

**ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,  
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ  
РЕЧНОГО ДУНАЯ**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ**

**Будапешт, 2014**

Настоящие "Особые правила плавания, применяемые на румынском участке речного Дуная" введены в действие указом министра транспорта Румынии № 859 от 7 июня 2013 г. и вступили в силу с 26 июля 2013 г.

Текст этих Особых правил Секретариат Дунайской Комиссии получил от компетентных органов Румынии на французском языке.

### ЧАСТЬ 3

#### ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ РЕЧНОГО ДУНЯЯ

Настоящие Особые правила плавания применяются на румынском участке Дуная между 175 км (Браила) и 1075 км (устье реки Нера) и дополняют "Правила плавания на Дунае – Часть 1".

#### А. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПРИ ПРОХОДЕ ПОД МОСТОМ ДЖУРДЖЕНИ-ВАДУ-ОИЙ 237+800 км

##### Статья 1

##### Проход под мостом. Габариты судоходных проходов

1. Проход под мостом проводится следующим образом в одном направлении:

- следующие вниз по течению суда проходят через средний пролёт;
- следующие вверх против течения суда проходят через пролёт у левого берега при строгом соблюдении сигнализации на мосту и на судовом ходу в этой зоне.

В тумане или в ночное время при ограниченной видимости судам и составам, не имеющим на борту радиолокационную станцию в исправно работающем состоянии, проход под мостом запрещается.

Любой проход под мостом запрещен в случае сильного ветра или шторма.

2. Габариты судового хода следующие:

а) по среднему пролету моста:

- ширина 120 м;
- полезная высота 24,14 м над "0" водомерного поста Хыршова;

б) по пролету левого берега:

- ширина 100 м;
- полезная высота 21,64 м над "0" водомерного поста Хыршова.

## Статья 2

### Максимальные размеры составов

1. Буксируемые или толкаемые составы, следующие вверх или вниз по течению, могут состоять не более чем из трех счалов с тремя единицами в каждом; максимальная длина – 300 м, максимальная ширина 35 м.
2. Следующие вниз по течению составы могут иметь также два счала с четырьмя единицами в каждом; максимальная длина 220 м, максимальная ширина - 46 м.

## Статья 3

### Технико-навигационные требования в отношении составов

1. Буксируемые составы:  
при проходе под мостом буксиры должны уменьшить длину буксировочного троса до не более 45 м для следующих вверх и не более 30 метров для следующих вниз по течению составов, а длина тросов между счалами не должна превышать 15 м.
2. Толкаемые составы:
  - должны иметь хорошую маневренность на ходу при движении вперед, назад и боковом смещении;
  - на ходу вперед толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы удерживать состав по курсу и в случае необходимости быстро изменить местоположение состава;
  - на ходу назад состав должен быть способен надежно маневрировать, чтобы выбрать желаемое направление движения и придерживаться курса до остановки;
  - толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы при проходе под мостом обеспечить боковое перемещение состава в случае возникновения опасности столкновения с опорами моста.

Мощность толкача или буксира должна обеспечить составу безопасную скорость движения не менее 12 км/час по отношению к стоячей воде и позволять удерживать состав внутри огражденного фарватера при проходе под мостом.

## Статья 4

### Места стоянки и условия проведения маневров

1. В случаях, когда буксиры или толкачи не отвечают вышеуказанным условиям, составы должны останавливаться выше моста в зоне 240 км, или в Хыршове в зоне 252 км, а ниже моста - у 236 км с тем, чтобы обеспечить безопасный проход под мостом Джурджени-Ваду-Оий с учётом мощности и маневренности моторного судна.

2. В местах стоянки, расположенных выше моста, площадь, необходимая для поворота на  $180^{\circ}$ , не должна по ширине превышать длину состава в 1,5 раза, а по длине (по направлению течения) в 3,5 раза. Для соблюдения требований в отношении остановки с разворотом размер составов следует определить с учетом габаритов судового хода в выделенных для этого местах.
3. В случае остановки по ходу движения расстояние до полной остановки не должно превышать:
  - 200 м или длину состава для следующих вверх против течения составов;
  - 600 м или трехкратную длину состава для следующих вниз по течению составов.
4. Мощность буксиров или толкачей должна быть такой, чтобы при проходе под мостом можно было удержать состав в рамках огражденного фарватера.

Водители составов могут формировать свои составы, не превышая максимально допустимые размеры, в зависимости от мощности буксира или толкача с учетом того, чтобы не превышать 6 т груза на 1 л.с. и 8 т вместимости на 1 л.с.

## В. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПРИ ПРОХОДЕ ПОД МОСТАМИ ЧЕРНАВОДА

(300 км и 300+070 км)

### Статья 1

#### Проход под мостами

1. Плавание на Дунае в зоне мостов Чернавода осуществляется через средние пролеты мостов в одном направлении поочередно, со строгим соблюдением сигнализации мостов и ограждения судового хода в этой зоне.

Плавание с пересечением курсов, обгон и параллельное плавание рядом запрещены между 299+100 км и 301+900 км.

Следующие вниз по течению суда/составы имеют право проходить первыми.

В тумане или в ночное время при ограниченной видимости судам и составам, не имеющим на борту радиолокационную станцию в исправно работающем состоянии, проход под мостами запрещается.

Любой проход под мостами запрещен в случае сильного ветра или шторма.

2. Габариты судового хода под средними пролетами мостов следующие:
  - максимальная ширина 150 м;

- полезная высота пролета - 31,03 м над "0" водомерного поста Чернавода.

## **Статья 2**

### Максимальные размеры составов

1. При уровнях воды выше +150 см поста Чернавода:
  - следующие вверх против течения буксируемые или толкаемые составы должны иметь длину не более 300 м и ширину не более 35 м и могут состоять из 3 счалов с тремя единицами в каждом;
  - следующие вниз по течению составы должны иметь длину не более 220 м и ширину не более 46 м и могут состоять из двух счалов с четырьмя единицами в каждом.
2. При уровнях воды между +150 см и  $\pm 0,00$  см поста Чернавода:
  - следующие вверх и вниз по течению составы должны иметь длину не более 220 м и ширину не более 33 м и могут состоять из 2-х счалов с тремя единицами в каждом, то есть из 6 единиц.
3. При уровнях воды ниже  $\pm 0,00$  см поста Чернавода:
  - следующие вверх и вниз по течению составы должны иметь длину не более 220 м и ширину не более 23 м и могут состоять из 2-х счалов с двумя единицами в каждом.

## **Статья 3**

### Технико-навигационные требования в отношении составов

1. Буксируемые составы:
  - при проходе под мостами буксиры должны уменьшить длину буксировочного троса до не более 45 м для следующих вверх и не более 25 м для следующих вниз по течению составов, а длина тросов между счалами не должна превышать 15 м.
2. Толкаемые составы:
  - должны иметь хорошую маневренность на ходу при движении вперед, назад и боковом смещении;
  - на ходу вперед толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы удерживать состав по курсу следования;
  - на ходу назад состав должен быть способен надежно маневрировать, чтобы выбрать желаемое направление движения и придерживаться курса до остановки;
  - толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы при проходе под мостами обеспечить боковое перемещение состава в случае возникновения опасности столкновения с опорами моста.

Мощность буксира или толкача должна обеспечить составу безопасную скорость движения не менее 12 км/час по отношению к стоячей воде и позволять удерживать состав внутри огражденного фарватера при проходе под мостами.

#### Статья 4

##### Места стоянки и условия проведения маневров

1. Водители составов могут формировать свои составы из большего или меньшего количества единиц, не превышая максимально допустимые размеры, в зависимости от мощности буксира или толкача с учетом того, чтобы не превышать 6 т груза на 1 л.с. и 8 т вместимости на 1 л.с.
2. В случаях, когда буксиры или толкачи не отвечают вышеуказанным условиям, составы должны остановиться и изменить свою конфигурацию таким образом, чтобы обеспечить безопасный проход под мостами.

