

# **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ (ОППД)**



**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ  
БУДАПЕШТ, 2023 г.**

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

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ**

**БУДАПЕШТ, 2023 г.**

**ISBN 978 615 5117 02 2**

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

Все права защищены.  
Перепечатка, в том числе в отрывках,  
запрещается.  
Воспроизведение всей книги или любой ее  
части запрещается без письменного  
разрешения издателя.

## **Преамбула**

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.

В дальнейшем в Основные положения о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 48/10) вносились изменения:

- Постановлением Пятьдесят третьей сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 53/32) от 12 апреля 1995 г.,
- 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.
- Постановлением Семьдесят пятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 75/24) от 14 декабря 2010 г.
- Постановлением Девяностой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 90/9) от 29 июня 2018 г.

Принимая во внимание шестой пересмотр редакции Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП),

- Постановлением Девяносто девятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 99/6) от 15 июня 2023 г.

была принятая актуализированная редакция Основных положений о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 99/5). Указанным Постановлением государствам-членам было рекомендовано применять эти положения с 1 января 2024 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....  | 1  |
| 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.....   | 7  |
| Статья 1.06 – Использование водного пути .....   | 7  |
| Статья 1.07 – Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров; обзор  | 7  |
| Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов .....   | 8  |
| Статья 1.09 – Управление судном .....  | 9  |
| Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы .....   | 9  |
| Статья 1.11 – Наличие на борту Правил и руководств.....  | 12 |
| Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов;<br>препятствия для судоходства .....                        | 12 |
| Статья 1.13 – Обеспечение сохранности знаков, регулирующих плавание, и<br>знаков навигационной путевой обстановки..... | 12 |
| Статья 1.14 – Повреждение стационарных гидротехнических сооружений.....  | 13 |
| Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь.....   | 13 |
| Статья 1.16 – Спасение и оказание помощи .....   | 13 |
| Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда .....   | 13 |
| Статья 1.18 - Обязанность освобождать фарватер .....   | 14 |
| Статья 1.19 – Особые распоряжения .....  | 14 |
| Статья 1.20 – Контроль .....   | 14 |
| Статья 1.21 – Особые перевозки .....   | 14 |
| Статья 1.22 – Специальные временные предписания.....   | 15 |
| Статья 1.23 – Разрешение на проведение мероприятий.....  | 15 |
| Статья 1.24 – Убежище для судов и зимовники.....   | 15 |
| Статья 1.25 - Область применения настоящих Правил .....  | 15 |
| ГЛАВА 2 ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ  | 16 |
| Статья 2.01 – Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов<br>и морских судов .....                         | 16 |
| Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов .....  | 17 |
| Статья 2.03 – Обмер судов .....  | 17 |

## II

|   |           |
|---|-----------|
| Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки .....   | 18        |
| Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей .....  | 18        |
| Статья 2.06 – Опознавательные знаки судов, использующих СПГ<br>в качестве топлива.....  | 18        |
| <b>ГЛАВА 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ.....</b>   | <b>19</b> |
| <b>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....</b>  | <b>19</b> |
| Статья 3.01 – Значение терминов и область применения .....  | 19        |
| Статья 3.02 – Огни.....   | 19        |
| Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы.....  | 19        |
| Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы .....   | 20        |
| Статья 3.05 – Запрещенные огни и сигналы .....  | 20        |
| Статья 3.06 – Запасные огни .....   | 20        |
| Статья 3.07 – Запрещение использования осветительных устройств,<br>прожекторов, щитов, флагов и т.д.....  | 20        |
| <b>II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>II.А. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ.....</b>  | <b>21</b> |
| Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов .....   | 21        |
| Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов .....   | 21        |
| Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов .....   | 23        |
| Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счлененных групп .....   | 24        |
| Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов.....  | 25        |
| Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов.....   | 25        |
| Статья 3.14 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, осуществляющих<br>перевозки определенных опасных грузов .....                              | 27        |
| Статья 3.15 – Ходовая сигнализация судов, допущенных к перевозке более<br>12 пассажиров, у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м | 28        |
| Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов.....   | 28        |
| Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся<br>преимущественным правом прохода .....  | 29        |
| Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность   | 29        |
| Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала<br>и плавучих установок .....   | 30        |
| <b>II.В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>  | <b>30</b> |
| Статья 3.20 – стояночная сигнализация судов .....   | 30        |
| Статья 3.21 – Дополнительная стояночная сигнализация судов,<br>осуществляющих перевозки определенных опасных грузов.....                            | 31        |

