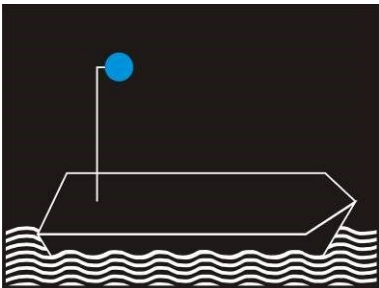
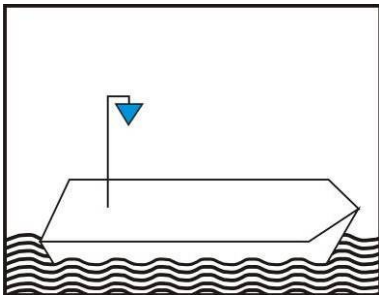
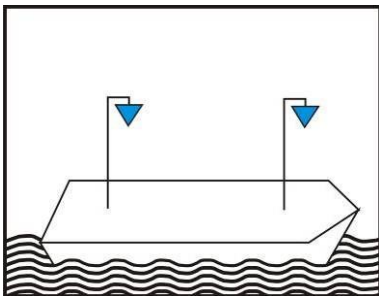
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	16	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.10, пункт 3. Толкаемые составы с двумя толкачами: 3 кормовых огня на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги, один кормовой огонь на другом толкаче		
	17	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.11, пункт 1. Счаленные группы с двумя моторными судами: на каждом судне один топовый огонь и один кормовой огонь, на внешних сторонах состава бортовые огни		
	18	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.11, пункт 1. Счаленные группы с одним моторным судном: на каждом судне один топовый огонь и один кормовой огонь, на внешних сторонах состава бортовые огни; на несамоходном судне топовый огонь может быть заменен на один ясный белый огонь, видимый со всех сторон		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	19	
Статья 3.11, пункт 2. Счаленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами: на каждом судне один топовый огонь и один кормовой огонь, на внешних сторонах состава бортовые огни каждое судно может нести один желтый шар		
	20	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.12, пункты 1 и 2. Парусные суда: бортовые огни, которые могут быть не ясными, а обыкновенными огнями, кормовой огонь и, по выбору, два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний - красный, а нижний - зеленый		
	21	
Статья 3.12, пункт 3. Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку: бортовые огни, которые могут быть не ясными, а обыкновенными огнями, один кормовой огонь и один топовый огонь черный конус вершиной вниз		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	22	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 1. Одиночные малые моторные суда: топовый ясный, а не яркий огонь, бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, кормовой огонь либо		
	23	дополнительная сигнализация отсутствует
топовый ясный, а не яркий огонь, бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, расположенными рядом, или в одном фонаре, на носу или поблизости от него, кормовой огонь либо		
	24	дополнительная сигнализация отсутствует
ясный белый огонь, видимый со всех сторон, бортовые огни, расположенные в соответствии с одним из способов, описанных выше		

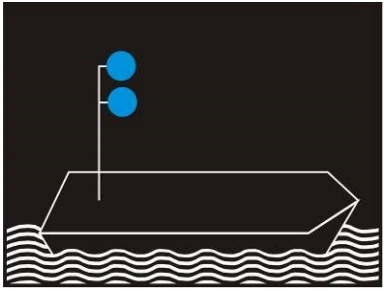
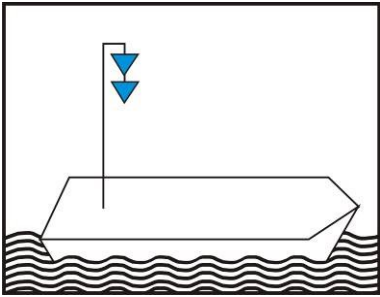
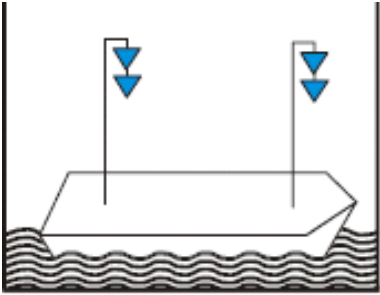
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	25	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 2. Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон		
	26	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 4. Буксируемые или идущие в счале малые суда:		
обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон		
	27	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 5. Малые парусные суда: бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными огнями, расположенными рядом или в одном фонаре на носу или поблизости от него, кормовой огонь либо		

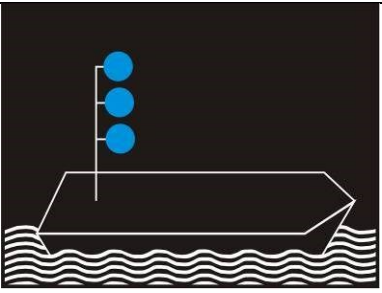
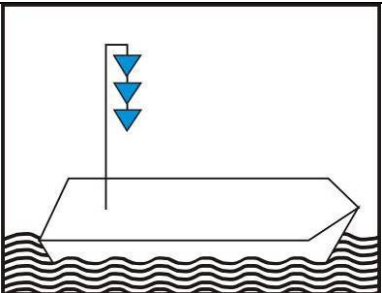
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	28	дополнительная сигнализация отсутствует
бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, и кормовой огонь, объединенные в одном фонаре, установленном на вершине или в верхней части мачты		
	29	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 5. Малые парусные суда длиной менее 7 м: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, и кроме того, второй обыкновенный белый огонь при приближении других судов		
	30	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.13, пункт 6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон		

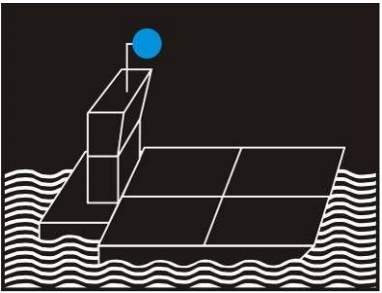
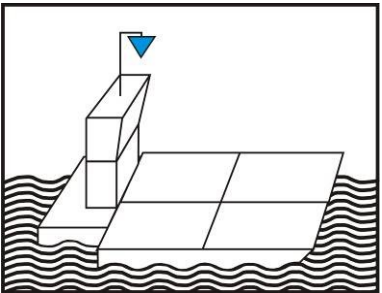
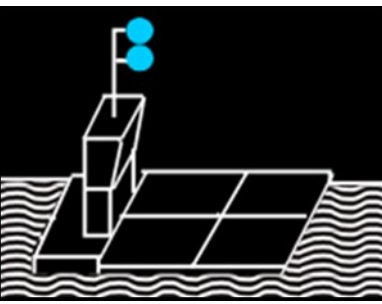
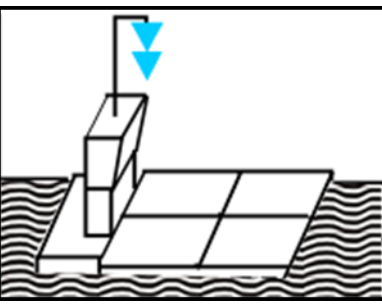
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	31a	
	31b	

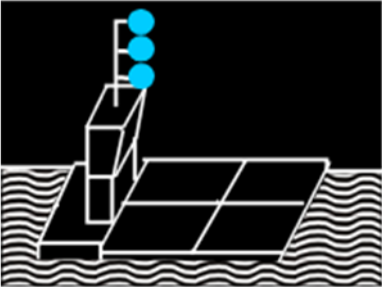
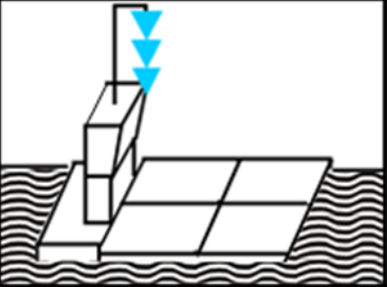
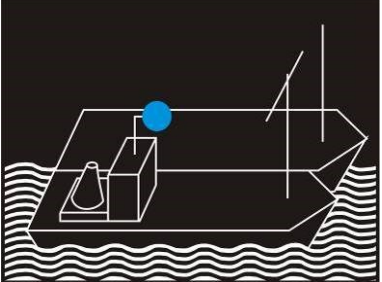
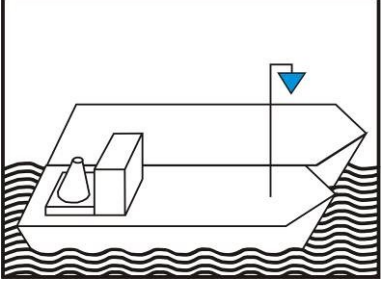
Статья 3.14, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация:

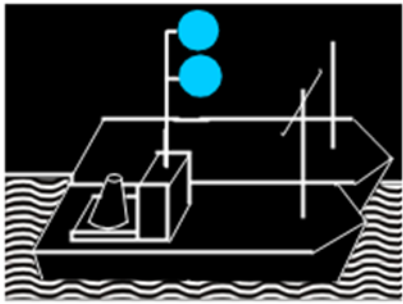
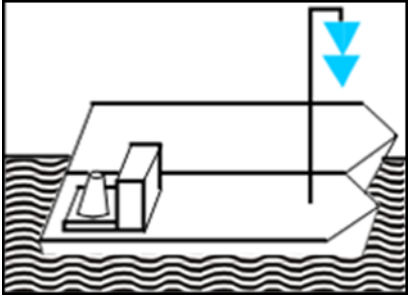
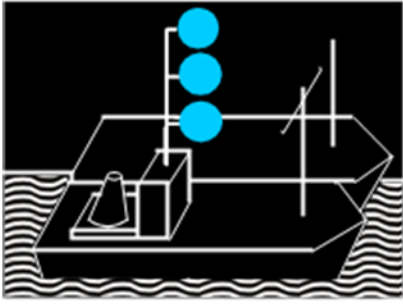
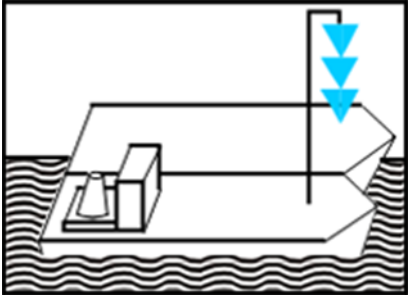
один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь	один синий конус вершиной вниз или по одному синему конусу вершиной вниз на носу и на корме судна
---	--

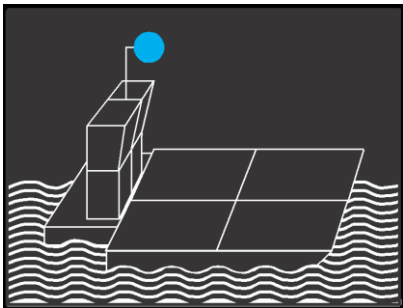
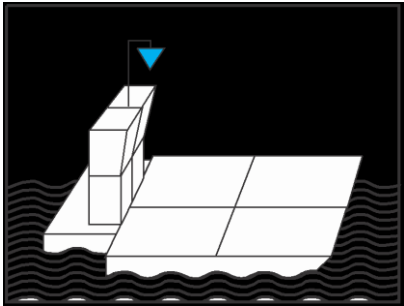
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	32a	
	32b	
Статья 3.14, пункт 2. Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня два синих конуса вершиной вниз или по два синих конуса вершиной вниз на носу и на корме судна		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	33 а	
	33 б	
Статья 3.14, пункт 3. Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня три синих конуса вершиной вниз		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	34a	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь на толкаче		один синий конус вершиной вниз на толкаче
	34b	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на толкаче		два синих конуса вершиной вниз на толкаче

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	34с	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на толкаче		три синих конуса вершиной вниз на толкаче
	35а	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счальных групп, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь на судне, передвигающем состав		один синий конус вершиной вниз на судне, передвигающем состав

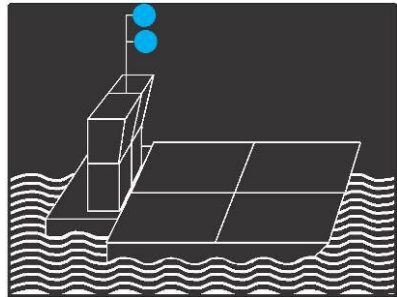
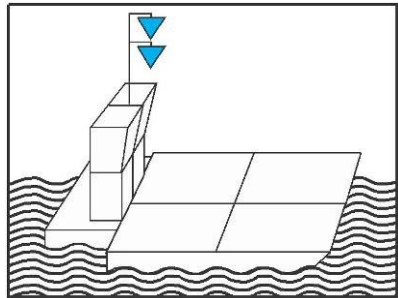
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	35b	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на судне, передвигающем состав		два синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав
	35c	
Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на судне, передвигающем состав		три синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	36а	

Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация:

один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги

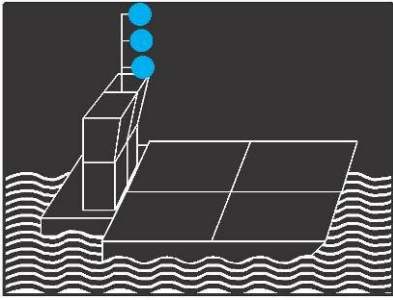
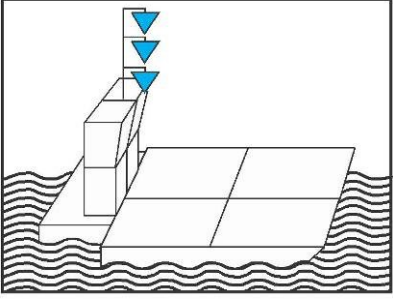
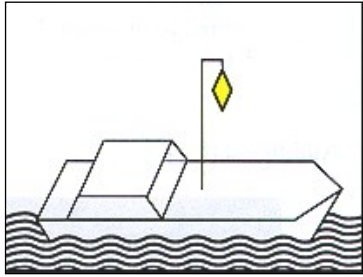
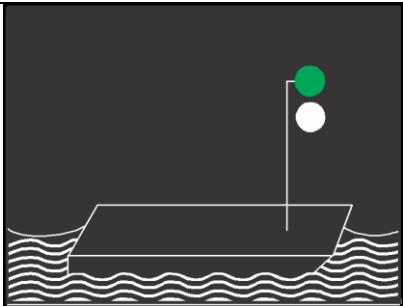
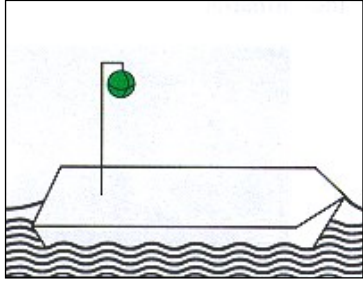
один синий конус вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги

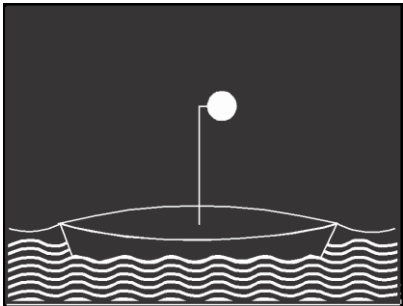
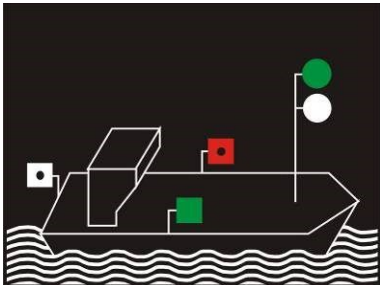
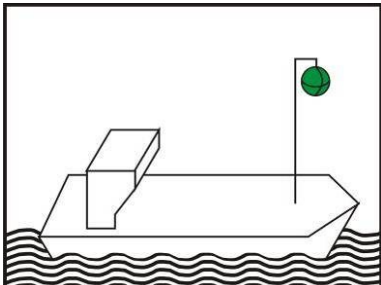
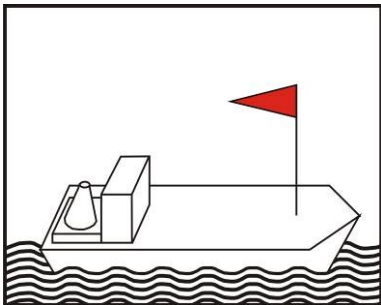
	36b	
---	-----	--