Места стоянки следующие:

- на Дунае ниже на 296 км и соответственно выше на 303 км.

Для соблюдения требований в отношении остановки с разворотом составы должны иметь размеры, соответствующие габаритам судового хода в выделенных для этого местах.

#### С. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПРИ ПРОХОДЕ ПОД МОСТАМИ ФЕТЕШТИ 42+220 км и 42+300 км РУКАВА БОРЧА

#### Статья 1

##### Проход под мостами. Габариты для судоходства

1. Плавание на рукаве Борча в зоне мостов Фетешти осуществляется в одном направлении следующим образом:
  - для следующих вверх против течения - через средний пролёт;
  - для следующих вниз по течению - через пролёт у левого берега при строгом соблюдении сигнализации мостов и ограждения судового хода в этой зоне.

В тумане или в ночное время при ограниченной видимости судам и составам, не имеющим на борту радиолокационную станцию в исправно работающем состоянии, проход под мостами запрещается.

Любой проход под мостами запрещен в случае сильного ветра или шторма.

2. Габариты судового хода под мостами следующие:
  - а) под пролётами у левого берега:
    - максимальная ширина 100 м;
    - полезная высота 17,90 м над "0" водомерного поста Кэлэраши.

- б) под средними пролётами:
- максимальная ширина 100 м;
  - свободная высота 18,04 м над "0" водомерного поста Кэлэраши.

## **Статья 2**

### Максимальные размеры составов

1. При плавании при уровнях воды выше +150 см поста Чернавода:
  - следующие вверх против течения буксируемые или толкаемые составы должны иметь длину не более 220 м и ширину не более 33 м и могут состоять из 2 счалов с тремя единицами в каждом;
  - следующие вниз по течению составы должны иметь длину не более 140 м и ширину не более 40 м и могут состоять также из 1 единственного счала с четырьмя единицами.
2. При уровнях воды + 150 см или ниже поста Чернавода:
  - следующие вверх против течения буксируемые или толкаемые составы должны иметь длину не более 205 м и ширину не более 33 м и могут состоять из 2 счалов с тремя единицами в каждом.
  - следующие вниз по течению составы должны иметь длину не более 190 м и ширину не более 33 м и могут иметь 2 счала с тремя единицами в каждом. Вниз по течению могут следовать и составы, состоящие из 1 единственного счала с четырьмя единицами, имеющие максимальную длину 125 м и максимальную ширину 40 м.

## **Статья 3**

### Технико-навигационные требования в отношении составов

1. Буксируемые составы:
  - при проходе под мостами буксиры должны уменьшить длину буксировочного троса до не более 45 м для следующих вверх и не более 25 м для следующих вниз составов, а длина тросов между счалами не должна превышать 15 м.
2. Толкаемые составы:
  - должны иметь хорошую маневренность на ходу при движении вперёд, назад и боковом смещении;
  - на ходу вперёд толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы удерживать состав по курсу и при необходимости быстро изменить местоположение состава;
  - на ходу назад состав должен быть способен надежно маневрировать, чтобы выбрать желаемое направление движения и придерживаться курса до остановки;



- толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы при проходе под мостом обеспечить боковое перемещение состава в случае возникновения опасности столкновения с опорами моста.

Мощность буксира или толкача должна обеспечить составу безопасную скорость движения не менее 12 км/час по отношению к стоячей воде и удерживать состав внутри огражденного фарватера при проходе под мостами.

#### **Статья 4**

##### Места стоянки и условия проведения маневров

1. Водители составов могут формировать свои составы из большего или меньшего количества единиц, не превышая максимально допустимые размеры, в зависимости от мощности буксира или толкача с учетом того, чтобы не превышать 6 т груза на 1 л.с. и 8 т вместимости на 1 л.с.
2. В случае, если буксиры или толкачи не отвечают вышеуказанным условиям, составы должны остановиться и изменить свою конфигурацию таким образом, чтобы обеспечить безопасный проход под мостами.
3. Места стоянки следующие:
  - на рукаве Борча ниже 40+800 км и соответственно выше 44 км.
4. Для соблюдения требований в отношении остановки с разворотом составы должны иметь габариты, соответствующие габаритам судового хода в выделенных для этого местах.

#### **D. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПРИ ПРОХОДЕ ПОД МОСТОМ ДЖУРДЖУ - РУСЕ (488+700 км)**

##### **Статья 1**

##### Проход под мостом

1. Проход под мостом разрешен постоянно, днем и ночью.
2. При проходе под мостом суда и составы должны пользоваться исключительно боковым пролетом, находящимся рядом со средним пролетом моста по правой стороне по курсу следования судна.
3. При высоких уровнях воды, а также в остальной период навигации суда, высота которых, измеренная от ватерлинии до наивысшей фиксированной не подверженной демонтажу точки, не позволит пройти через боковые пролеты моста, проходят под средним подвижным пролетом.
4. Проход через средний пролет осуществляется только после поднятия подвижного пролета.

5. Суда, проходящие через средний пролет, должны остановиться и ждать поднятия подвижного пролета: следующие вверх - на расстоянии не менее 500 м от моста, а идущие вниз по течению - на расстоянии не менее 1000 м от моста в зонах, обозначенных на обоих берегах сигнальными знаками, указывающими разрешение стать на якорь.

Следующие вниз по течению суда могут останавливаться и в портах Джурджу и Русе.

## **Статья 2**

### Габариты для судоходства

1. Ширина судового хода по боковым пролетам составляет 120 м.
2. Полезная высота моста в боковых пролетах составляет для прохода вверх против течения 20,14 м и для прохода вниз по течению 20,20 м над "0" водомерного поста Джурджу или для прохода вниз по течению 20,96 м и для прохода вверх против течения 20,90 м над "0" водомерного поста Русе.
3. Ширина судового хода в среднем пролете составляет 60 м.
4. В среднем пролете полезная высота прохода под мостом составляет при поднятом пролете моста 27,54 м над "0" водомерного поста Джурджу и 28,30 м над "0" водомерного поста Русе.

## **Статья 3**

### Поднятие подвижного пролета

1. Суда, габариты которых превышают габариты боковых пролетов моста, для поднятия подвижного пролета должны представить заявку на проход через средний пролет не менее чем за 5 часов до запрошенного прохода.
2. Заявку следует представить в письменном виде. Она должна быть подписана судоводителем или агентом судоходного общества, к которому относится судно, и представлена:
  - в случае следующих вниз по течению судов в Капитанию портов Турну-Мэгуреле или Джурджу, соответственно Никопол или Русе;
  - в случае следующих вверх против течения судов в Капитанию портов Олтеница или Тутракан.
3. В случае, если заявка была представлена в Капитанию портов Джурджу или Русе, она передается по телефону станции Джурджу Север, которая устанавливает время поднятия подвижного пролета как можно ближе к времени, указанному в заявке судна, но в любом случае не раньше времени, предложенного судном.

В случае, если заявка была представлена в Капитанию портов Турну-Мэгуреле или Олтеница, соответственно Никопол или Тутракан, Капитания соответствующего порта по телеграфу или по телефону передает ее соответственно Капитании порта Джурджу или Русе, которые в свою очередь сообщают ее станции Джурджу Север.

4. Судно, которое ждет прохода через средний пролет, должно быть готовым осуществить проход во время, которое указано в поданной заявке.

В момент поднятия подвижного пролета автоматическая сигнализация для прохода судов через средний пролет моста указывает разрешение на проход, и суда могут проходить только после этого.

5. Если судно, запросившее поднятие подвижного пролета, не осуществило проход в течение часа после его поднятия, подвижный пролет будет вновь возвращен в нормальное положение.
6. Если судно, запросившее поднятие подвижного пролета, не смогло осуществить проход в запрошенный срок, оно должно обратиться в Капитанию порта Джурджу или Русе с тем, чтобы установить новый срок для его прохода.
7. Капитании портов Джурджу и Русе в своих Сообщениях судоводителям детально определяют правила судоходства при проходе судов по среднему пролету в соответствии с действующими законами и правилами судоходства.

#### **Статья 4**

##### Сигнализация для судоходства

1. Сигнализация для судоходства в зоне моста, а также под мостом через судоходные пролеты соответствует Правилам плавания на Дунае.
2. Боковые пролеты обозначены сигналами для обычного судоходства и днем и ночью.
3. За исключением периода, когда подвижный пролет находится в поднятом положении, средний пролет обозначен и днем и ночью сигнальными знаками и огнями, запрещающими плавание.

#### **Статья 5**

##### Регулирование судоходства

1. Судоходство в зоне моста и под мостом регулируется согласно предписаниям Правил плавания на Дунае.

2. Судоводители проходящих под мостом судов и составов обязаны предварительно ознакомиться с Сообщениями судоводителям, касающимися условий плавания под мостом.

Эти Сообщения судоводителям можно найти во всех Капитаниях портов румынского участка и, соответственно, болгарского участка Дуная.

3. Любое нарушение положений и правил плавания, в результате которого мост или его оборудование были повреждены, кроме предусмотренных санкций, влечет за собой и оплату всех расходов, связанных с ремонтом моста и его оборудования.

## **Статья 6**

### Максимальные размеры составов

1. Буксируемые или толкаемые составы, следующие вверх или вниз по течению, могут состоять не более чем из трех счалов с тремя единицами в каждом; максимальная длина – 300 м, максимальная ширина 35 м.
2. Следующие вниз по течению составы могут иметь также два счала с четырьмя единицами в каждом; максимальная длина 220 м, максимальная ширина - 46 м.

## **Статья 7**

### Технико-навигационные требования в отношении составов

1. Буксируемые составы:
  - при проходе под мостом буксиры должны уменьшить длину буксировочного троса до не более 45 м для следующих вверх и не более 30 метров для следующих вниз по течению составов, а длина тросов между счалами не должна превышать 15 м.
2. Толкаемые составы:
  - должны иметь хорошую маневренность на ходу при движении вперед, назад и боковом смещении;
  - на ходу вперед толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы удерживать состав по курсу и в случае необходимости быстро изменить местоположение состава;
  - на ходу назад состав должен быть способен надежно маневрировать, чтобы выбрать желаемое направление движения и придерживаться курса до остановки;
  - толкач должен иметь достаточную мощность, чтобы при проходе под мостом обеспечить боковое перемещение состава в случае возникновения опасности столкновения с опорами моста.

Мощность толкача или буксира должна обеспечить составу безопасную скорость движения не менее 12 км/час по отношению к стоячей воде и

позволять удерживать состав внутри огражденного фарватера при проходе под мостом.

## **Статья 8**

### Места стоянки и условия проведения маневров

1. В случаях, когда буксиры или толкачи не отвечают вышеуказанным условиям, составы должны остановиться для изменения своей конфигурации выше или ниже по течению от моста в зонах, предназначенных и обозначенных для якорной стоянки, чтобы обеспечить безопасный проход под мостом Джурджу-Русе.

Для соблюдения требований в отношении остановки с разворотом составы должны иметь габариты, соответствующие габаритам судового хода в выделенных для этого местах.

2. В случае остановки по ходу движения расстояние до полной остановки не должно превышать:
  - 200 м или длину состава для следующих вверх против течения составов;
  - 600 м или трехкратную длину состава для следующих вниз по течению составов.

**ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,  
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ  
МЕЖДУ СУЛИНСКИМ РЕЙДОМ И ПОРТОМ  
БРАЙЛА (175 км)**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ**

**Будапешт, 2014 г.**

Настоящие "Особые правила плавания, применяемые на участке Дуная между Сулинским рейдом и портом Браила (175 км)" введены в действие указом министра транспорта Румынии № 859 от 7 июня 2013 г. и вступили в силу с 26 июля 2013 г.

Текст этих Особых правил Секретариат Дунайской Комиссии получил от компетентных органов Румынии на французском языке.

## **ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ МЕЖДУ СУЛИНСКИМ РЕЙДОМ И ПОРТОМ БРАИЛА (175 км)**

Настоящие "Особые правила плавания" применяются в Низовьях Дуная на участке между Браилой (175 км) и Сулинским рейдом и были составлены Речной Администрацией Низовьев Дуная в Галаце, именуемой в дальнейшем "Администрация", на основании статьи 23 "Конвенции о режиме судоходства на Дунае", подписанной в Белграде 18 августа 1948 г., и "Основных положений о плавании по Дунаю", утвержденных Дунайской Комиссией в 2010 г.

### **Г Л А В А 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **Статья 1.01 Область применения**

Настоящие Особые правила дополняют положения "Правил плавания на Дунае–Часть 1" и определяют особые условия плавания на морском участке Низовьев Дуная между портом Браила (175 км) и Сулинским рейдом (включая сам рейд), они распространяются на все морские суда, суда река-море и суда внутреннего плавания, плавающие на этом участке в одиночном порядке или в составах.

#### **Статья 1.02 Обязанности**

1. Водители всех судов, независимо от флага, под которым они плавают на морском участке в Низовьях Дуная между Браилой (175 км) и Сулинским рейдом (включая сам рейд), обязаны соблюдать настоящие Правила.
2. Морские суда обязаны нести огни и сигналы, установленные "Международными правилами предупреждения столкновений судов в море".

#### **Статья 1.03 Значение некоторых терминов**

В смысле настоящих Правил:

- a) термин "лоцман" означает лицо, имеющее соответствующее удостоверение и входящее в состав лоцманского корпуса Администрации, или лицо, уполномоченное Администрацией после сдачи экзамена осуществлять лоцманскую проводку судов на морском участке Низовьев Дуная от Сулинского рейда до порта Браила (175 км);
- b) термин "судно, находящееся под проводкой лоцмана" означает любое судно, плавучее средство или плавучую установку, состав или любые другие плавучие предметы, плавающие одиночно или в соединении, использующие услуги лоцмана;



- c) термин "Администрация" означает Речную Администрацию Низовьев Дуная в Галаце;
- d) термин "судно река-море" означает любое судно, которое сконструировано и оборудовано для безопасного плавания по морю и по внутренним водным путям;
- e) Остальные используемые термины имеют значение, изложенное в Части 1 "Правил плавания на Дунае".

#### **Статья 1.04**

##### **Сообщения для судоводителей**

Предписания настоящих Правил могут быть дополнены Сообщениями для судоводителей, издаваемыми Администрацией.

Эти сообщения доводятся до сведения лиц, осуществляющих плавание, через капитании портов и публикуются в "Гидрометеорологическом бюллетене для Дуная". В определенных случаях эти сообщения также доводятся до сведения лиц, осуществляющих плавание, в рамках Гидрологического бюллетеня, передаваемого по радио с общенациональной сетью вещания.

#### **Статья 1.05**

##### **Обязательный характер лоцманской проводки судов**

1. Запрещается плавание морских судов и судов река-море на морском участке Дуная от устья Сулинского канала до порта Браилы (175 км), если на борту судна нет лоцмана Администрации или лоцмана, уполномоченного Администрацией, который осуществляет лоцманскую проводку.
2. Речные суда, независимо от флага, под которым они плавают, и от того, плавают ли они вверх или вниз по течению, должны ходатайствовать о появлении на борту лоцмана Администрации или лоцмана, уполномоченного Администрацией, если до этого на борту отсутствовал лоцман, имеющий специальный диплом для плавания на данном участке.

## **Г Л А В А 2**

### **ДОКУМЕНТЫ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СУДОВ**

#### **Статья 2.01**

##### **Документы судов**

Все суда, независимо от флага, под которым они плавают, должны иметь на борту документ о национальной принадлежности, а также сертификаты и документы, предусмотренные в действующих национальных правилах и международных конвенциях, стороной которых является Румыния.