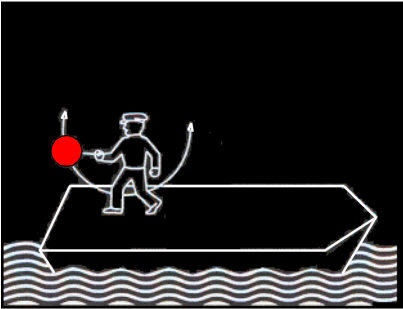
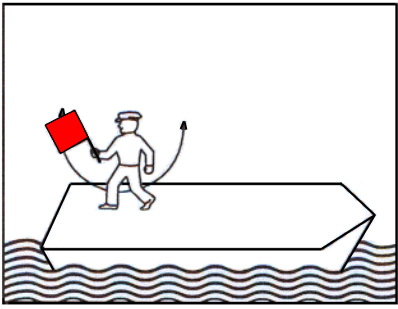
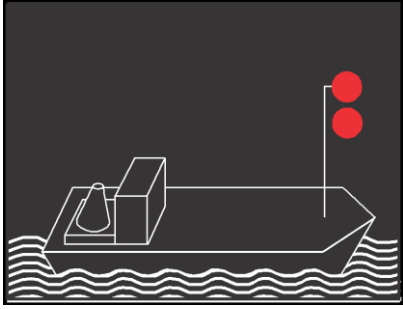
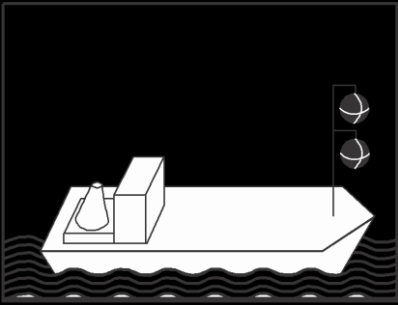
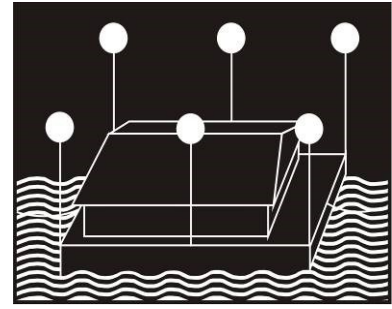
Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация:

два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги

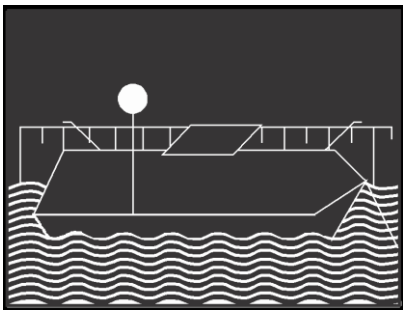
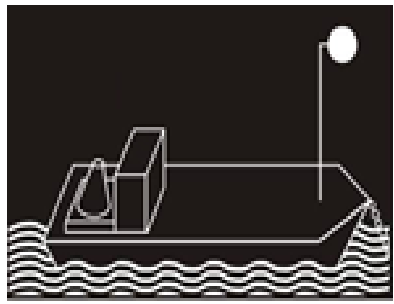
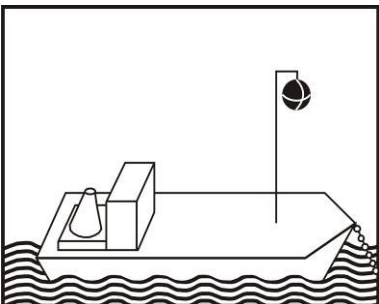
два синих конуса вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги

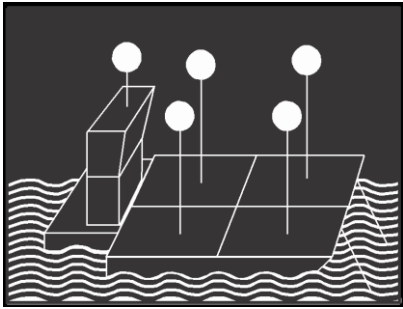
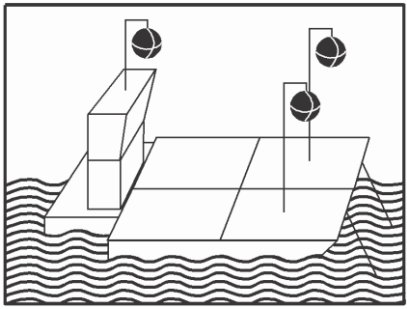
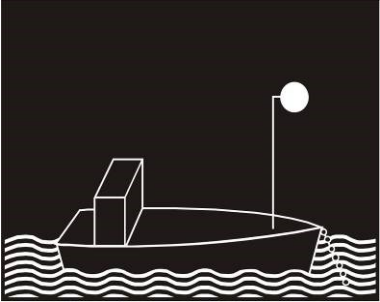
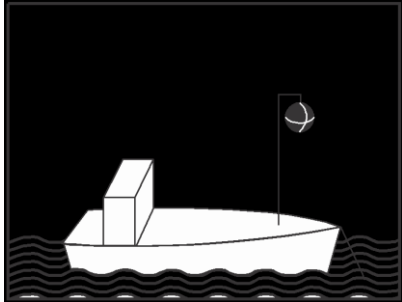
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	36с	
Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги три синих конуса вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги		
дополнительная сигнализация отсутствует	37	
Статья 3.15. Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и длина корпуса которых составляет менее 20 метров: желтый двойной конус		
	38	
Статья 3.16, пункт 1. Паромы, не передвигающиеся свободно: ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон зеленый шар		

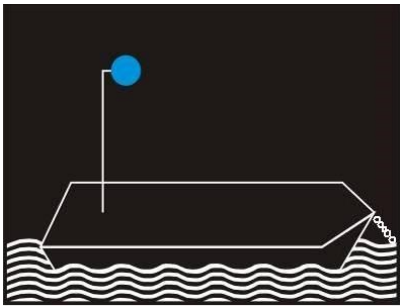
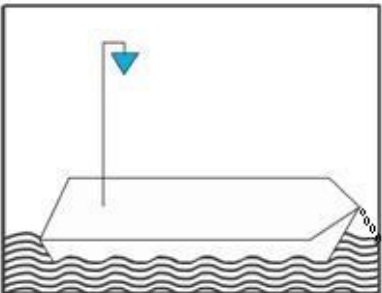
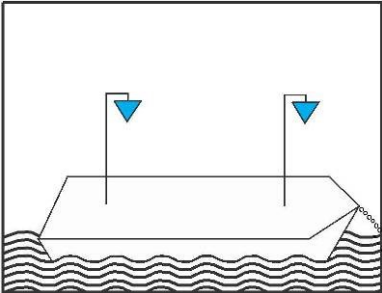
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	39	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.16, пункт 2. Шлюпка или головной поплавков паром с продольным тросом: ясный белый огонь, видимый со всех сторон		
	40	
Статья 3.16, пункт 3. Самостоятельно передвигающиеся паромы: ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон, бортовые огни, кормовой огонь		
положений нет	41	положений нет
дополнительная сигнализация отсутствует	42	
Статья 3.17. Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода: красный вымпел		

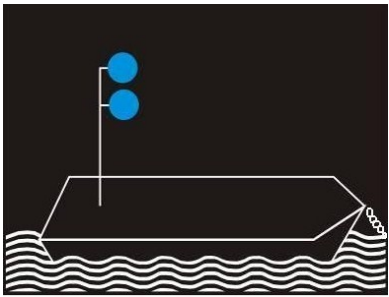
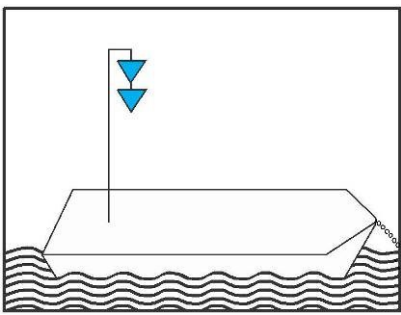
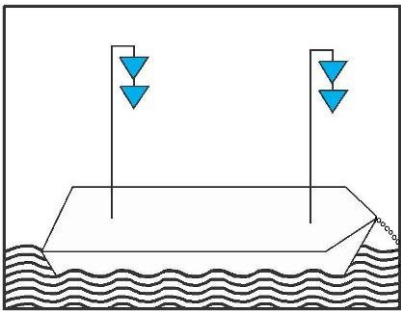
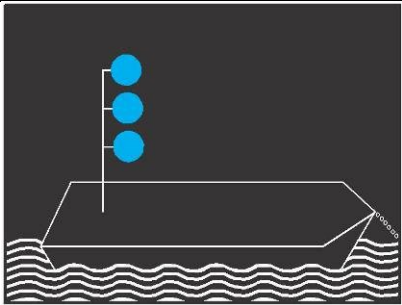
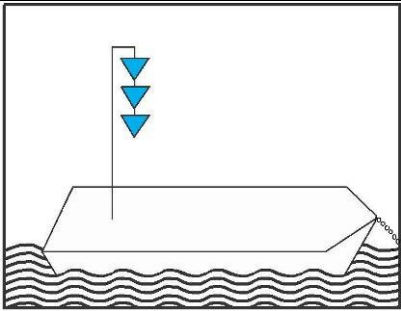
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	43а	
	43b	
Статья 3.18, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность: красный качающийся огонь; на малых судах этот огонь может быть белым или два красных огня качающийся красный флаг или два черных шара		
	44	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.19. Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок: достаточное количество ясных белых огней, видимых со всех сторон		

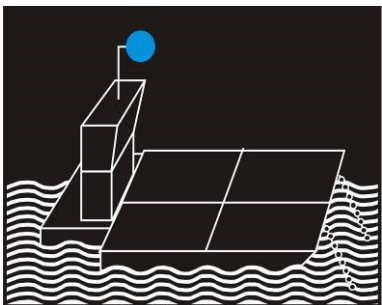
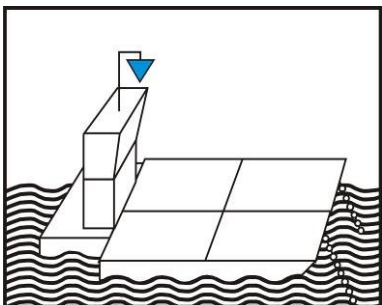
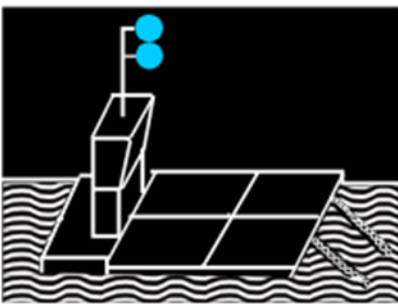
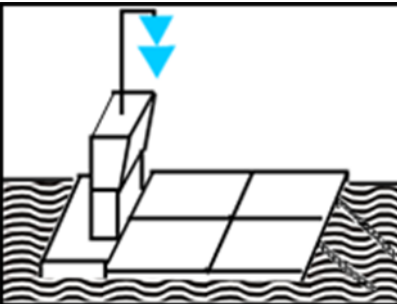
3. Стояночная сигнализация

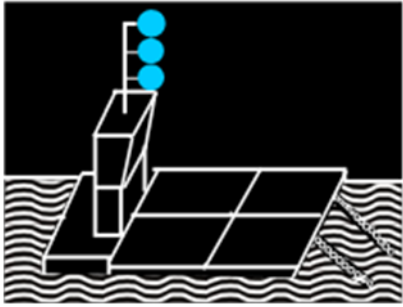
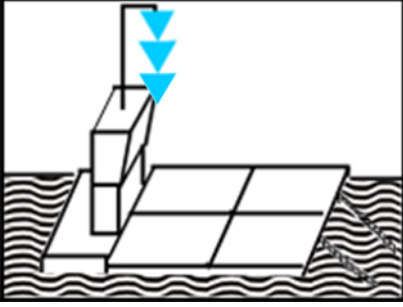
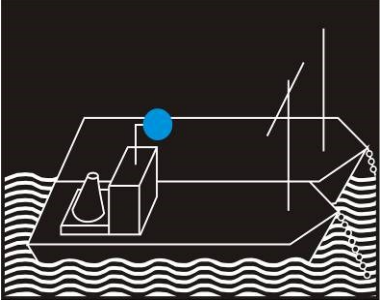
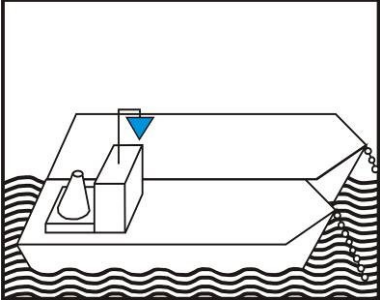
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	45	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.20, пункт 1. Все суда, находящиеся на стоянке: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, помещаемый со стороны фарватера		
	46	
Статья 3.20, пункт 1. Одиночные суда или пришвартованные к другим суда, стоящие на открытом месте: один обыкновенный белый огонь или два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, в носовой и кормовой части судна черный шар в носовой части судна		

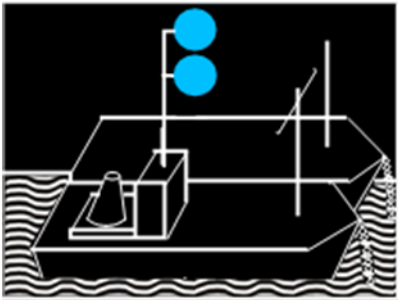
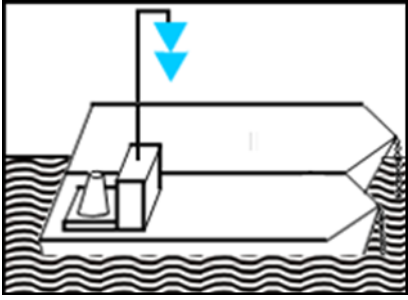
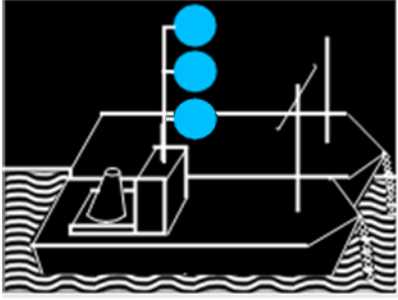
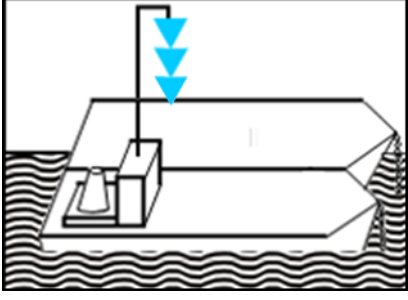
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	47	
Статья 3.20, пункт 2. Толкаемые составы, стоящие на открытом месте: на каждом судне состава в соответствующем месте обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Общее число огней сигнализации барж не должно превышать четыре, при условии, что контуры состава ясно обозначены. черный шар на судне в головной части состава или на внешних судах в головной части состава, и при необходимости на толкаче.		
	48	
Статья 3.20, пункт 3. Малые суда, находящиеся на стоянке на открытом месте: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. черный шар в головной части судна.		