## **Статья 2.02**

### Свидетельства о тоннаже

1. Морские суда и суда река-море должны иметь на борту, кроме документов, предусмотренных в статье 2.01, свидетельство о тоннаже для Суэцкого канала или аналогичное свидетельство о тоннаже, выданное Администрацией.
2. Свидетельство, упомянутое в пункте 1 выше, используется Администрацией для калькуляции сборов за плавание.
3. В случае отсутствия свидетельства о тоннаже, предусмотренного в пункте 1 выше, Администрация выдает такое свидетельство.
4. Расходы, вызванные проведением обмеров, которые необходимы для выдачи свидетельства о тоннаже, покрываются за счет судна.

## **Статья 2.03**

### Допустимый крен судов

Судам, имеющим крен более 4 градусов, плавание на морском участке в Низовьях Дуная не разрешается.

## **Статья 2.04**

### Проверка осадки морских судов

1. При входе с моря в Сулинский рейд водители морских судов и судов река-море обязаны сообщить фактическую осадку судна в пресной воде, а лоцман, прежде чем подняться на борт, обязан проверить точность переданных данных.
2. Судам запрещается вход с моря или выход из порта, если у них превышена предельно допустимая осадка, о которой сообщила Администрация.
3. Во время проведения операций погрузки и/или баллаستировки судоводитель обязан постоянно следить за осадкой судна, которая не должна превышать максимально допустимую для морского участка Низовьев Дуная величину (статья 3.05.) или была сообщена Администрацией.
4. Перед тем, как подняться на борт судна или состава, лоцман должен убедиться в том, что судно соблюдает максимально допустимую в этот день осадку. Если он констатирует, что осадка выше допустимой, он должен проинформировать об этом Администрацию и капитанию порта.

## **Г Л А В А 3**

### **ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ**

## **Статья 3.01**

### Курс следования судов

1. На морском участке в Низовьях Дуная суда должны держаться правой стороны, определяя сторону по ходу судна.

2. Исключение составляют случаи, когда из-за специфических местных условий судно вынуждено изменить свой курс.
3. В случае, предусмотренном в пункте 2 выше, судно может изменить свой курс только после того, как другие суда были предупреждены об этом посредством предусмотренных в настоящих Правилах звуковых / визуальных сигналов, радиотелефонной связи, и после согласования способа расхождения с другими судами, плавающими в соответствующей зоне.

### **Статья 3.02**

#### Меры предосторожности

1. Водители судов на ходу или на стоянке должны следить за безопасностью своих судов, иметь всегда готовыми к использованию якоря, швартовые и сигнальные средства, а также принимать все необходимые меры для того, чтобы их суда не препятствовали судоходству.
2. При неблагоприятных метеорологических условиях (уровень воды свыше +300 см в Тульчеа, скорость ветра выше 6° по шкале Бофорта / 39-49 км/ч, ледоход и др.) проход через излучину у Тульчеа осуществляется с помощью буксира, предоставляемого Администрацией. Расходы, связанные со вспомогательным буксиром, оплачиваются за счет данного судна.

### **Статья 3.03**

#### Встречное плавание

На морском участке в Низовьях Дуная:

1. Одиночные речные суда обязаны уступить дорогу морским судам.
2. При встрече или обгоне составов или малых судов, безопасность или целостность которых могут быть поставлены под угрозу болтанкой, волнами или присасыванием, вызванными морскими судами, последние должны своевременно и в достаточной мере уменьшить свою скорость.
3. Малые суда всех типов при встрече с моторными судами должны уступать дорогу последним и не имеют право плавать на расстоянии свыше 15 м от одного из берегов.

### **Статья 3.04**

#### Предметы, затонувшие в реке

1. Якоря, цепи и другие предметы, затонувшие в реке на морском участке Низовьев Дуная и препятствующие судоходству или ставящие его под угрозу, Администрация поднимает со дна за счет владельца этих предметов.
2. В случае, если владелец не сообщил место потери и тип потерянного предмета или если невозможно предъявить иск владельцу, то Администрация продает этот предмет для возмещения своих затрат согласно действующему законодательству.
3. При обнаружении предметов больших размеров, ящиков, буюв, малых судов или судов, плавающих на этом участке без экипажа и ночью без огня и представляющих опасность для судоходства, водители судов и составов, проходящих по морскому участку Низовьев Дуная, сообщают их

местоположение Администрации и капитании порта, а также другим судам, плавающим в данной зоне.

4. Администрация принимает меры для сохранения этих предметов и возвращает их владельцу после получения компенсации за их подъем и хранение или продает их в соответствии с положениями действующего законодательства.

### **Статья 3.05**

#### **Габариты судов**

1. На морском участке в Низовьях Дуная от Браилы до Сулинского рейда в нормальных условиях все морские суда и суда река-море должны соблюдать максимальную осадку в пресной воде не более 23 футов, либо 7,01 м. Сведения об уровнях воды ежедневно передаются по национальному радио и доводятся до сведения лиц, осуществляющих плавание, в Сообщениях для судоводителей.
2. При нормальных условиях на данном участке могут плавать суда длиной не более 180 метров или плавучие средства шириной не более 40 м.
3. В отдельных случаях при соответствующих уровнях воды в Дунае Администрация может:
  - a) распорядиться об уменьшении или увеличении допустимой осадки, указанной в пункте 1,
  - b) разрешить плавание судов длиной свыше 180 м, но не более 225 метров
  - c) разрешить плавание плавучих средств шириной более 40 м, если это позволяют гидрометеорологические условия.
4. Разрешение на превышение осадки или длины судна можно получить только на следующий день после дня подачи заявки. О нем сообщают капитании порта и Агентству лоцманской службы. В таком случае Администрация устанавливает навигационную глубину, в зависимости от которой судоводитель обеспечивает осадку с запасом, необходимым для безопасного судоходства.
5. Габариты буксируемых или толкаемых речных составов должны соответствовать размерам, установленным Рекомендациями Дунайской Комиссии или особыми Правилами и издаваемыми Администрацией Сообщениями для судоводителей в отношении конкретных участков или особых условий.

### **Статья 3.06**

#### **Расстояние, поддерживаемое между судами и малыми судами**

1. При прохождении сложных для навигации зон или крутых излучин, а также на участке Дуная от Сулинского бара до 34 морской мили судну запрещается приближаться к идущему впереди судну ближе, чем на одну морскую милю.
2. Любому судну или малому судну запрещено пересекать канал на расстоянии менее одной морской мили от носа морского судна или судна река-море, находящегося на ходу.

### **Статья 3.07**

#### **Блокирование судового хода**

1. Запрещается загромождать судовой ход любыми судами, соединениями плавучего материала, плавучими установками или рыболовными снастями.
2. На морском участке в Низовьях Дуная запрещается использование сетей и других рыболовных снастей на судовом ходе и на акваториях, предназначенных для стоянки судов.

## **Г Л А В А 3.1**

### **ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СУЛИНСКОГО КАНАЛА**

#### **Статья 3.1.01**

##### **Суда, которым запрещено плавание на Сулинском канале**

Судам водоизмещением свыше 50 тонн плавание под парусами в Сулинском канале запрещается.

#### **Статья 3.1.02**

##### **Скорость плавания по Сулинскому каналу**

1. На участках со свободным течением, где не установлены ограничения, скорость движения по каналу выбирается по согласованию с лоцманом, находящимся на борту, однако она ни в коем случае не должна превышать при нормальных гидрометеорологических условиях предельную скорость, указанную ниже:

	при движении вверх против течения	при движении вниз по течению
малые суда	8 узлов	9 узлов
буксиры или составы	8 узлов	9 узлов
пассажирские, спасательные, пожарные суда и военные корабли	9 узлов	10 узлов
морские суда до 4000 дедвейт.т	7 узлов	9 узлов
морские суда с 4000 до 12000 дедвейт.т	6 узлов	8 узлов
морские суда от 12000 до 25000 дедвейт.т	5 узлов	7 узлов

Если уровень воды в Тульчеа выше +300 см, следует уменьшить скорость до предела, при котором судном ещё можно безопасно управлять и не образуются волны.

По указанию лоцмана судоводитель обязан уменьшить скорость судна в соответствии с условиями в зоне плавания.

### **Статья 3.1.03**

#### Плавание рядом параллельными курсами, встречное плавание и обгон

1. Плавание судов рядом параллельными курсами запрещается.
2. В излучинах и местах с недостаточной шириной судового хода обгон и встречное плавание судов запрещены.
3. При движении вверх или вниз по течению обгон разрешен только для судов с водоизмещением менее 4000 тонн. Обгон разрешается только в местах с благоприятными для этого условиями.
4. В ночное время морским судам и судам река-море запрещено совершать обгон и встречное плавание на участке между устьем Сулинского канала и 34 морской милей.

### **Статья 3.1.04**

#### Плавание в ночное время

1. Всем судам запрещается плавание в ночное время между 0 морской милей (порт Сулина) и баром, за исключением судов Администрации или судов, получивших у неё специальное разрешение.
2. В ночное время на участке между 43 морской милей и 0 морской милей (порт Сулина) плавание вниз по течению запрещено морским судам и судам река-море.
3. Между устьем Сулинского канала и 43 морской милей плавание вверх против течения разрешено 24 часа в сутки, за исключением морских судов длиной свыше 140 м и/или шириной свыше 28 м, новых корпусов без двигателя (без собственной пропульсивной установки), специальных сверхгабаритных транспортных единиц и судов, перевозящих опасные грузы. Посредством Сообщений для судоводителей Администрация может ограничить или запретить плавание вверх против течения между устьем Сулинского канала и 43 морской милей.
4. В особых случаях Администрация может запретить плавание вверх против течения для определенных судов по причине гидрометеорологических условий и навигационной обстановки.
5. На протяжении всего периода плавания по участку морского Дуная радиолокатор, радиостанция и Автоматическая идентификационная система (АИС) морских судов и судов река-море должны находиться в работающем состоянии.

### **Статья 3.1.05**

#### Прекращение судоходства на Сулинском канале

1. В зависимости от обстановки Администрация принимает решение о временном закрытии канала.
2. В этом случае на постах наблюдения Георгиевский и Измаильский Чатал днем и ночью устанавливаются запрещающие сигнальные знаки А1

(Приложение 7 к "Правилам плавания на Дунае") и через Агентство лоцманской службы и капитании портов Тульчеа и Сулина судам немедленно сообщается, что канал временно закрыт. Судоводители судов и составов обязаны в соответствующих случаях руководствоваться предписаниями, предусмотренными ниже в пунктах 3 и 4.

3. Судоводители судов / составов, следующих вверх против течения, должны принять необходимые меры для того, чтобы встать на якорь или пришвартоваться в местах, обозначенных сигнальными знаками в соответствии с Правилами, или в других местах, указанных лоцманом.
4. После получения сообщения судоводители следующих вниз по течению судов / составов должны поступать с учетом их местоположения, их характеристик и условий судоходства согласно положениям пунктов 4 и 5 статьи 5.04 настоящих Правил.

### **Г Л А В А 3.2**

#### **ОСОБЫЕ ПРАВИЛА, ДЕЙСТВУЮЩИЕ В УСТЬЕ СУЛИНСКОГО КАНАЛА**

##### **Статья 3.2.01**

###### Вход и выход через устье Сулинского канала

1. Вход через устье Сулинского канала разрешается осуществлять 24 часа в сутки, за исключением условий, предусмотренных в статьях 4.01 и 4.03 главы 4 и статьи 5.04 главы 5.

В особых случаях Администрация может ограничить проход отдельных судов, если существующие условия судоходства и/или характеристики судна не соответствуют определенным требованиям.

2. Выход через устье Сулинского канала разрешается осуществлять только днем, за исключением условий, предусмотренных в статьях 4.01 и 4.03 главы 4 и статьи 5.04 главы 5.

В особых случаях Администрация может дать разрешение на проход отдельных судов, проанализировав в каждом случае существующие условия, характеристики судна и степень срочности запроса на проход.

3. В случае, если в устье Сулинского канала проводятся землечерпательные или другие работы, вход и выход судов регламентируется сигнализацией, предусмотренной в настоящих Правилах и поднятой на осуществляющих эти работы установках, или планом прохода через зону работ, который распространяется в Сообщениях для судоводителей капитанией порта и Агентством лоцманской службы Сулина.
4. В случае запрещения выхода в море судно должно на период до отмены запрета стать на якорь или пришвартоваться в местах, специально оборудованных Администрацией для этих целей и обозначенных сигнальными знаками.

**Статья 3.2.02****Выбор места якорной стоянки на Сулинском рейде**

1. При прибытии на Сулинский рейд водитель должен выбрать место якорной стоянки таким образом, чтобы судно не мешало ни находящимся вблизи другим судам, ни маневрам при входе и выходе из Сулинского канала.
2. После прибытия с моря судоводитель должен связаться с Администрацией и с капитанией порта Сулина и сообщить следующее: время, когда ему потребуется лоцманское обслуживание, характеристики судна, тип и количество груза, максимальную осадку в пресной воде при прибытии, порт отправления, порт назначения.

**Статья 3.2.03****Очередность входа с рейда в Сулинский канал**

1. Как правило, очередность входа с рейда в Сулинский канал соответствует очередности их прибытия на рейд.

Исключение делается для пассажирских судов, судов со скоропортящимися или опасными грузами и для судов, находящихся в опасности или нуждающихся в неотложной медицинской помощи.

2. По критериям обеспечения безопасности Администрация может предоставить приоритет или изменить порядок входа для некоторых судов, которые могут обосновать необходимость таких мер.
3. Суда, перевозящие опасные грузы, суда, прибывшие из зоны какой-либо эпидемии или имеющие на борту лиц, страдающих заразной болезнью, которую санитарные органы считают опасной (чума, холера, желтая лихорадка и т.д.), могут входить в канал только с разрешения капитана порта и санитарной инспекции, которые сообщают Администрации о выданном разрешении.
4. Если по каким-либо причинам (шторм, авария, случаи серьезной незаразной болезни) судам разрешается вход в канал, то суда должны остановиться в канале на месте, указанном Администрацией, ниже порта Сулина, причем им запрещается вступать в контакт с другими лицами, кроме официально уполномоченных (капитана порта, пограничная служба, таможенная служба, санитарная и ветеринарная инспекции).

**Статья 3.2.04****Об оказании обязательной помощи и об обязательной буксировке судов при прохождении устья Сулинского канала**

1. Для входа или выхода судов через устье Сулинского канала судам, которые не соответствуют необходимым условиям в отношении габаритов и / или маневренности, Администрация, как правило, предоставляет вспомогательные буксиры.
2. Помощь буксира предоставляется по заявке, переданной судоводителем лоцману, после подтверждения её получения, озвученного Администрацией



по радиотелефонной связи. После этого подтверждение в отношении предоставления услуги и заказ передаются водителю буксира.

- Отказ от помощи буксира влечет за собой задержку входа судна в канал или его возвращение вниз по течению в порт Сулина. Ответственность за последствия отказа несет только водитель судна.

### **Статья 3.2.05**

#### Встречное плавание судов в устье Сулинского канала

Запрещается встречное плавание судов на огражденном сигнальными знаками участке устья Сулинского канала.

## **Г Л А В А 4**

### **ПЛАВАНИЕ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ**

#### **Статья 4.01**

##### Общие положения

- Суда, вошедшие в канал, обязаны постоянно запрашивать по радиотелефонной связи информацию о метеорологических условиях у других судов, находящихся в данной зоне, или у станций наблюдения Администрации.
- В случае изменения условий судоходства или в случае, если таковое предсказано прогнозами, суда должны стать на якорь или пришвартоваться в местах стоянки, которые обозначены сигнальными знаками, или в другом месте, указанном лоцманом, и принять все меры, предусмотренные "Правилами плавания на Дунае" (статьи 6.30, 6.31, 6.32, 6.33).
- При плохой видимости (туман, мгла, проливной дождь, снегопад и т.д.) плавание по Сулинскому каналу запрещено.