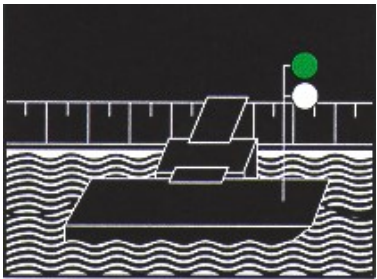
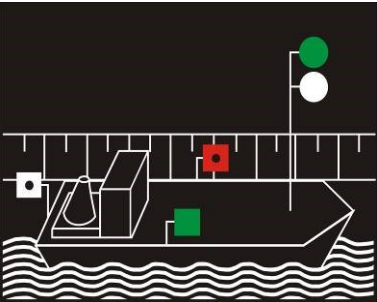
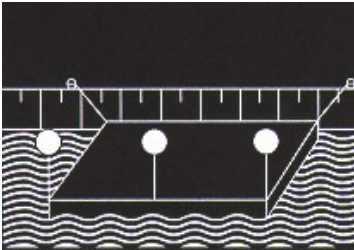
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	49a	
	49b	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь один синий конус вершиной вниз или по одному синему конусу вершиной вниз на носу и на корме судна		

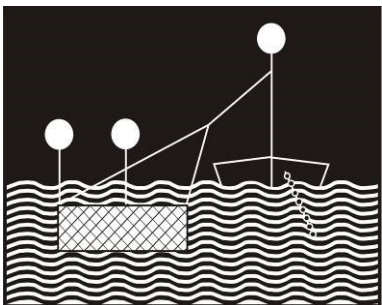
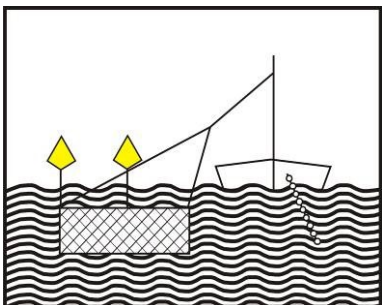
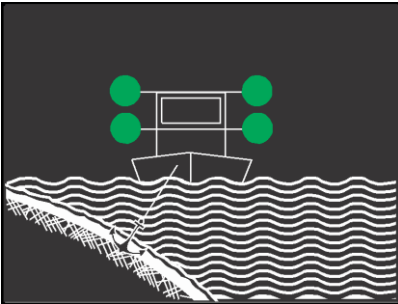
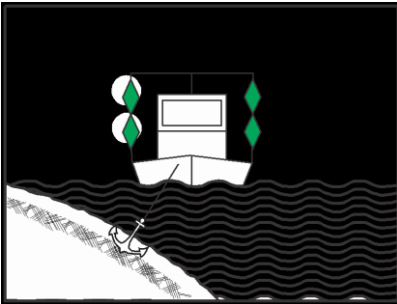
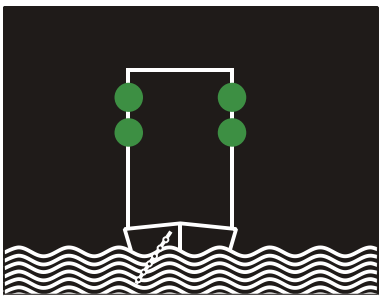
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	49с	
	49d	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня два синих конуса вершиной вниз или по два синих конуса вершиной вниз на носу и на корме судна		
	49е	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня три синих конуса вершиной вниз		

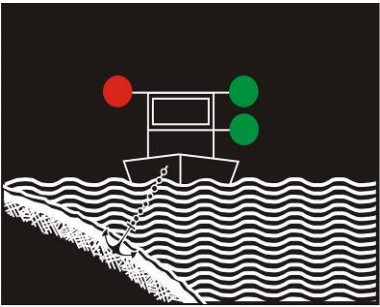
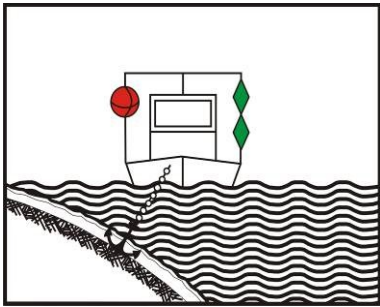
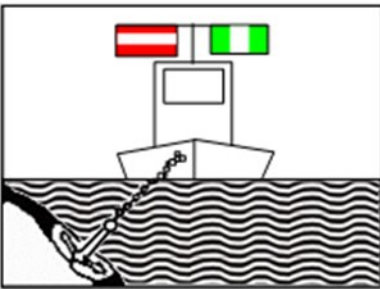
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	50a	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь на толкаче один синий конус вершиной вниз на толкаче		
	50b	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на толкаче два синих конуса вершиной вниз на толкаче		

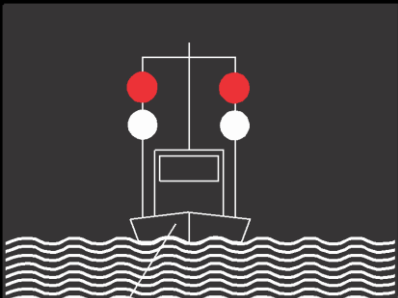
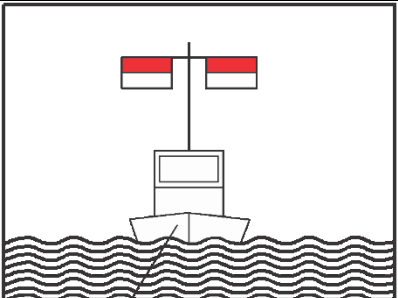
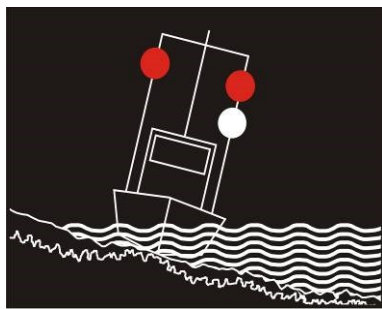
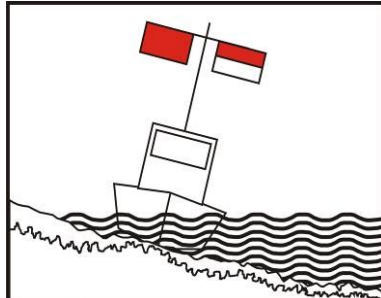
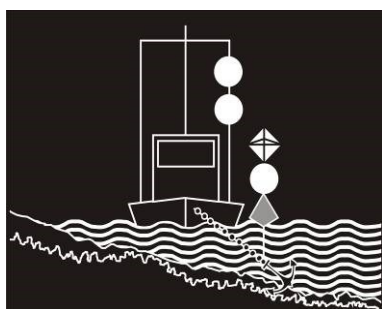
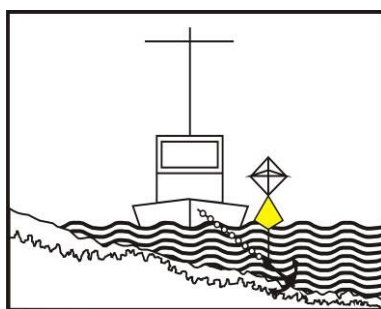
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	50с	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обычных синих огня на толкаче три синих конуса вершиной вниз на толкаче		
	51а	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счальных групп, осуществляющих перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: один видимый со всех сторон обычный синий огонь на судне, передвигающем состав один синий конус вершиной вниз на судне, передвигающем состав		

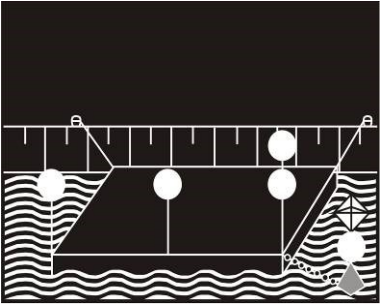
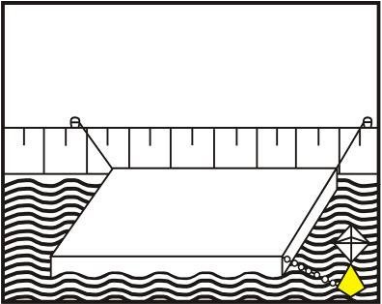
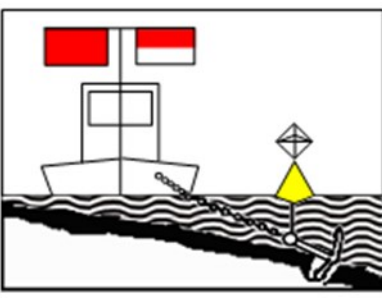
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	51b	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счальных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных для здоровья веществ, для которых в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на судне, передвигающем состав два синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав		
	51c	
Статья 3.21. Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счальных групп, осуществляющих перевозки определенных взрывоопасных веществ, для которых в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12 ВОПОГ предписана нижеследующая сигнализация: три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня на судне, передвигающем состав три синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	52	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.22, пункт 1. Не передвигающиеся свободно паромы, стоящие у пристани: ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон.		
	53	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.22, пункт 2. Свободно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани: ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон. При краткосрочной остановке кормовой огонь и бортовые огни.		
	54	дополнительная сигнализация отсутствует
Статья 3.23. Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке: в достаточном количестве обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон.		

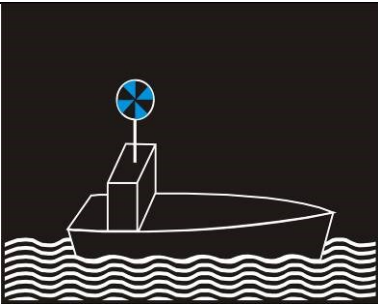
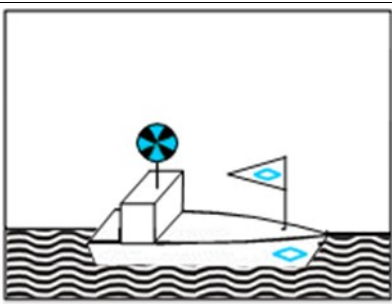
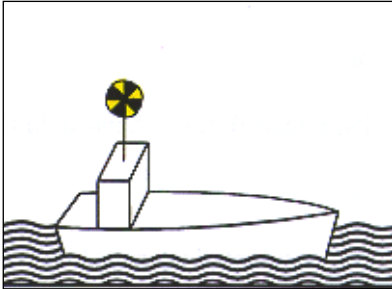
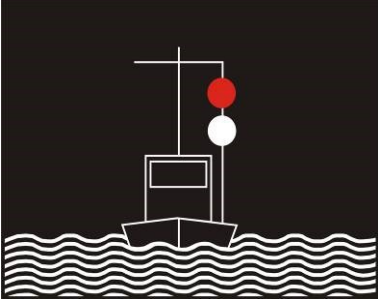
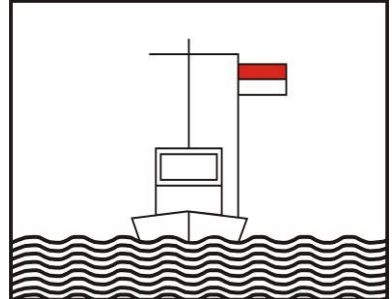
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	55	
Статья 3.24. Рыболовные суда, находящиеся на стоянке, с сетями или жердями, представляющими опасность для судоходства: в достаточном количестве обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон. желтые поплавки или желтые флаги, количество которых является достаточным.		
	56a	
		56b
Статья 3.25, подпункт 1 а) и подпункт 2 а). Плавучие средства, выполняющие работы, и суда на стоянке, выполняющие работы или операции по зондированию или промеру глубин; проход свободен с обеих сторон: с обеих сторон два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим с обеих сторон два зеленых двойных конуса, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим либо с обеих сторон щит Е.1 "Разрешение прохода" (Приложение 7)		

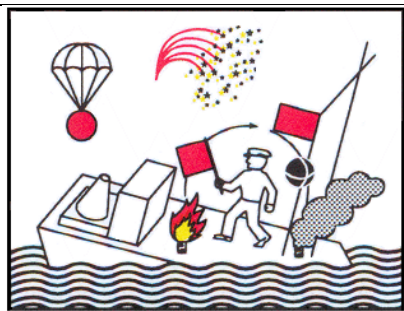
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	57a	
	57b	
Статья 3.25, подпункты 1 а) и 1 б), а также подпункты 2 а) и 2 б). Плавучие средства, выполняющие работы, и суда на стоянке, выполняющие работы или операции по зондированию или промеру глубин; проход свободен с одной из сторон: с той стороны, где проход свободен - два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, помещаемых один над другим, а с той стороны, где проход несвободен – один видимый со всех сторон обычный красный огонь или ясный красный огонь с той стороны, где проход свободен - два зеленых двойных конуса, помещаемых один над другим, а с той стороны, где проход несвободен – один красный шар либо с той стороны, где проход свободен - щит Е.1 "Разрешение прохода" (Приложение 7), а с той стороны, где проход несвободен – щит А.1 "Запрещение прохода" (Приложение 7)		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	58	
		
Статья 3.25, подпункты 1 с) и 1 d), а также пункт 4, Плавучие средства, выполняющие работы, и суда на стоянке, выполняющие работы или операции по зондированию или промеру глубин, которые нуждаются в защите от болтанки, а также стоящие на мели или затонувшие суда: с той стороны, где проход свободен - обыкновенный или ясный красный огонь над обыкновенным или ясным белым огнем, и при необходимости с той стороны, где проход несвободен – один обыкновенный или ясный красный огонь, все огни должны быть видны со всех сторон с той стороны, где проход свободен - флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, и при необходимости с той стороны, где проход несвободен – флаг или щит красного цвета		
	60	
Статья 3.26. Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства: два обыкновенных белых огня, видимые со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон желтый поплавок с радиолокационным отражателем		

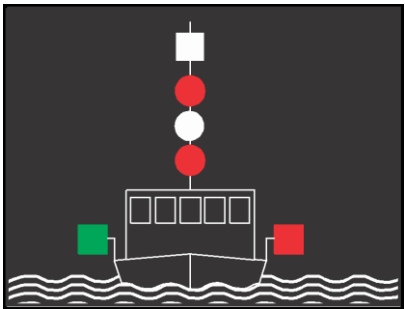
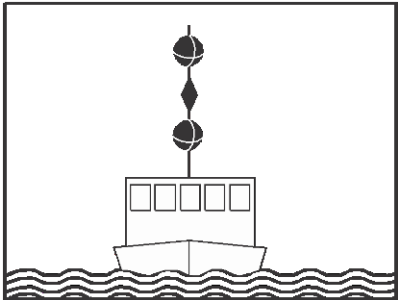
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	61a	
Статья 3.26. Соединения плавучего материала и плавучие установки, якоря которых могут представлять опасность для судоходства: два обыкновенных белых огня, видимые со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон		желтый поплавок с радиолокационным отражателем
	61b	
Статья 3.26, пункт 3. Пример сигнализации на плавучих средствах, кабели, якорные цепи или якоря которых могут представлять опасность для судоходства: поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон		желтый поплавок с радиолокационным отражателем