В этом случае на мачтах станций наблюдения на канале поднимают флаг с буквой "U" в соответствии с международным сводом сигналов, или по запросу входящих в канал судов о погодных условиях или существующих ограничениях сообщается по радиотелефонной связи.

#### **Статья 4.02**

##### Особая ситуация в случае сильного течения в Сулинском канале

- В случае, если сильное течение создает сложные условия для судоходства в Сулинском канале, при уровнях воды свыше +300 см в Тульчеа на мачте сигнальной станции Измаильский чатал (43 морская миля) поднимается черный флаг.
- В этих случаях водители морских судов и судов река-море принимают особые меры предосторожности, указанные лоцманом (уменьшение скорости, помощь буксира и т.д.).

**Статья 4.03****Судоходство в зимнее время**

1. После появления льда на морском участке в Низовьях Дуная судоходство осуществляется по особым правилам, установленным Администрацией. Эти предписания Администрации являются обязательными.
2. Водители морских судов и судов река-море, осуществляющие плавание во льду, должны запросить информацию о ледовой обстановке на Дунае с тем, чтобы с учетом мощности двигателя/двигателей, конструкции и состояния судна они могли оценить возможность входа судна в Сулинский канал или выхода из него, а также возможность проведения маневров или выхода судна из порта.
3. При принятии любых мер водители судов обязаны учитывать рекомендации лоцмана, а также меры, установленные Администрацией (порядок входа составов, скорость, место стоянки при ожидании и т.д.).
4. При плавании во льду водители судов должны поддерживать постоянный контакт с судами, работающими в ледовой зоне, а также с Администрацией с тем, чтобы сообщать о местонахождении и состоянии льда и получать информацию об условиях плавания и ограничениях судоходства.
5. Суда, застрявшие во льду, обязаны обеспечить постоянную радиовахту на канале 16 УКВ.
6. Если движение судов осуществляется по естественному коридору или по коридору, проделанному во льду ледокольными судами, они должны плавать только внутри коридора с подходящей скоростью, чтобы избежать повреждения кромки льда. В этих коридорах полностью запрещается стоянка на якоре, также как и обгон или встречное плавание.
7. Суда, заблокированные во льду, находящиеся в опасном положении или по курсу других более мощных судов, обязаны принять приоритетную помощь со стороны судов Администрации, которые работают во льдах для освобождения канала. В особых ситуациях они также могут попросить, чтобы суда Администрации оказали им помощь в приоритетном порядке. В обоих случаях суда должны своевременно подготовить к использованию подходящие буксирные средства, расположенные в наиболее прочных местах (клюзы, битенги и др.). Они должны нести все расходы, связанные с соответствующей операцией, независимо от того, каковы будут ее результаты.
8. Администрация не несет ответственности за ущерб, причиненный судам при плавании во льду плавающим льдом, осуществляющими операцию судами или другими судами; она также не несет ответственности за повреждения других судов, устройств, гидротехнических сооружений и т.д., вызванные плавающими во льду судами.
9. Водители судов, воспользовавшиеся услугами Администрации, письменно подтверждают продолжительность оказания каждой услуги, а оплата должна быть в письменной форме подтверждена судовым агентом. Суда, не имеющие агентов, осуществляют платеж наличными представителю Администрации.

## Г Л А В А 5

### ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА СУДОВ

#### Статья 5.01

##### Суда, обязанные использовать услуги лоцманов

1. Все морские суда и суда река-море, независимо от флага, под которым они плавают, на румынском участке Низовьев Дуная между устьем Сулинского канала и портом Браила (175 км) обязаны иметь на борту лоцмана Администрации или лоцмана, уполномоченного Администрацией, для осуществления лоцманской проводки на этом участке.
2. Любые маневры по швартовке, отходу или изменению положения морского судна или судна река-море в портах морского участка Низовьев Дуная и на рейдах этих портов должны осуществляться только в присутствии лоцмана.
3. Речные моторные суда, следующие вверх или вниз по течению или осуществляющие маневры в портах, независимо от флага, под которым они плавают, должны вызывать на борт лоцмана Администрации или уполномоченного Администрацией, если до этого на борту отсутствовало лицо, имеющее диплом для плавания на этом участке.

#### Статья 5.02

##### Прием лоцмана на борт судна и его высадка

1. Для безопасного приема лоцмана на борт судна и его высадки судоводитель обязан уменьшить скорость судна или остановить его в зависимости от обстановки и принять все необходимые в этом случае меры.
2. При входе с моря в Сулинский канал лоцманская проводка является обязательной на расстоянии не менее 1 морской мили от оконечности северной дамбы в устье Сулинского канала.
3. При выходе в море из Сулинского канала лоцман может сойти с борта сопровождаемого судна на расстоянии не менее 1 морской мили после прохода оконечности северной дамбы Сулинского канала.

#### Статья 5.03

##### Места приема и высадки лоцмана

1. Для приема и высадки лоцмана на Сулинском рейде предусмотрен участок морской акватории, ограниченный сектором радиусом в 2 морские мили, образованным реальными пеленгами  $0^{\circ}$ - $121^{\circ}$  от буя 02 (установлен у оконечности северной дамбы).
2. В портах на морском участке Низовьев Дунае, на рейдах этих портов и на участках, указанных Администрацией в Сообщениях для судоводителей.
3. На морском участке Низовьев Дуная на 44 морской миле и на 175 км (Браила).

#### **Статья 5.04**

##### Невозможность приема и высадки лоцмана на Сулинском рейде.

##### Недоступность бара

1. Бар считается "недоступным", когда из-за сильного ветра (6-7° по шкале Бофорта / 39-61 км/ч) и крупных волн (волнение моря силой 5-6 баллов, высота волн 2-6 м по шкале Дугласа) на баре нельзя обеспечить безопасность судоходства на баре и/или безопасную высадку/прием лоцмана.

В этом случае по радиотелефонной связи судам передается предупреждение "бар недоступен", которое может давать только Администрация.

2. Если бар объявлен недоступным, суда, желающие войти в Сулинский канал со стороны моря, должны ждать на рейде.
3. Следующие вниз по течению суда длиной меньше 120 м, желающие выйти в море, могут входить в Сулинский канал, но если бар остается недоступным, они обязаны стать на якорь в обозначенных сигнальными знаками зонах.
4. Суда длиной больше 120 м не могут входить в Сулинский канал до тех пор, пока бар не будет объявлен доступным.
5. В случаях, когда суда длиной более 120 м, следующие по Сулинскому каналу, вдруг услышат предупреждение, что "бар недоступен", они должны встать на якорь или пришвартоваться в пригодном для этого месте, указанном лоцманом и одобренном Администрацией.

#### **Статья 5.05**

##### Режим пребывания лоцмана на борту судна

Во время пребывания лоцмана на борту судна судоводитель обязан обеспечить ему питание и помещение для отдыха, согласно нормам, установленным для офицеров.

#### **Статья 5.06**

##### Обязанности лоцмана

1. Перед отходом судна в рейс лоцман должен ознакомиться с гидрометеорологическими условиями, а также с изменениями и ограничениями, касающимися участка, по которому он будет проводить судно (графики с указанием глубин на перекатах, Сообщения для судоводителей и т.д.).
2. Лоцман должен проинформировать судоводителя о режиме судоходства на морском участке в Низовьях Дуная, оказать ему техническое содействие в проводке судна и сообщить ему обо всех ограничениях, касающихся судоходства на участке, по которому он проходит.
3. Лоцман должен запросить, а водитель судна - предоставить всю информацию, касающуюся характеристик судна, типа грузов, фамилии капитана, судовладельца / оператора судна и др.
4. Лоцман информирует капитанию порта и Администрацию о проведенных маневрах, о местоположении судна, о гидрометеорологических условиях в зоне, о транспортной обстановке, о чрезвычайных происшествиях во время плавания и т.д.