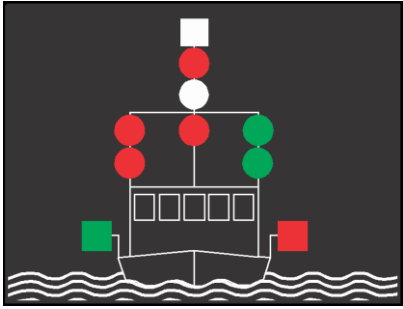
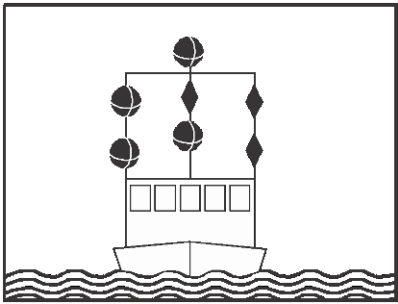
4. Особая сигнализация

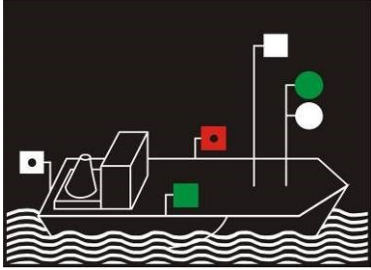
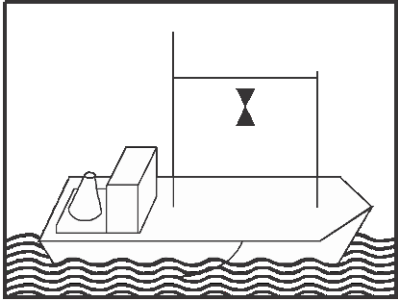
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	62	
Статья 3.27. Дополнительная сигнализация судов органов контроля, пожарных и спасательных судов: если этого требует служебная деятельность, обыкновенный проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон, и белый выпел с изображением в середине белого ромба, окаймленного синей рамкой.		
	63	
Статья 3.28. Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути: обыкновенный или ясный проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон		
	64	
Статья 3.29. Дополнительная сигнализация для защиты от болтанки: обыкновенный или ясный красный огонь над обыкновенным или ясным белым огнем, все огни должны быть видимы со всех сторон один флаг или щит, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, или два флага или щита один над другим, верхний из которых красного, а нижний белого цвета		

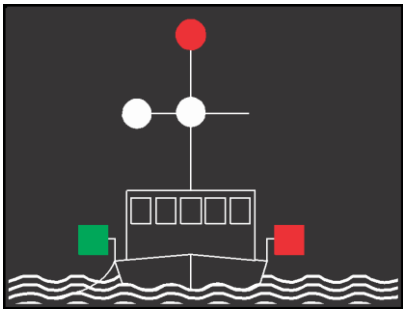
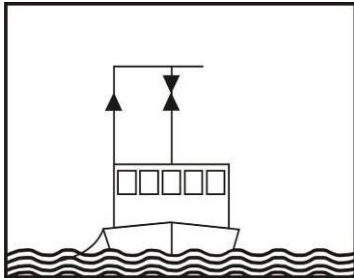
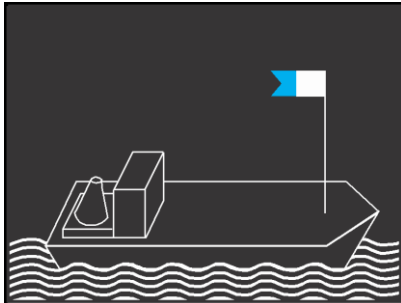
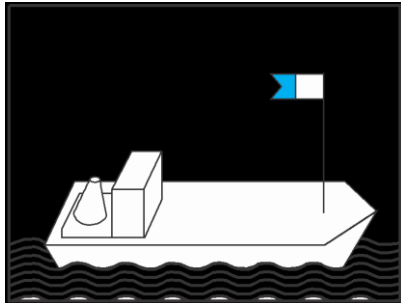
НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ		
	65			
Статья 3.30. Сигналы бедствия: флаг или любой другой подходящий предмет, вращаемый кругообразно, или огонь, вращаемый кругообразно, или флаг с находящимся над ним или под ним шаром или шарообразным предметом, или ракеты или петарды, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета, или световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ●●● — — — ●●● (SOS) по азбуке Морзе, или сигнал в виде пламени, образующегося при сжигании гудрона, масла и т.д., или красные светящиеся ракеты, спускающиеся на парашюте, или ручные факелы красного цвета, или медленные повторяющиеся движения вытянутыми с обеих сторон руками вверх и вниз.				
		66		
Статья 3.31. Посторонним вход воспрещен¹				
		67		
Статья 3.32. Запрещение курения, использования незащищенного осветительного устройства или открытого пламени на борту.¹				

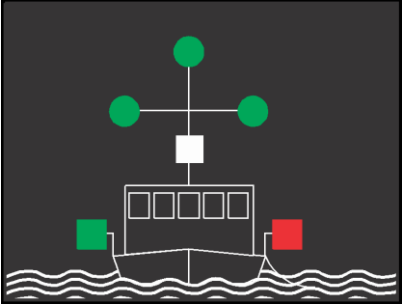
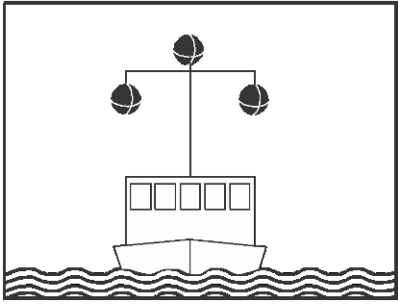
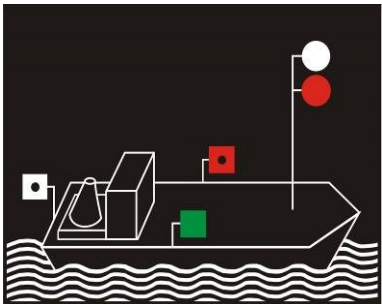
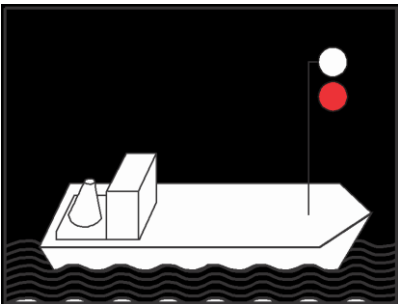
¹ Первый рисунок содержит новый знак. Второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	68	
Статья 3.33. Запрещение стоянки вдоль борта судна Статья 10.10, пункт 7 а) - Обязанность проявлять осторожность при бункеровке сжиженного природного газа (СПГ)		
	69	
Статья 3.34, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования: три ясных или обыкновенных огня, из которых верхний и нижний огни являются красными, а средний – белым, расположенных на расстоянии не менее 1 м один над другим на высоте, на которой они видны со всех сторон 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		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	70	
Статья 3.34, пункт 2. Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования; проход свободен с одной стороны два ясных или обыкновенных красных огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м таким образом, чтобы они были видны со всех сторон на той стороне или сторонах, где находится преграда, и два ясных или обыкновенных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м таким образом, чтобы они были видны со всех сторон, на той стороне или сторонах, где проход свободен два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится преграда; два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	71	
Статья 3.35, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов, занятых протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер): 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 b) статьи 3.08, и на высоте, превышающей по меньшей мере в два раза упомянутое выше расстояние по вертикали два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенных друг над другом, на высоте, на которой они видны со всех сторон		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	72	
Статья 3.35, пункт 2. Рыболовные суда, за исключением траулеров, орудие лова которых простирается на расстояние более 150 м по горизонтали от судна: ясный или обыкновенный красный огонь, видимый со всех сторон и 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 черный конус вершиной вверх		
	73	
Статья 3.36. Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ: 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		

НОЧЬЮ	рисунок	ДНЁМ
	74	
Статья 3.37. Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением: 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		
	75	
Статья 3.38. Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы: 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 устанавливаться на вершине или рядом с вершиной мачты		
	76	
Статья 2.06. Оповестительные знаки судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) как топливо		

СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

Судовые огни и цвет судовых сигнальных огней должны соответствовать положениям действующих Рекомендаций Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, или действующей Резолюции ЕЭК ООН о технических предписаниях для судов внутреннего плавания, либо действующей Директивы Европейского Союза о технических требованиях к судам внутреннего плавания.

**СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ
СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**

Светосила и дальность видимости судовых сигнальных огней должны соответствовать положениям действующих Рекомендаций Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, или действующей резолюции ЕЭК ООН о технических предписаниях для судов внутреннего плавания, либо действующей Директивы Европейского Союза о технических требованиях к судам внутреннего плавания.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ**I. ТОНАЛЬНОСТЬ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ**

Предписания для тональности звуковых сигналов должны соответствовать положениям действующих Рекомендаций Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, или действующей резолюции ЕЭК ООН о технических предписаниях для судов внутреннего плавания, либо действующей Директивы Европейского Союза о технических требованиях к судам внутреннего плавания.

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Предписания для контроля уровня акустического давления должны соответствовать положениям действующих Рекомендаций Дунайской Комиссии, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, или действующей резолюции ЕЭК ООН о технических предписаниях для судов внутреннего плавания, либо действующей Директивы Европейского Союза о технических требованиях к судам внутреннего плавания.

III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Звуковые сигналы, иные, чем удары в колокол и трехтональные звуковые сигналы, должны заключаться в подаче одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

- короткий звук: звук продолжительностью примерно в 1 секунду;
- продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в 4 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, из шести звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалами такой же продолжительности.

A. Общие сигналы



1 продолжительный звук

"Внимание"



1 короткий звук

"Изменяю свой курс вправо"



2 коротких звука

"Изменяю свой курс влево"



3 коротких звука

"Мои движители работают на задний ход"



4 коротких звука

"Не могу маневрировать"



повторяющиеся один короткий и один продолжительный звуки

"Держитесь от меня в стороне"



Серия очень коротких звуков

"Непосредственная опасность столкновения"



Повторяющиеся продолжительные звуки

"Сигнал бедствия"



Удары в колокол

Статья 4.04



В. Сигналы встречного плаванияПросьба о расхождении левым бортом

■	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	"Хочу разойтись левым бортом"	Статья 6.04, пункт 5
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	"Согласен, расходимся левым бортом"	Статья 6.04, пункт 6
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	"Не согласен, расходимся правым бортом"	Статья 6.05, пункт 3
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	"Согласен разойтись правым бортом"	Статья 6.05, пункт 4

Просьба о расхождении правым бортом

■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	"Хочу разойтись правым бортом"	Статья 6.04, пункт 5
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	"Согласен, расходимся правым бортом"	Статья 6.04, пункт 6
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	"Не согласен, расходимся левым бортом"	Статья 6.05, пункт 3
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	"Согласен разойтись левым бортом"	Статья 6.05, пункт 4

С. Сигналы обгонаПросьба об обгоне по левому борту

	2 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	"Хочу обойти по вашему левому борту"	Статья 6.10, пункт 2
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	"Согласен, обходите по моему левому борту"	Статья 6.10, пункт 3
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	"Не согласен, обходите по моему правому борту"	Статья 6.10, пункт 4
	1 короткий звук, подаваемый обгоняющим судном	"Согласен, обхожу по вашему правому борту"	Статья 6.10, пункт 4

Просьба об обгоне по правому борту

	2 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	"Хочу обойти по вашему правому борту"	Статья 6.10, пункт 2
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	"Согласен, обходите по моему правому борту"	Статья 6.10, пункт 3
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	"Не согласен, обходите по моему левому борту"	Статья 6.10, пункт 4
	2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	"Согласен, обхожу по вашему левому борту"	Статья 6.10, пункт 4

Невозможность обгона


 5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном "Меня обгонять нельзя" Статья 6.10, пункт 5

D. Сигналы поворота


 1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук "Намерен повернуть направо" Статья 6.13, пункт 2


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

E. Порты и притоки; вход и выход с пересечением водного путиE1. Сигналы, подаваемые при входе в порты и притоки и выходе из них


 3 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук "Намерен идти направо" Статья 6.16, пункт 2

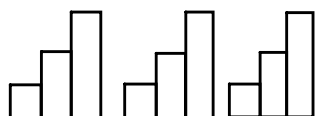

 3 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука "Намерен идти налево" Статья 6.16, пункт 2

Е2. Сигналы при выходе на водный путь из портов и притоков для его пересечения

	3 продолжительных звука	"Намерен пересечь"	Статья 6.16, пункт 2
за ними при необходимости следуют вплоть до завершения пересечения:			
	1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук	"Намерен идти направо"	Статья 6.16, пункт 2
	1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука	"Намерен идти налево"	Статья 6.16, пункт 2

F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

a) суда, идущие с использованием радиолокатора



i) суда, идущие вниз, за исключением малых судов

трехтональный сигнал, повторяющийся необходимое количество раз

Статья 6.32 пункт 4 а)



ii) одиночные суда, идущие вверх

1 продолжительный звук

Статья 6.32, пункт 4с)

b) суда, не идущие при помощи радиолокатора



одиночные суда и составы

1 продолжительный звук, повторяющийся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.33, пункт b)

G. Сигналы при отходе с места стоянки без совершения разворота



1 короткий звук

Когда судно идет
направо

Статья 6.14



2 коротких звука

Когда судно идет
налево

Статья 6.14

СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ

- 1) Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.
- 2) Для повышения заметности щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.
- 3) Размеры и цвета щитов должны соответствовать Рекомендациям Дунайской Комиссии в действующей редакции.

I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**A. Запрещающие сигнальные знаки**

- A.1 - Запрещение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 3.25 пункт 2 b), 6.08, 6.16, 6.22, 6.22-бис, 6.25, 6.26, 6.27 и 6.28-бис)

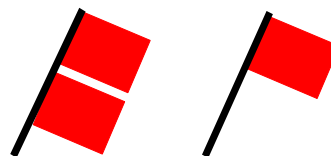
A.1 а) щиты



либо A.1.b), A.1.c), A.1.d) красные огни



либо A.1.e), A.1.f) красные флаги

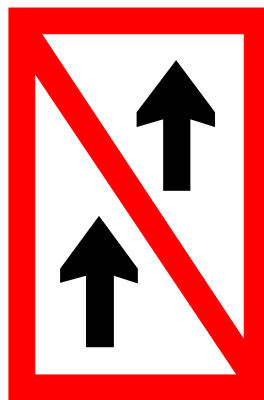


Два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение

- A.1.1 Участки, закрытые для использования, запрещение прохода, за исключением малых немоторных судов (см. статью 6.22)



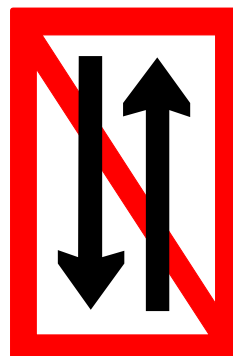
А.2 - Запрещение всякого обгона
(см. статью 6.11, а))



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



А.4 - Запрещение встречи и обгона
(см. статью 6.08, пункт 1)



А.4.1 - Запрещение встречи и обгона,
касающееся только составов
(см. статью 6.08, пункт 1)



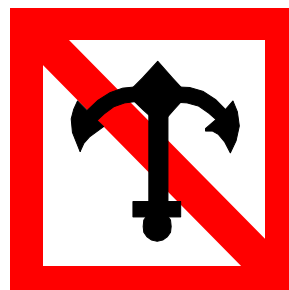
- А.5 - Запрещение стоянки на стороне водного пути, на которой расположен щит (на якоре или на швартовых у берега) (см. статью 7.02, пункт 1)



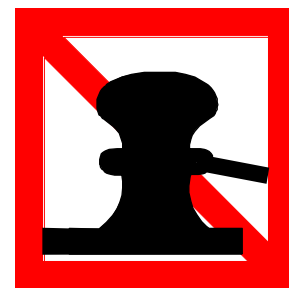
- А.5.1 - Запрещение стоянки судов на участке водного пути по ширине, указанной в метрах (измеренной от знака) (см. статью 7.02, пункт 1)



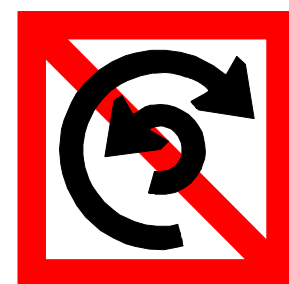
- А.6 - Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы и цепи на стороне водного пути, на которой расположен щит (см. статьи 6.18, пункт 2 и 7.03, пункт 1b))



- А.7. - Запрещение швартоваться у берега на стороне водного пути, на которой расположен щит (см. статью 7.04, пункт 1b))

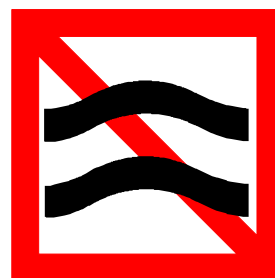


- А.8. - Запрещение делать повороты (см. статью 6.13, пункт 5)



- A.9 - Запрещение создавать болтанку, которая может причинить ущерб (см. статью 6.20, пункт 1 е) и статью 10.10, пункт 7 б))

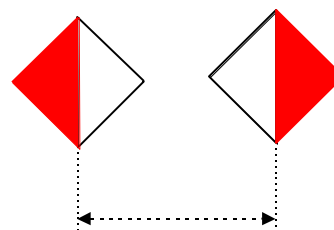
A.9.a)



либо
A.9.b)



- A.10 - Запрещение прохода вне обозначенного пространства (под пролетами мостов и при прохождении плотин) (см. статью 6.24, пункт 2а))



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

A.11 a)



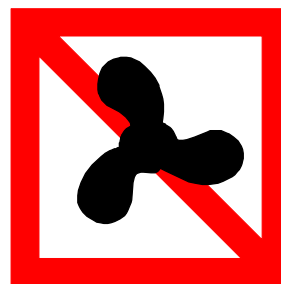
либо A.11 b)



либо A.11 c) (один красный огонь погашен)



А.12 - Запрещение плавания моторных судов



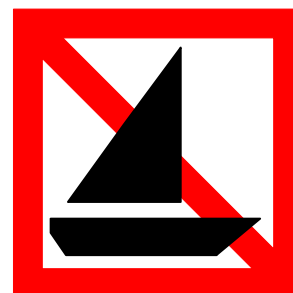
А.13 - Общее запрещение плавания спортивных либо прогулочных судов



А.14 - Запрещение воднолыжного спорта



А.15 - Запрещение плавания парусных судов



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



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

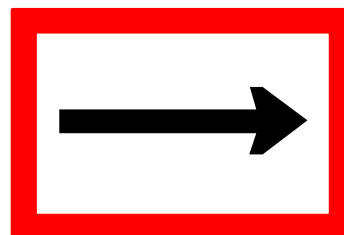


А.20 - Запрещение плавания на водных мотоциклах



В. Предписывающие сигнальные знаки

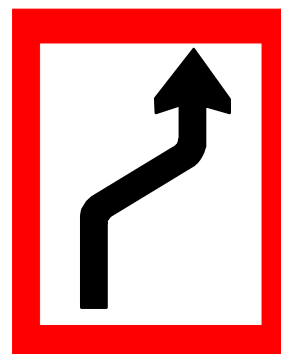
- В.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой (см. статью 6.12, пункт 1)



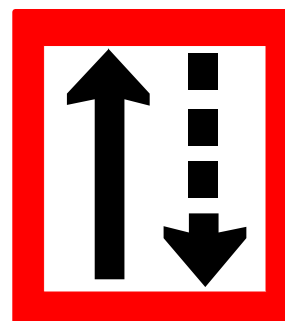
- В.2 а) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



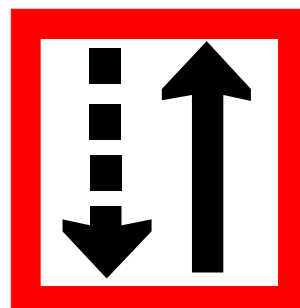
- В.2 б) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



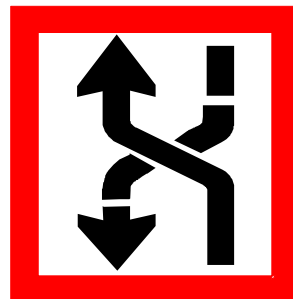
- В.3 а) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



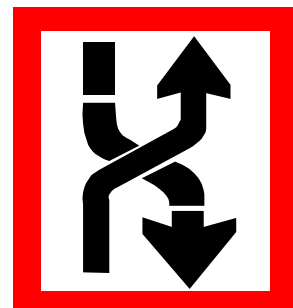
- В.3 б) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



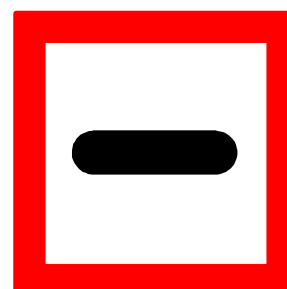
- В.4 а) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



- В.4 б) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта (см. статью 6.12, пункт 1)



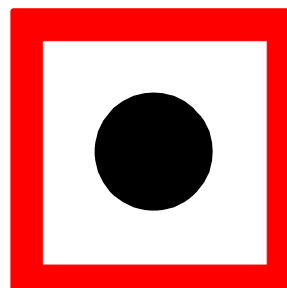
- В.5 - Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах (см. статьи 6.26, пункт 2 и 6.28, пункт 1)



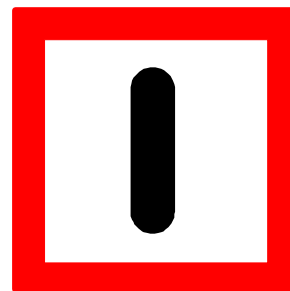
- В.6 - Предписание не превышать указанную скорость (в км/ч)



- В.7 - Предписание подать звуковой сигнал

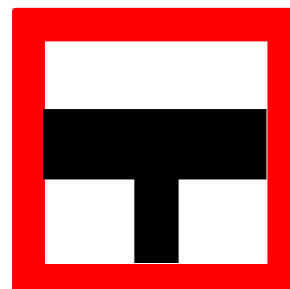


- В.8 Предписание соблюдать особую бдительность (см. статью 6.08, пункт 2)

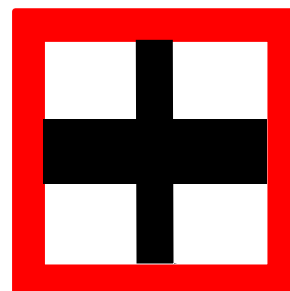


- В.9 Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость (см. статью 6.16, пункт 4)

В.9 а)



В.9 б)



- В.10 Предписание судам, идущим по основному пути, изменить в случае необходимости свой курс или скорость, для того чтобы уступить путь судам, выходящим из порта или притока (см. статью 6.16, пункты 3 и 6)



- В.11 а) Обязанность выйти на радиотелефонную связь
(см. статью 4.05, пункт 5)

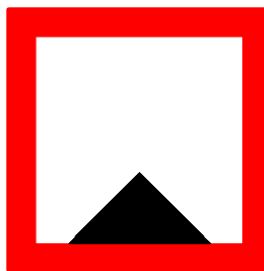


- В.11 б) Обязанность выйти на радиотелефонную связь на канале, указанном на знаке
(см. статью 4.05, пункт 5)



С. Сигнальные знаки ограничения

- С.1 - Глубина ограничена

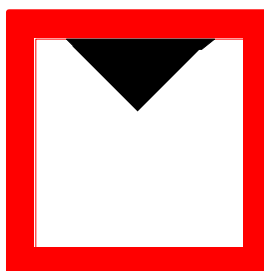


C.1a)



C.1b)

- С.2 - Свободная высота над уровнем воды ограничена

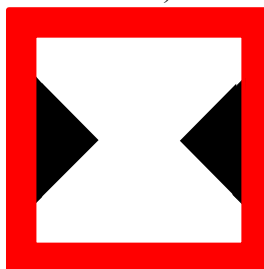


C.2a)



C.2b)

- С.3 - Ширина прохода или фарватера ограничена



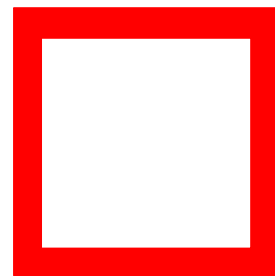
C.3a)



C.3b)

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

- С.4 - Имеются ограничения судоходства, они указаны на информационной табличке под сигнальным знаком



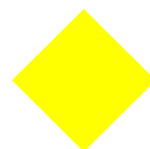
- С.5 - Фарватер удален от правого (левого) берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам



Д. Знаки необязательного предписания

- Д.1 - Рекомендуемый проход

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



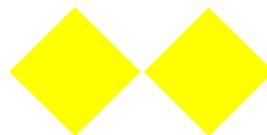
D.1a)



либо

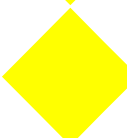
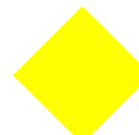
D.1b)

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

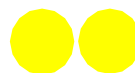


D.1c)

либо



D.1d)



D.1e)



либо

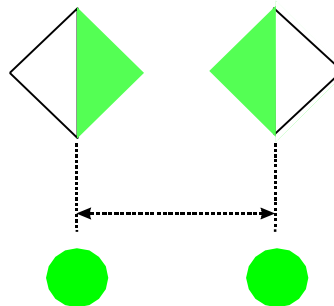
D.1f)

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

D.2 a)

либо

D.2b)

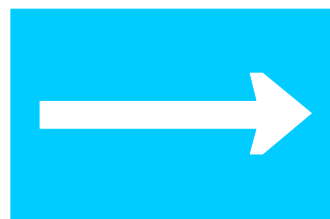


- D.3 - Рекомендация движения

D.3 a) в направлении стрелки

либо

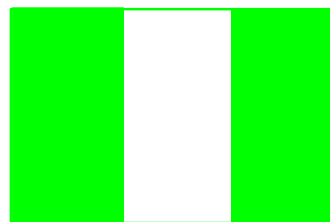
D.3b) в направлении от постоянного огня
к изофазному огню



Е. Указательные знаки

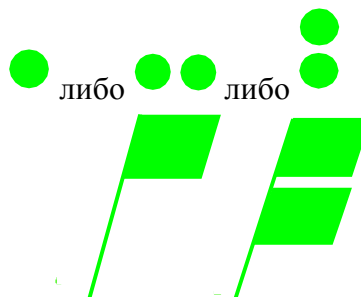
- Е.1 - Разрешение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 и 6.28-бис)

Е.1a) либо щит

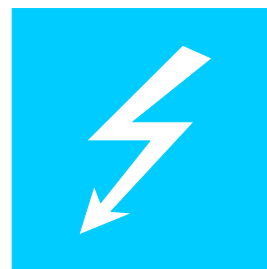


либо Е.1b), Е.1c), Е.1d)
зеленые огни

либо Е.1f), Е.1g) зеленые флаги



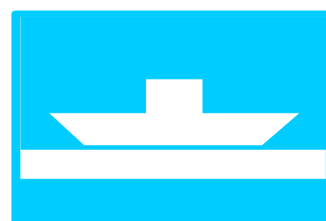
Е.2 - Указатель воздушных линий-перекидок



Е.3 - Плотина



Е.4
Е.4 а) Паром, не передвигающийся свободно



Е.4 б) Паром, передвигающийся свободно



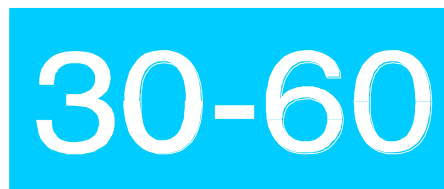
Е.5 - Разрешение стоянки (на якорь или на швартовых у берега) на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02, пункт 2 и 7.05, пункт 1)



Е.5.1 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого, считая от щита, указана на нем в метрах (см. статью 7.05, пункт 2)



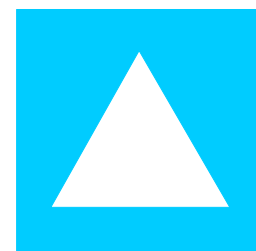
- Е.5.2 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности между двумя расстояниями, которые, считая от щита, указаны на нем в метрах (см. статью 7.05, пункт 3)



- Е.5.3 - Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.05, пункт 4)



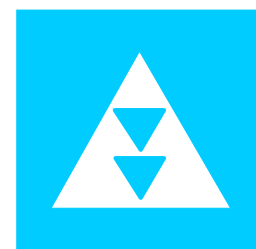
- Е.5.4 - Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьей 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



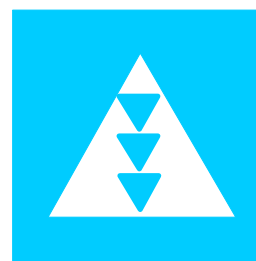
- Е.5.5 - Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести один синий огонь или один синий конус в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



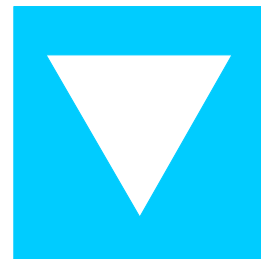
- Е.5.6 - Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести два синих огня или два синих конуса в соответствии с пунктом 2 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



- Е.5.7 - Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



Е.5.8 - Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьёй 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



Е.5.9 - Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и обязаны нести один синий огонь или один синий конус в соответствии с пунктом 1 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



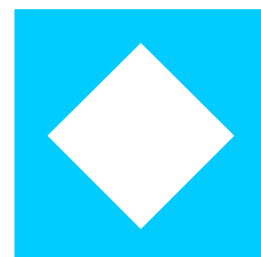
Е.5.10 - Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и обязаны нести два синих огня или два синих конуса в соответствии с пунктом 2 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



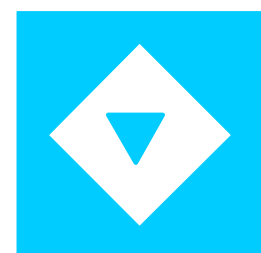
Е.5.11 - Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



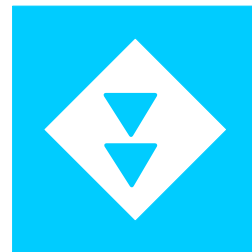
Е.5.12 - Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьёй 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



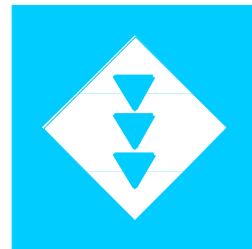
Е.5.13 - Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести один синий огонь или один синий конус в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



- Е.5.14 - Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести два синих огня или два синих конуса в соответствии с пунктом 2 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



- Е.5.15 - Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.06)



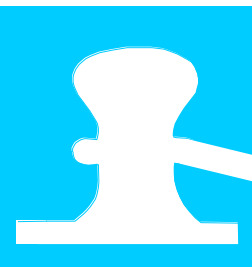
- Е.6 - Разрешение стоять на якоре (см. статью 7.03) или волочить якоря, тросы или цепи на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 6.18, пункт 3)



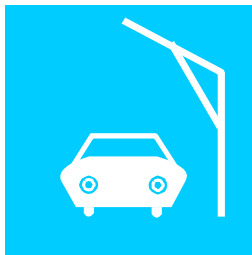
- Е.6.1 - Разрешение использовать опоры (см. статью 7.03)