5. Во время пребывания на борту судна / состава лоцман должен предоставить судоводителю всю информацию, касающуюся соответствующей зоны или порта в той мере, чтобы можно было совершенно безопасно осуществлять плавание судна / состава и все маневры в порту.
6. На рейдах портов, расположенных на морском участке Низовьев Дуная, лоцман, прибывший или отходящий с судном, может оказывать содействие в осуществлении маневров входа, выхода, швартовки, постановки на якорь, отхода и т.д. только после того, как он тщательно ознакомился с условиями, необходимыми для безопасного проведения этих маневров, и получил разрешение компетентных органов (капитания порта, администрация порта).
7. Лоцман должен предъявить на борту документы, удостоверяющие его личность и право на лоцманскую проводку морских судов (полномочия лоцмана или удостоверение, выданное Администрацией, и лоцманское удостоверение для морского Дуная).
8. Лоцман должен владеть английским языком и одним из официальных языков Дунайской Комиссии (немецкий, французский или русский).
9. Лоцман должен проинформировать судоводителя о том, что тот должен оставаться на капитанском мостике во время маневров и прохода сложных в навигационном отношении мест.

В случае, если водитель вынужден покинуть капитанский мостик, то лоцман должен потребовать на время его отсутствия назначить другое компетентное и несущее ответственность лицо для командования судном.

В случае отказа сделать это лоцман требует остановить судно или прекратить маневр, а если условия являются неблагоприятными для того, чтобы сделать это немедленно, он продолжает осуществлять лоцманскую проводку судна до тех пор, пока не представится возможность остановки, и немедленно сообщает об этом надлежащим образом капитанию ближайшего порта и Администрации.

9. При проходе через зону любого поста наблюдения и контроля за судоходством, каждой капитании порта или Агентства лоцманской службы лоцман должен установить контакт с ними по радиотелефонной связи для получения возможно имеющейся дополнительной информации.
10. Лоцман должен убедиться в том, что данные, содержащиеся в "лоцманской квитанции", в "декларации капитана", в "подтверждении предоставления услуг" или в других документах, составленных на судне и касающихся этого рейса, соответствуют действительности, и передать эти документы Администрации. Если он заметил неточности в этих документах и капитан судна отказался исправить их, он передает их Администрации вместе с докладной запиской.

Если лоцман обнаружит, что информация водителя судна / состава, касающаяся их технического состояния, не соответствует действительности, он обязан сообщить это капитанию порта, в зоне юрисдикции которого он находится, и Администрации. Лоцман не должен покидать борт судна до того, как будет завершено расследование органами капитании порта,

поскольку на составленных документах должна стоять и его подпись в качестве свидетеля.

### **Статья 5.07**

#### Обязанности водителей судов, находящихся под проводкой лоцмана

1. Водители судов, находящихся под проводкой лоцмана, обязаны соблюдать положения "Правил плавания на Дунае" и "Особых правил плавания, применяемых на морском участке в Низовьях Дуная";
2. Судоводитель обязан проверить удостоверение / полномочия, выданные Администрацией, которыми удостоверяется право лоцмана на несение лоцманской службы;
3. Подписав документы, подтверждающие лоцманское обслуживание и представленные лоцманом, судоводитель подтверждает время, когда лоцман поднялся на борт, которое считается временем начала лоцманского обслуживания;
4. Судоводитель обязан предоставить в распоряжение лоцмана всю необходимую информацию, касающуюся маневровых характеристик судна и технического состояния всего навигационного оборудования и приборов, которая важна для обеспечения безопасности рейса. Судоводитель наряду с этим обеспечивает условия для передачи и получения сообщений и информации, связанных с проведением рейса;
5. После проведения консультаций с лоцманом судоводитель должен отдавать приказы по осуществлению движения судна напрямую и под свою ответственность.

Если в интересах быстроты маневров судоводитель считает необходимым разрешить лоцману отдавать приказы напрямую, то маневры, выполненные в таких условиях, считаются проведёнными по приказу судоводителя и под его ответственность;

6. Судоводитель несёт ответственность за все маневры судна и за ущерб, причиненный во время этих маневров, даже в том случае, если лоцман находится на борту;
7. Судоводитель обязан командовать судном напрямую во время маневрирования или движения на сложных участках. В случае, если он должен оставить капитанский мостик, он обязан каждый раз назначать другое компетентное лицо, несущее ответственность за командование судном и осуществление маневрирования судна;
8. Судоводитель должен не допускать присутствия на капитанском мостике других членов экипажа, которые бы мешали каким-либо образом выполнению лоцманом своих служебных обязанностей;
9. Водитель состава / судна при лоцманской проводке обязан предоставить лоцману конкретные данные, касающиеся осадки, размеров судна, тоннажа, груза, характеристик и мощности двигателя, пропульсивного комплекса, маневренности и других параметров судна, если они запрошены лоцманом;
10. В случае возникновения разногласий между ним и лоцманом судоводитель должен остановить судно по требованию лоцмана в указанном им месте,

чтобы позволить представителям капитании порта и Администрации прибыть для решения спорных вопросов на месте;

11. До высадки лоцмана судоводитель должен подтвердить использование всех услуг, предоставленных судну лоцманской и другими службами третьих сторон и со стороны Администрации (лоцманские суда, водолазы, вспомогательный буксир и т.д.).
12. Водителю состава / судна при лоцманской проводке не разрешается удерживать лоцмана на борту после выхода судна / состава из зоны или порта, где лоцманская проводка является обязательной, и он обязан высадить лоцмана безопасным образом.

В случае, если безопасно осуществить высадку невозможно по метеорологическим или гидрологическим условиям, водитель судна / состава обязан обеспечить высадку лоцмана в ближайшем безопасном месте и позаботиться о его возвращении к месту размещения Администрации за счет судна.

### **Статья 5.08**

#### Невыполнение указаний лоцмана на борту судна

1. В случае, если судоводитель не учитывает или не выполняет указания лоцмана, последний обязан оставаться на борту судна, находиться на капитанском мостике и предупредить судоводителя о последствиях, вытекающих из этого для безопасности судоходства.
2. Если судоводитель продолжает не соблюдать указания лоцмана, то лоцман должен всеми имеющимися средствами проинформировать капитанию ближайшего порта и Администрацию и потребовать остановить судно для проведения расследования.

После прибытия представителей капитании порта и Администрации лоцман представляет свой письменный доклад для расследования дела.

### **Статья 5.09**

#### Меры предосторожности при приёме на борт и высадке лоцмана

1. Судоводитель обязан как при приёме на борт, так и при высадке лоцмана предоставить ему лоцманский трап, который должен находиться в исправном техническом состоянии, быть чистым и хорошо закрепленным; судоводитель несёт ответственность за физическую невредимость лоцмана.
2. В случае, если лоцман установит, что средства для приёма на борт или высадки с судна не соответствуют ситуации, он может отказаться от посадки или высадки вплоть до того времени, пока не будут созданы нормальные условия для приёма на борт / высадки.

### **Статья 5.10**

#### Заявка на выделение лоцмана, лоцманские суда

1. Кроме заявки, переданной по радиотелефонной связи согласно пункту 2 статьи 3.2.02., морские суда и суда река-море, прибывшие на Сулинский рейд, для вызова лоцмана на борт должны поднять на видном месте над капитанским мостиком флаг с вертикально расположенными синими и

желтыми полосами (буква "G" по международному своду сигналов) и подавать звуковые сигналы, соответствующие по значению этой букве.

2. Заявку на выделение лоцмана представитель судна может также подать в письменной форме Агентству лоцманской службы не менее чем за 4 часа до отплытия.
3. Лоцманская служба осуществляется лоцманским судном, которое можно узнать по соответствующему сигнальному обозначению:
  - *днем* - красно-белый флаг (буква "N" по международному своду сигналов), поднятый на мачте;
  - *ночью* - красный огонь над белым огнем, видимые со всех сторон, на мачте.