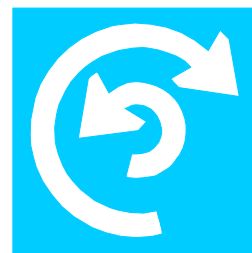
- Е.7 - Разрешение швартоваться у берега на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статью 7.04, пункт 2)



- Е.7.1 - Причальный участок, предназначенный для погрузки и разгрузки транспортных средств. (Информация о максимально допустимой продолжительности стоянки может быть дополнительно указана на информационной табличке, установленной под знаком)

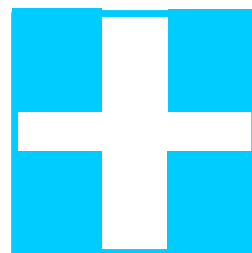


- Е.8 - Указание места для поворота
(см. статьи 6.13, пункт 5 и 7.02, пункт 1i))



- Е.9 Встречный путь рассматривается как приток пути, по которому идет судно
(см. статью 6.16)

Е.9 а)



Е.9 b)

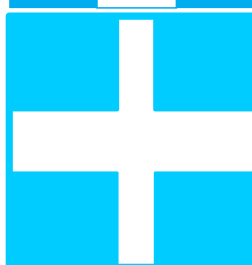


Е.9 c)

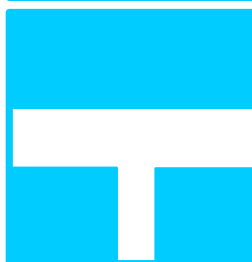


- Е.10 - Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути (см. статью 6.16, пункт 1)

Е.10 а)

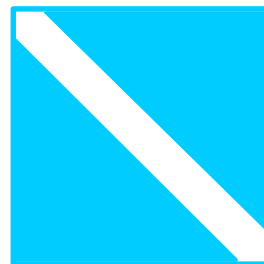


Е.10 b)



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

Е.11 а)



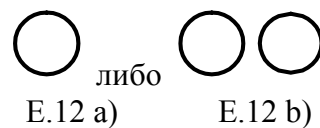
или

Е.11 б)



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

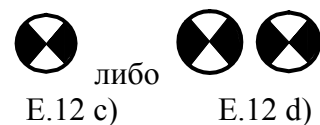
а) постоянный огонь (огни): впереди препятствие - остановка обязательная, если это предусмотрено правилами



Е.12 а)

Е.12 б)

б) изофазный огонь (огни): проход разрешается



Е.12 в)

Е.12 г)

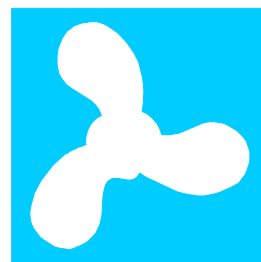
- Е.13 - Место забора питьевой воды



- Е.14 - Телефонный пост



Е.15 - Плавание моторных судов разрешено



Е.16 - Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено

*) Этим знаком компетентные органы могут также разрешить плавание малых судов



Е.17 - Воднолыжный спорт разрешен



Е.18 - Плавание парусных судов разрешено



Е.19 - Плавание гребных судов разрешено



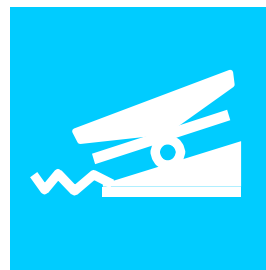
Е.20 - Плавание на досках с парусом разрешено



Е.21 - Разрешение скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



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



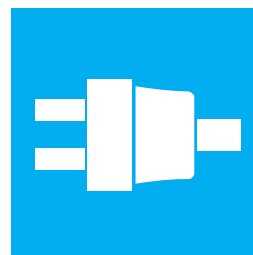
Е.23 - Возможность получить информацию о судоходных условиях по радиотелефонной связи на указанном канале



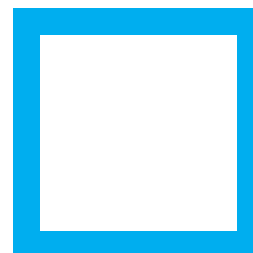
Е.24 - Разрешение плавания на водных мотоциклах



Е.25 Электропитание



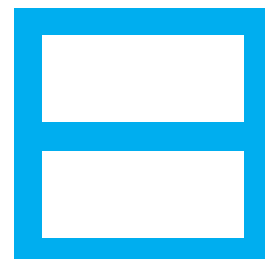
Е.26 Зимовник



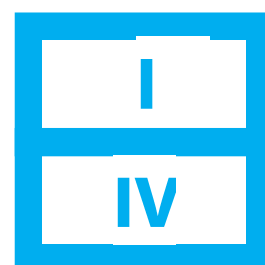
Е.26.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена в зимовнике



Е.27 Зимний порт-убежище



Е.27.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена в зимнем порту-убежище
Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
Максимальное число рядов судов, стоящих борт к борту



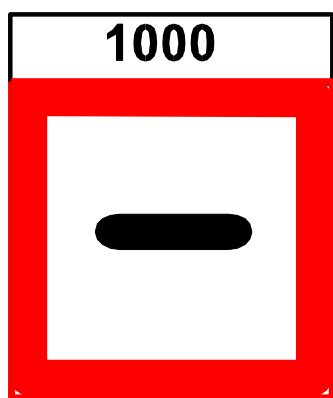
II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Основные сигнальные знаки (см. раздел 1) могут быть дополнены следующими сигнальными знаками:

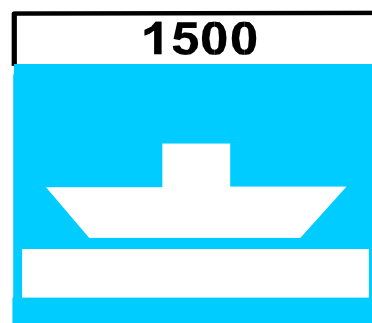
1. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие, указанное основным знаком

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



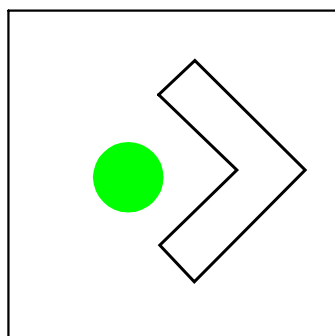
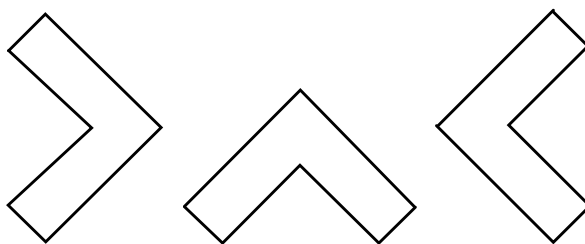
Остановка через 1 000 м



Паром,
не передвигающийся
свободно,
через 1 500 м

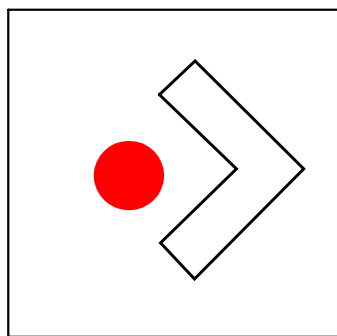
2. Дополнительные световые сигналы

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



- а) с зеленым огнем

Например: вход в затон по направлению стрелки разрешен



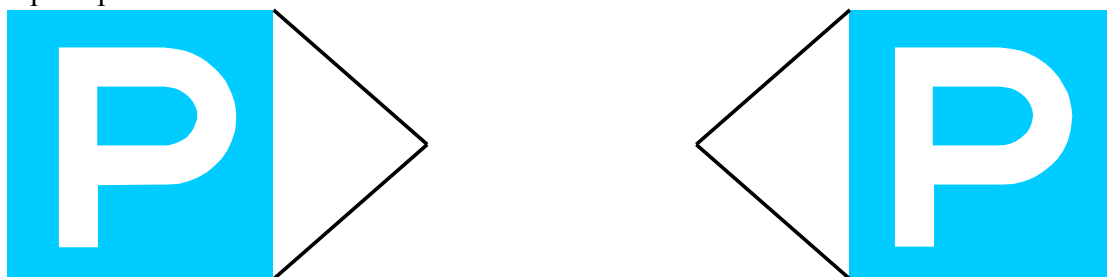
b) с красным огнем

Например: вход в затон по направлению стрелки запрещен

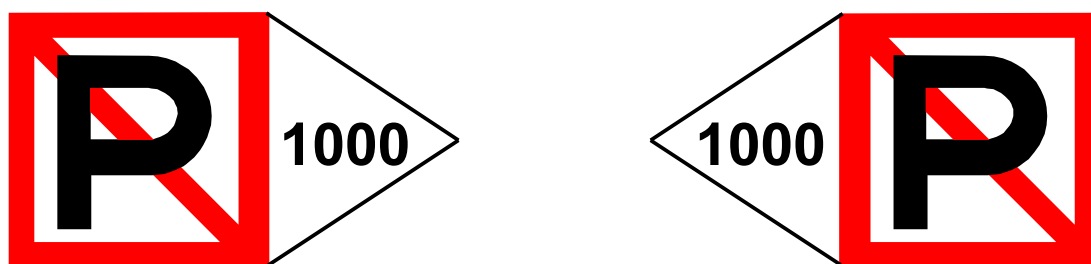
3. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

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

Примеры:



Разрешение стоянки

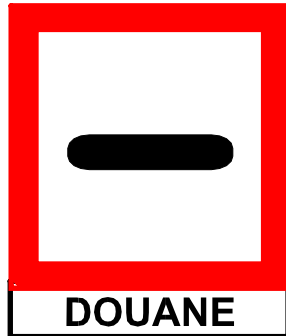


Запрещение стоянки
(на расстоянии в 1 000 м)

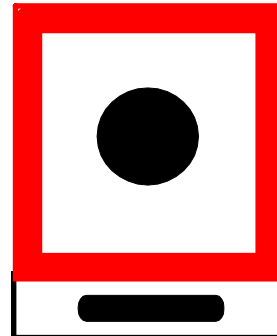
4. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией.

Примечание: эти таблички должны размещаться под основными знаками.

Примеры:



Остановка для
таможенного досмотра



Подать
продолжительный
звуковой сигнал

ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ**I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ****1. Сигнальные знаки на водном пути**

Водный путь, фарватер, а также опасные места и навигационные препятствия не всегда обозначены сигнальными знаками (знаки на фарватере).

Плавучие сигнальные знаки, регулирующие судоходство, закрепляются на расстоянии около 5 м от обозначаемых ими границ.

Буны и продольные дамбы могут быть обозначены с помощью плавучих или жестко установленных сигнальных знаков. Эти знаки обычно располагают на оконечностях бун и продольных дамб или перед ними.

Следует держаться на достаточном расстоянии от знаков во избежание столкновения с препятствием или посадки на мель.

2. Определения терминов

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.

3. Ритмичность огней

Затмевающийся огонь

Группо-затмевающийся огонь

Изофазный огонь

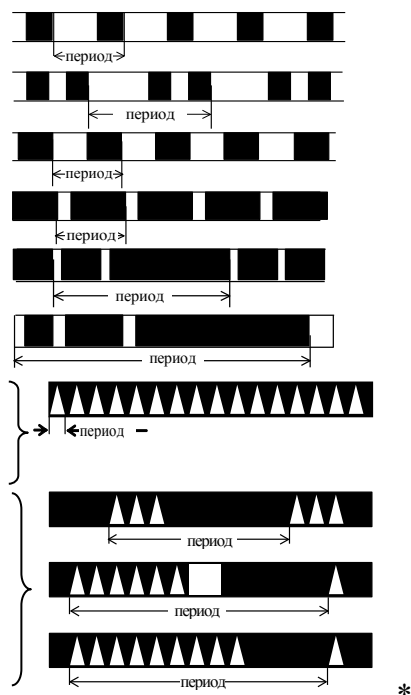
Огонь с отдельными вспышками

Огонь с группами вспышек

Огонь со сложными группами вспышек

Непрерывный проблесковый огонь или
непрерывный частый проблесковый огоньГруппо-проблесковый огонь или частый
группо-проблесковый огонь

Примеры:



* В этом примере продолжительная вспышка позволяет четко различать ритм.

II. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ НА ВОДНОМ ПУТИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА

1. Правая сторона фарватера

Цвет: красный

Форма: буи цилиндрической формы
либо швемеры или вехи с топовым знаком

Топовый знак: (если установлен) красный топовый знак цилиндрической формы.

Как правило, с радиолокационным отражателем.

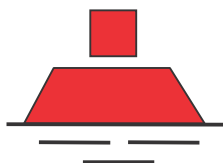
1.A. Буй с огнем



1.B. Буй без огня



1.C Швемер с
топовым знаком



1.D Веха

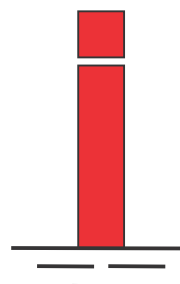


Рисунок 1

Огонь
(если
установлен):

красный ритмичный огонь

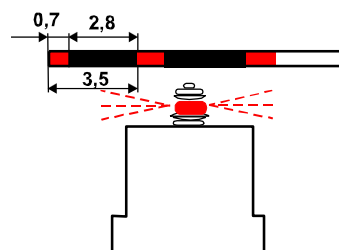


Рисунок 1а

Сигнальные знаки 1 служат для обозначения границ и местоположения фарватера; они ограждают правую сторону фарватера и опасности правого берега реки.

2. Левая сторона фарватера

Цвет: зеленый

Форма: буй конической формы
либо швемеры или вехи с топовым знаком

Топовый знак: (если установлен) зеленый топовый знак конической формы.

Как правило, с радиолокационным отражателем.

2.A Буй с огнем

2.B Буй без огня

2.C Швемер с
топовым знаком

2.D Веха

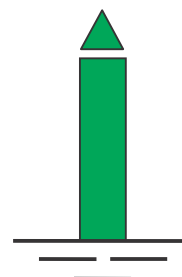
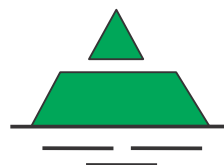
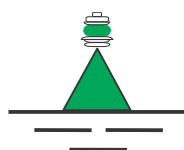


Рисунок 2

Огонь
(если установлен):

зеленый ритмичный огонь

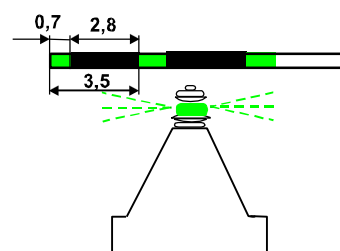


Рисунок 2а

Сигнальные знаки 2 служат для обозначения границ и местоположения фарватера; они ограждают левую сторону фарватера и опасности левого берега реки.

3. Развилка фарватера

Цвет: горизонтальные красные и зеленые полосы

Форма: буй сферической формы
либо швемеры или вехи с топовым знаком

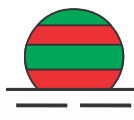
Топовый знак: (если установлен) топовый знак* сферической формы с красными и зелеными горизонтальными полосами.

Как правило, с радиолокационным отражателем.