Лоцманское судно выкрашено белой краской и на обоих бортах нанесена надпись буквами черного цвета "PILOT".

## **Г Л А В А 6**

### **БУКСИРОВКА**

#### **Статья 6.01**

##### Формирование составов

1. Максимальное количество единиц, буксируемых или толкаемых по Сулинскому каналу, не может превышать 4 единицы при движении вверх (два счала по две единицы в каждом) и 2 счаленных лагом единицы при движении вниз по течению.
2. Длина буксирных тросов не должна превышать 30 м при движении вверх и вниз по течению.

В зависимости от гидрометеорологической ситуации на Сулинском канале, от движения морских и речных судов, а также от характеристик буксиров/толкачей и буксируемых/толкаемых единиц Администрация может допустить отклонения от вышеуказанных положений. Об этих отклонениях Администрация сообщит капитанам портов, в зоне компетенции которых проводится соответствующая операция.

#### **Статья 6.02**

##### Обязанности буксира/толкача по отношению к судам состава

При постановке состава на якорь или при его швартовке на морском участке Низовьев Дуная буксирующее/толкающее судно не может уйти до тех пор, пока не убедится, что суда состава, стоящие на якоре или ошвартованные, не препятствуют судоходству.

#### **Статья 6.03**

##### Вход составов на Сулинский бар

1. При входе с моря в Сулинский канал буксирам разрешается буксировка только двух единиц, а длина буксирного троса не должна превышать 100 м. В остальном они должны придерживаться предписаний "Правил плавания на Дунае".



2. При выходе в море по Сулинскому каналу буксирам разрешается буксировка не больше двух единиц, при этом длина буксирного троса не должна превышать 50 м.
3. Проход составов Сулинским баром разрешается только с согласия Администрации и на условиях, установленных ею.

#### **Статья 6.04**

##### Особые случаи буксировки

Для получения разрешения на осуществление особой буксировки по морскому участку Низовьев Дуная водитель состава должен передать Администрации схему состава со всеми характеристиками (длина и ширина состава, длина буксирного троса, мощность буксиров в голове и в хвосте состава).

### **Г Л А В А 7**

#### **СОЕДИНЕНИЯ ПЛАВУЧЕГО МАТЕРИАЛА**

##### **Статья 7.01**

##### Конструкция и размеры

1. Соединения плавучего материала должны состоять из прочно соединенных между собой элементов, а операции по их соединению и расформированию, проводимые на морском участке в Низовьях Дуная, не должны мешать или создавать препятствия для судоходства.
2. Ширина соединений плавучего материала, буксируемых по Сулинскому каналу, не может превышать 16 м, а длина не может превышать 40 м.
3. В случае, если соединение плавучего материала превышает указанные в пункте 2 размеры, то проводка его по Сулинскому каналу не разрешается без предварительного согласия Администрации.

### **Г Л А В А 8**

#### **ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

##### **Статья 8.01**

##### Декларация о перевозимых опасных грузах

1. Водители судов, на борту которых находятся легковоспламеняющиеся или взрывоопасные грузы (Приложения 9 и 10 к Правилам плавания, применяемым на румынском участке Дуная), должны довести это до сведения лоцмана, прибывшего на борт для лоцманской проводки судна, хотя они уже проинформировали об этом по радио Администрацию и капитанию порта в соответствии со статьей 10.04 настоящих Правил.
2. Водители тех судов и составов, к которым применяются положения ВОПОГ-Д и на борту которых отсутствует лоцман, обязаны по радиотелефонной связи на канале 16 УКВ заявить об этом и на канале 71 УКВ передать Администрации и капитанию порта на входе на морской участок Низовьев Дуная (175 км и 44 морская миля) данные, предусмотренные в статье 8.02 Части I "Правил плавания на Дунае".

### **Статья 8.02**

#### Места якорной стоянки для судов с опасными грузами. Разрешения

1. Суда, перевозящие опасные грузы, заходящие с моря в Сулинский канал, должны становиться на якорь на морском рейде, если им не хватит времени, чтобы пройти Сулинский канал вверх против течения в дневные часы.
2. Суда, перевозящие опасные грузы и следующие вниз по течению, если им не хватает времени, чтобы пройти Сулинский канал в дневные часы, должны встать на якорь в зоне между 34½ морской милей и 35 морской милей по правому берегу.

## **Г Л А В А 9**

### **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЕ НАНЕСЕНИЯ УЩЕРБА**

#### **Статья 9.01**

##### Ущерб, нанесенный судам

Администрации не несет ответственности за любой ущерб, причиненный судам во время их прохождения по морскому участку Низовьев Дуная.

#### **Статья 9.02**

##### Ущерб, нанесенный судоходному пути

1. Повреждение дамб, береговых укреплений, причалов, бун, плавучих или береговых знаков навигационной путевой обстановки, а также блокирование судового хода или его загрязнение, вызванное судами или составами, плавающими на морском участке в Низовьях Дуная, считаются нанесением ущерба Администрации, и все убытки от таких повреждений покрываются за счет вызвавшего их судна / состава.
2. Суда и составы, выходящие в море, обязаны встать на якорь на Сулинском рейде для проведения расследования последствий вызванных ими аварий при проходе по морскому участку Низовьев Дуная.

## **Г Л А В А 10**

### **НЕДОПУЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДНА**

#### **Статья 10.01**

##### Информация о случаях загрязнений

1. Водители судов и составов должны сообщать о любом случае непреднамеренного загрязнения всеми доступными на борту способами капитанию ближайшего порта и Администрации.

Сообщение должно обязательно содержать:

- a) тип, название и флаг судна, с которого поступает сообщение;
- b) фамилию водителя судна / состава;
- c) гидрометеорологические условия на месте и в момент возникновения загрязнения (видимость, сила и направление ветра, скорость течения);

- d) величина загрязненной поверхности (сплошные поверхности большого/малого размера, пятно);
- e) толщина слоя загрязнения;
- f) характеристики, касающиеся природы и состояния загрязнения (токсичное, легковоспламеняющееся, взрывоопасное / твердое, жидкое, газообразное);
- g) меры, принятые для борьбы с последствиями загрязнения.

Водитель судна / состава может дополнить сообщение любыми другими сведениями, относящимися к загрязнению.

2. Судоводитель судна/состава, который при плавании на морском участке Низовьев Дуная заметил признаки загрязнения воды, должен оповестить об этом капитанию ближайшего порта и Администрацию, а также по возможности передать данные, указанные в пункте 1.

## **Статья 10.02**

### Регистрация углеводородов и отходов

1. На борту морских судов и судов река-море должны находиться документы и регистры, предусмотренные Конвенцией "MARPOL 73/78" и внесенными в неё изменениями, а именно:
  - "Журнал нефтяных операций".
  - "Журнал операций с мусором".
2. Все записи в журналах, упомянутых выше, должны иметь дату и подпись лица, ответственного за эти операции. Каждая полностью заполненная страница должна быть подписана судоводителем.
3. Записи в вышеупомянутых журналах производятся на официальном языке государства, под флагом которого плавает данное судно, а также на английском языке.
4. Капитанию порта и Администрация имеют право проверять правильность записей в вышеупомянутых журналах и снимать с них копии.

## **Г Л А В А 11** **РАЗНОЕ**

### **Статья 11.01** Особые случаи

1. В особых случаях, которые устанавливаются Администрацией, суда могут плавать с составами другой конфигурации при условии, что они не создают помех для безопасного плавания ни своим единицам, ни другим судам.
2. Во время прекращения Администрацией судоходства в Сулинском канале в соответствии с условиями в статьях 3.1.04, 3.1.05, 4.01 и 4.03, суда Администрации могут плавать под её ответственность в интересах устранения причин, повлекших за собой прекращение судоходства, а также для принятия других соответствующих ситуации мер.