3.A Буй с огнем



3.B Буй без огня



3.C Швемер
с топовым знаком



3.D Веха

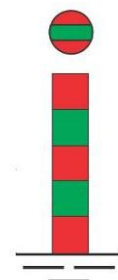


Рисунок 3

Огонь
(если
установлен):

белый непрерывный проблесковый
огонь
или белый изофазный огонь
(может быть белый огонь с
группами из трех вспышек)

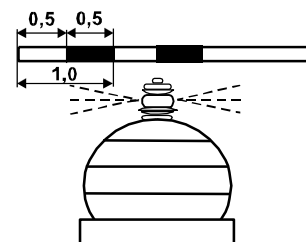


Рисунок 3а

Сигнальные знаки 3 служат для обозначения мест разъединения или соединения фарватера, а также ограждают отдельно расположенные навигационные препятствия в границах фарватера. Суда, идущие как вниз, так и вверх против течения реки, могут оставлять знаки с любого борта.

* Красный топовый знак цилиндрической формы или зеленый топовый знак конической формы, которые в случае необходимости устанавливаются на других внутренних водных путях, над знаком развилки судового хода и указывают, с какой стороны следует проходить (основной судовый ход), на Дунае не используются. В приложении 8 ЕПСВВП такие знаки показаны на рисунке 4 (документ TRANS/SC.3/115/Rev 4).

4. Белая буква "Р", нанесённая на буях, описанных в первом и втором пунктах, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки.

Пример: буи с огнём, ограждающие места стоянки на правой стороне фарватера (статья 7.05)

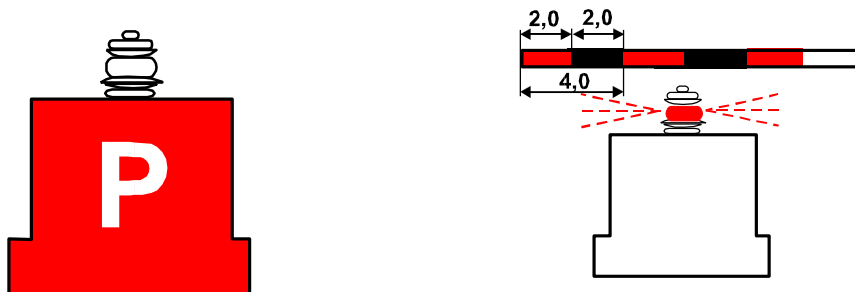


Рисунок 4а

Пример: буи с огнём, ограждающие места стоянки на левой стороне фарватера (статья 7.05)

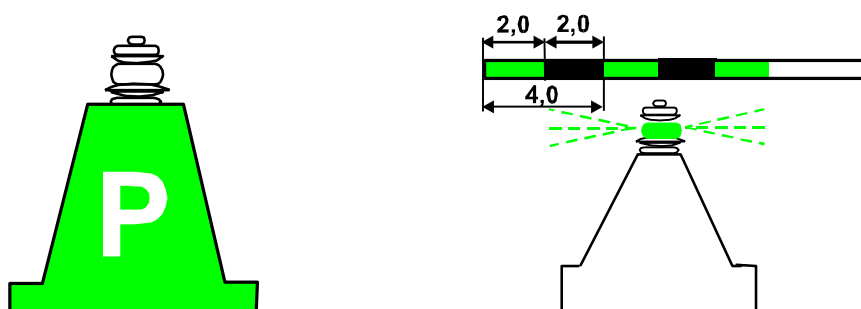


Рисунок 4b

III. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ И УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА

A. Знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

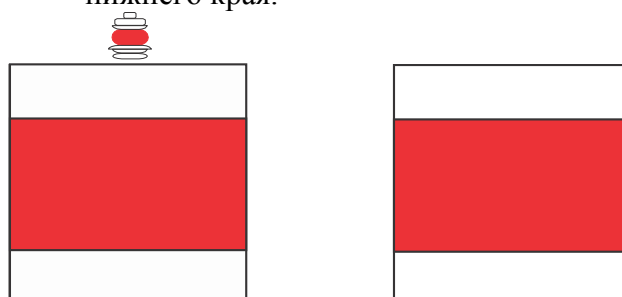
Эти знаки указывают положение фарватера по отношению к берегу и вместе с сигнальными знаками, установленными на судоходном пути, обозначают фарватер в тех местах, где он приближается к берегу; они используются также в качестве ориентиров.

1. Фарватер возле правого берега

Цвет: красный / белый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: красные квадратные щиты (с горизонтальными и вертикальными сторонами) с белыми горизонтальными полосами у верхнего и нижнего края.



4.А С огнём

4.В Без огня

Рисунок 5

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь.

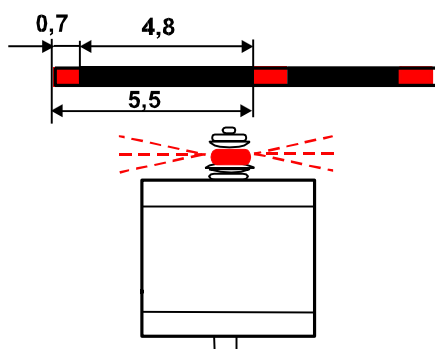


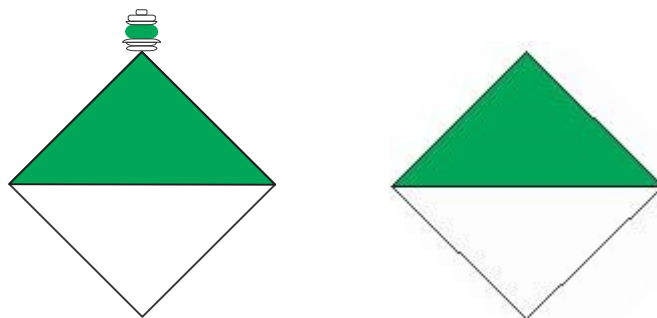
Рисунок 5а

2. Фарватер возле левого берега

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.



5.A С огнём

5.B Без огня

Рисунок 6

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь.

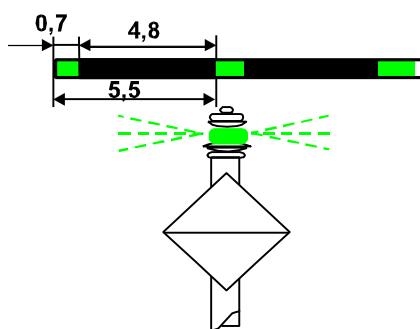


Рисунок 6а

3. Использование знаков:

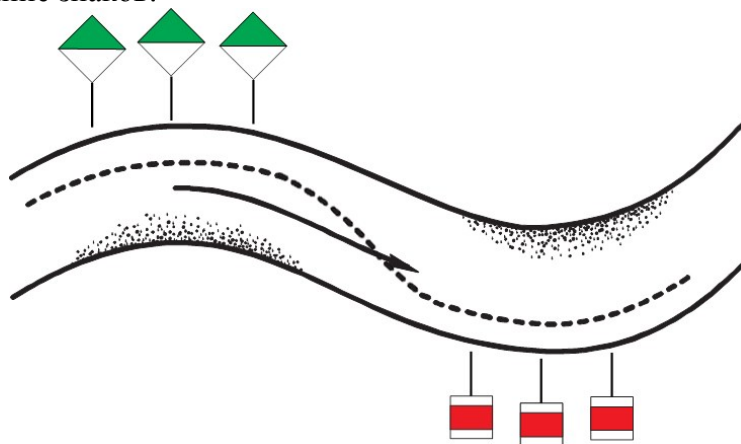


Рисунок 7

В. Перевальные знаки

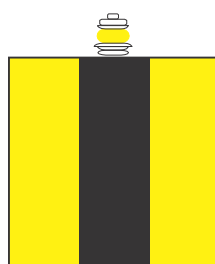
Если желательно улучшить вышеуказанную сигнализацию, то можно с помощью специальных знаков указать переход фарватера от одного берега реки к другому (перевалы).

1. На правом берегу

Цвет: желтый / черный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: желтый квадратный щит (горизонтальные и вертикальные стороны) с черной вертикальной полосой посередине.



4.C С огнём



4.D Без огня

Рисунок 8

Огонь (если установлен): желтый огонь со вспышками или желтый затмевающийся огонь с четной характеристикой

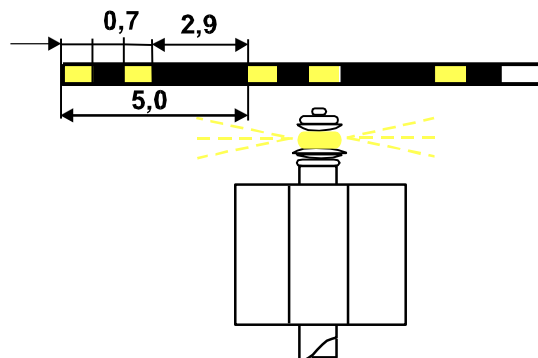


Рисунок 8а

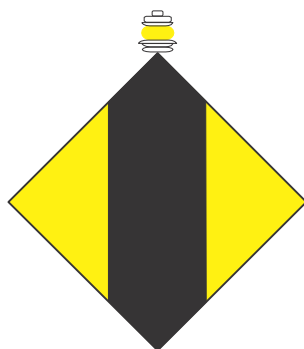
Правый перевальный знак (рис. 8) служит для указания начала и конца перехода фарватера при его перевале от правого берега к левому.

2. На левом берегу

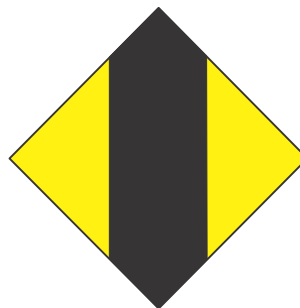
Цвет: желтый / черный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: желтый квадратный щит (диагонали горизонтальные и вертикальные) с черной вертикальной полосой посередине.



5.C С огнём



5.D Без огня

Рисунок 9

Огонь (если установлен): желтый огонь со вспышками или желтый затмевающийся огонь с нечетной характеристикой, за исключением групп из трех вспышек.

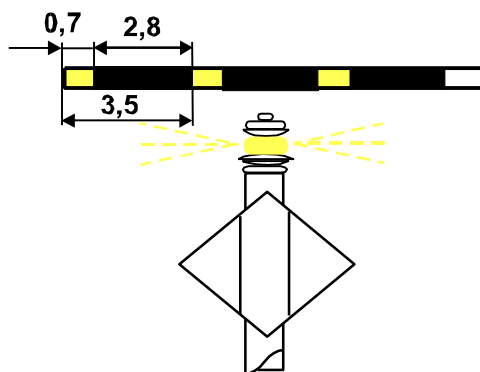


Рисунок 9а

Левый перевальный знак (рис.9) служит для указания начала и конца перехода фарватера при его перевале от левого берега к правому.

3. Использование знаков:

3.1 Простое указание перевала

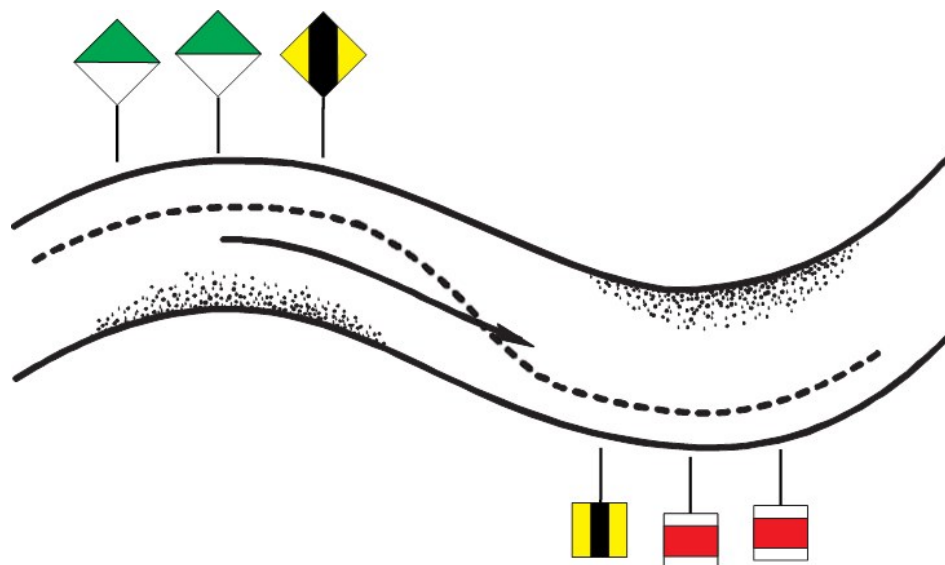


Рисунок 10

3.2 Указание оси длинного перевала

Два одинаковых перевальных знака (рис. 8 или рис. 9), помещенных один за другим, причем передний сигнальный знак должен устанавливаться на меньшей высоте, чем задний; линия, соединяющая эти сигнальные знаки, указывает ось перевала.

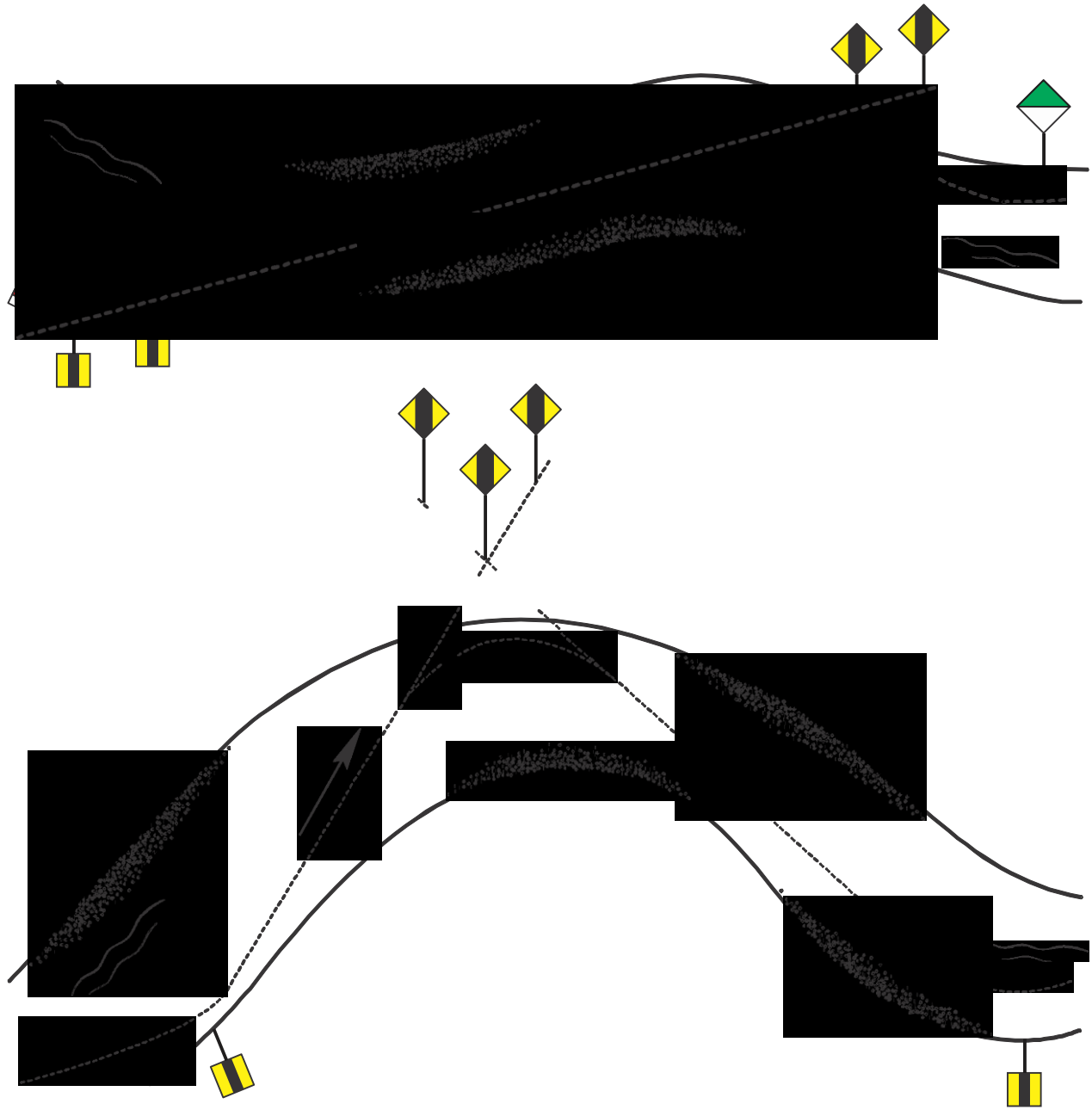


Рисунок 11

Правые линейные створы

два желтых щита, как, например, на рис. 8 (передний и задний щит)

передний щит

задний щит

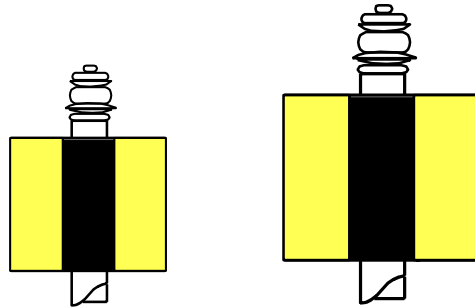


Рисунок 11а

Огонь (если установлен):

желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

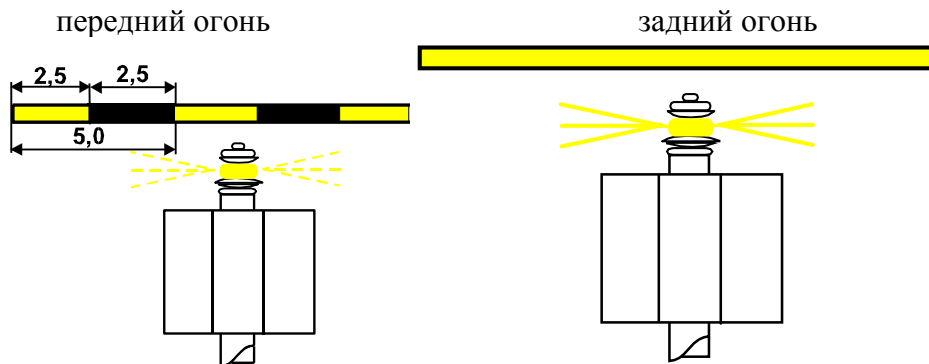


Рисунок 11b

Левые линейные створы

два желтых щита, как, например, на рис. 9 (передний и задний щит)

передний щит задний щит

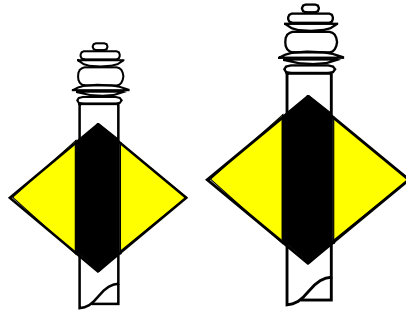


Рисунок 11с

Огни (если установлены): желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

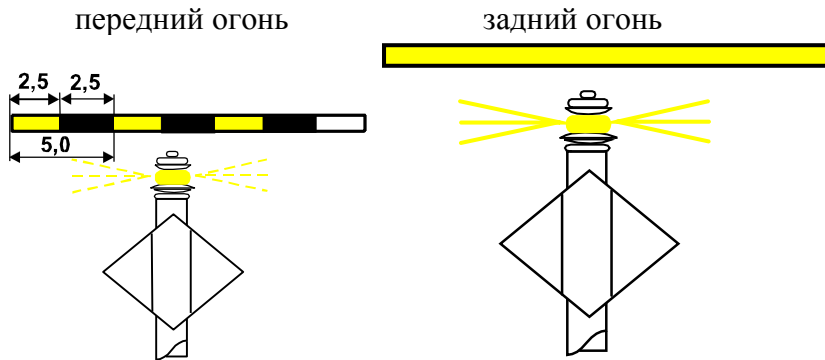


Рисунок 11d

IV. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

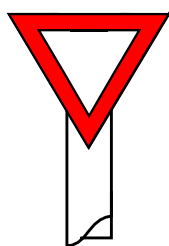
Неподвижные сигнальные знаки

1. Правый береговой знак, ограждающий опасные места

Цвет: красный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: белый треугольный щит вершиной вниз, окаймленный красной полосой



4.F

Рисунок 12

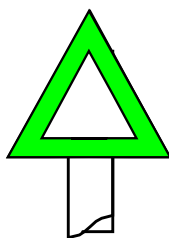
Знак показывает опасные места у правого берега и служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т.д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

2. Левый береговой знак, ограждающий опасные места

Цвет: зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: белый треугольный щит вершиной вверх, окаймленный зеленой полосой.



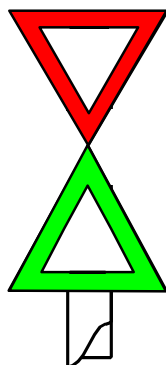
5.F

Рисунок 13

Знак показывает опасные места у левого берега и служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т.д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

3. Знак опасного места "Развилка" (проход возможен с обеих сторон)

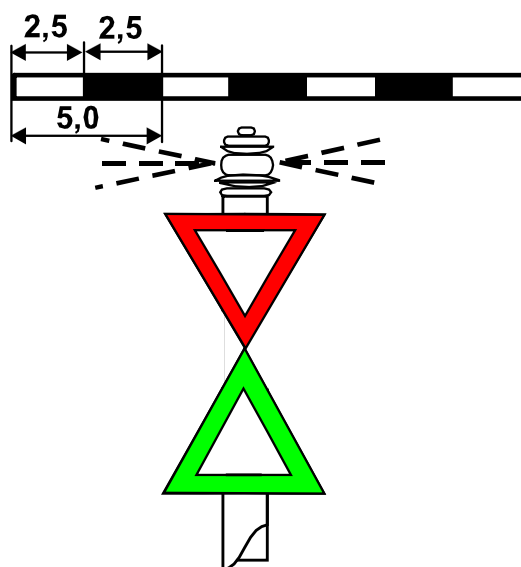
Цвет:	красный / зеленый
Форма:	стойка с топовым знаком
Топовый знак:	два помещенных один над другим и обращенных вершинами друг к другу треугольных белых щита, из которых верхний окаймлен красной полосой, а нижний - зеленой полосой.



6.B

Рисунок 14

Огонь (если установлен): белый изофазный огонь.



6.A

Рисунок 14a

Сигнальный знак устанавливается на концах островов в пункте, где остров разделяет фарватер, а также на берегу в устьях судоходных каналов и притоков.

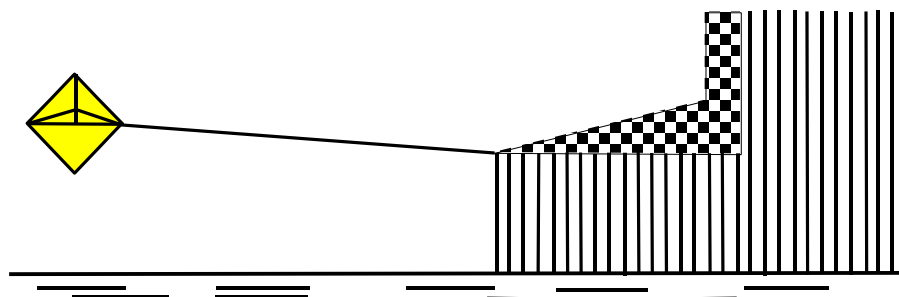
4. Ответвления, устья и входы в порты

В зоне ответвлений, устьев и входов в порты берега с обеих сторон водного пути могут обозначаться до разделяющего мола неподвижными сигнальными знаками, предусмотренными в пунктах 1 и 2 (рис. 12 и 13). Движение в направлении порта от входа в порт рассматривается как движение вверх против течения.

V. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОЛОКАТОРА

A. Сигнальные знаки для обозначения устоев мостов (в случае необходимости)

1. Для этих целей могут использоваться буи согласно рисункам 1 и 2 с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор).
2. Кронштейны с радиолокационными отражателями, устанавливаемые на устоях мостов.

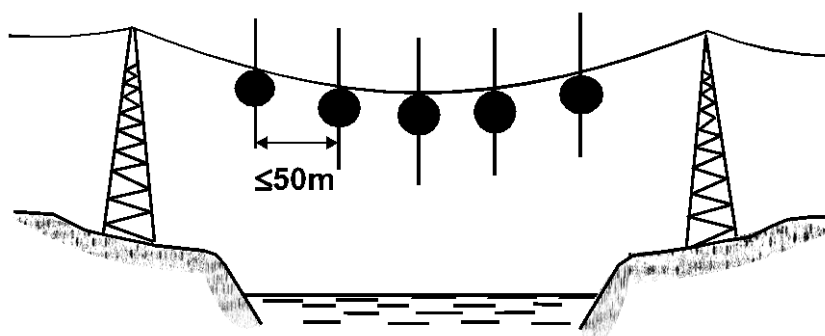


8.C2

Рисунок 15

B. Обозначение воздушных линий электропередач (в случае необходимости)

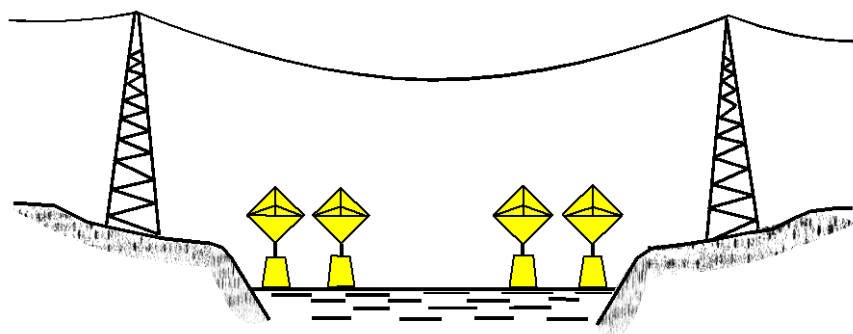
1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередач).



8.C3

Рисунок 16

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



8.C4

Рисунок 17

Приложение 9

.....
(Name des Staates / Название страны / nom de l'Etat)

.....
(Name der ausstellenden Behörde / Наименование выдающего органа /
nom de l'autorité délivrante)

ÖLKONTROLLBUCH**ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ****CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGEES**

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattests oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar "ungültig" gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung ist das vorangegangene Ölkontrollbuch noch mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Выдача журналов учета отработанных масел

Первый журнал учета отработанных масел, на странице 1 которого проставляется порядковый номер 1, выдается компетентным органом при предъявлении действительного свидетельства об осмотре судна или другого свидетельства, признанного равноценным. Этот орган указывает также сведения, предусмотренные на странице 1.

Все последующие журналы, которым присваиваются последовательные порядковые номера, выдаются компетентным органом, но только после предъявления предыдущего журнала. На предыдущий журнал наносится нестираемая отметка "недействителен". Предыдущий журнал после его обновления должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после внесения в него последней записи.

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation d'un certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, qui doivent être numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile « non valable ». Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la date de la dernière inscription.

Seite 1
Стр. 1
Page 1

Laufende Nr.:
Порядковый номер:
N° d'ordre :

.....
Art des Fahrzeugs
Тип судна
Type du bateau

.....
Name des Fahrzeugs
Название судна
Nom du bateau

Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:
Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна:
Numéro européen unique d'identification des bateaux
ou numéro officiel: :

Ort der Ausstellung:
Место выдачи:
Lieu de délivrance :

Datum der Ausstellung:
Дата выдачи:
Date de délivrance :

Dieses Buch enthält Seiten
Настоящий журнал состоит из страниц
Le présent carnet comprend pages

Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Печать и подпись представителя компетентного органа,
выдавшего настоящий журнал
Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

Seite 2 und folgende
Стр. 2 и последующие
Page 2 et suivantes

1. Akzeptierte öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle:

Отходы, содержащие масло или смазочные материалы и образующиеся в ходе эксплуатации судна, которые были приняты:

Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés:

1.1 Altöl:

Отработанные масла:

Huiles usagées : л/л

1.2 Bilgenwasser aus / Подсланевая вода из / Eau de fond de cale de :

Maschinenraum hinten / Кормового машинного отделения/ Salle de machine arrière: л/л

Maschinenraum vorne / Носового машинного отделения / Salle de machine avant : л/л

anderen Räumen / Прочих помещений / Autres locaux: л/л

1.3 Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/ Прочие отходы, содержащие масло или смазочные материалы/

Autres déchets huileux ou graisseux :

Altappen / Использованная ветошь / Chiffons usagés: кг/кг

Altfett / Отработанные смазочные материалы / Graisses usagées : кг/кг

Altfilter / Использованные фильтры / Filtres usagés :
Stück/шт./pièce

Gebinde / Емкости / Récipients:
Stück/шт./pièce

2. Bemerkungen/ Замечания/ Notes:

2.1 Nicht akzeptierte Abfälle / Отходы, в приеме которых отказано / Déchets refusés

.....
.....

2.2 Andere Bemerkungen / Прочие замечания / Autres remarques:

.....
.....

Ort / Место / Lieu :

Datum / Дата / Date :

Stempel und Unterschrift der Annahmestelle /

Печать и подпись представителя приемного сооружения /

Cachet et signature de la station de réception :

**ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ
РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ**

(без содержания)

**КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР
БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ ТОПЛИВА**

Номер: Год:

Судно-бункеровщик / Бункеровочная станция / Автоцистерна	Бункеруемое судно
Наименование:	Наименование:
Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна:	Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна:
Судоводитель:	Судоводитель:
Управляющий бункеровки:	Лицо, ответственное за процедуру бункеровки (контролер бункеровки):

	Заливные горловины			Всего
	1	2	3	
Расположение заливной горловины (например, корма левого борта; танк носового подруливающего устройства; ...)				
Ёмкость танков, заправляемых через указанные заливные горловины:				
Содержимое танка перед началом бункеровки согласно показаниям уровня наполнения танка:				
Незаполненная ёмкость танка непосредственно до заливной горловины:				
Согласованное бункеруемое количество:				

Проверять в любом случае:

- ☐ Бункеруемое судно пришвартовано к судну-бункеровщику / бункеровочной станции надлежащим образом и швартовка проконтролирована.
- ☐ Освещение является достаточным для контроля за процедурой бункеровки.
- ☐ Обеспечена связь между управляющим бункеровки и контролером бункеровки.
- ☐ Шланги не подвергаются растягивающей нагрузке и перекручиванию; соблюдаются минимальные радиусы закругления.

Процедура бункеровки ☐ с использованием ☐ без использования защиты от переполнения (автоматического устройства отключения)

В случае использования заправочного шланга со штуцером или быстросъёмным соединением следует проверить:

- ☐ Соединение заправочного шланга с заливной горловиной проверено и находится в исправном рабочем состоянии.

В случае использования заправочного шланга с наконечником следует проверить:

- ☐ Контролер бункеровки ознакомлен с методом эксплуатации заправочного шланга с наконечником и может привести в действие устройство аварийной остановки.
- ☐ Наконечник достаточно глубоко вставлен в заливную горловину и закреплён в этом положении.

Дата:

Место (км реки, номер причала):

Начало процедуры бункеровки (время):

Управляющий бункеровки:

Контролер бункеровки:

.....

.....

Подпись

Подпись

Окончание процедуры бункеровки (время):