### III

|   |           |
|---|-----------|
| Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов .....   | 31        |
| Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок .....                     | 31        |
| Статья 3.24 – Сигнализация сетных или крючковых снастей находящихся на стоянке судов, занятых рыбным промыслом..... | 31        |
| Статья 3.25 – Сигнализация плавучих средств в процессе выполнения работ и севших на мель или затонувших судов ..... | 32        |
| Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства .....                       | 33        |
| <b>III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ.....</b>  | <b>34</b> |
| Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов надзора, пожарных и спасательных судов .....                | 34        |
| Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов в процессе выполнения работ на водном пути.....             | 34        |
| Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки .   | 34        |
| Статья 3.30 – Сигналы бедствия .....  | 35        |
| Статья 3.31 – Запрет доступа на судно.....  | 35        |
| Статья 3.32 – Запрет на курение или использование огня и незащищенного света на судне .....                         | 36        |
| Статья 3.33 – Запрет на стоянку борт к борту с судном .....   | 36        |
| Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования.....                     | 36        |
| Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбным промыслом .....                                     | 37        |
| Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ .....                 | 38        |
| Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением .....                                     | 38        |
| Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.....  | 38        |
| <b>ГЛАВА 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ.....</b>            | <b>39</b> |
| Статья 4.01 – Общие положения.....  | 39        |
| Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов.....  | 39        |
| Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы .....  | 39        |
| 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 (АИС ВС) и система отображения электронных карт для внутреннего судоходства и связанной с ними информации (СОЭНКИ ВС) ..... | 42        |
| <b>ГЛАВА 5 СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ, И ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ .....</b>   | <b>45</b> |
| Статья 5.01 – Сигнальные знаки, регулирующие плавание .....  | 45        |
| Статья 5.02 – Знаки навигационной путевой обстановки.....  | 45        |
| <b>ГЛАВА 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>  | <b>46</b> |
| I. <b>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....</b>   | <b>46</b> |
| Статья 6.01 – Значение терминов и область применения .....   | 46        |
| Статья 6.01-бис – Высокоскоростные суда .....  | 46        |
| Статья 6.02 – Малые суда: общие правила.....   | 46        |
| II. <b>ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН .....</b>  | <b>46</b> |
| Статья 6.03 – Общие принципы .....   | 46        |
| Статья 6.03-бис – Пересечение курсов.....  | 47        |
| Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила .....  | 47        |
| Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил.....   | 49        |
| Статья 6.06 – Встречное плавание: высокоскоростные суда .....  | 50        |
| Статья 6.07 – Встречное плавание в узкостях .....  | 50        |
| Статья 6.08 – Запрещение встречного плавания при помощи сигнальных знаков, регулирующих плавание .....   | 50        |
| Статья 6.09 – Обгон: общие положения.....  | 51        |
| Статья 6.10 – Обгон .....  | 51        |
| Статья 6.11 – Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков, регулирующих плавание.....   | 52        |
| III. <b>ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>  | <b>52</b> |
| Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан .....  | 52        |
| Статья 6.13 – Поворот .....  | 53        |
| Статья 6.14 – Управление судном при отходе.....  | 53        |
| Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава .....   | 53        |
| Статья 6.16 – Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением водного пути .....   | 53        |
| Статья 6.17 – Движение рядом идущих судов в одном направлении и запрет приближаться к судам .....  | 55        |
| Статья 6.18 – Запрет волочить якоря, тросы или цепи.....   | 55        |
| Статья 6.19 – Плавание дрейфом.....  | 55        |

|  |    |
|--|----|
| Статья 6.20 – Недопущение болтанки .....   | 56 |
| Статья 6.21 – Составы .....  | 56 |
| Статья 6.21-бис – Изменение местоположения толкаемых барж<br>вне толкаемого состава .....  | 56 |
| Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства .....  | 57 |
| Статья 6.22-бис – Плавание вблизи плавучих средств в процессе<br>выполнения работ, севших на мель или затонувших судов, а также судов с<br>ограниченной возможностью маневрирования..... | 57 |
| IV. ПАРОМЫ .....   | 57 |
| Статья 6.23 – Правила, относящиеся к паромам.....  | 57 |
| V. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ .....   | 58 |
| Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения.....   | 58 |
| Статья 6.25 – Проход под неразводными мостами .....  | 58 |
| Статья 6.26 – Проход через разводные мосты.....  | 58 |
| Статья 6.27 – Проход плотин.....   | 59 |
| Статья 6.28 – Проход шлюзов .....  | 60 |
| Статья 6.28-бис – Вход в шлюзы и выход из них .....  | 61 |
| Статья 6.29 – Порядок прохода шлюзов .....   | 62 |
| VI. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ, ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ<br>РАДИОЛОКАТОРА .....   | 62 |
| Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости;<br>плавание при помощи радиолокатора .....   | 62 |
| Статья 6.31 – Суда, находящиеся на стоянке.....  | 63 |
| Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора.....   | 64 |
| Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, идущих<br>без помощи радиолокатора .....  | 65 |
| VII ОСОБЫЕ ПРАВИЛА .....   | 65 |
| Статья 6.34 – Особые приоритеты.....   | 65 |
| Статья 6.35 – Использование водных лыж и подобная деятельность .....   | 66 |
| Статья 6.36 – Действия судов, занятых рыбным промыслом, и<br>других судов по отношению к ним .....   | 66 |
| Статья 6.37 – Действия водолазов и по отношению к ним .....  | 66 |
| ГЛАВА 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ.....   | 67 |
| Статья 7.01 – Общие принципы стоянки .....   | 67 |
| Статья 7.02 – Стоянка судов .....  | 67 |
| Статья 7.03 – Стоянка на якоре и использование анкерных свай (опор).....   | 68 |

|   |            |
|---|------------|
| Статья 7.04 – Швартовка .....   | 68         |
| Статья 7.05 – Места стоянки.....  | 68         |
| Статья 7.06 – Разрешение стоянки для судов отдельных типов .....  | 69         |
| Статья 7.07 – Стоянка в случаях перевозок опасных грузов .....  | 69         |
| Статья 7.08 – Несение вахты, надзор.....  | 70         |
| <b>ГЛАВА 8 ТРЕБОВАНИЯ О ПОДАЧЕ СИГНАЛОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ<br/>ДАННЫХ .....</b>   | <b>72</b>  |
| Статья 8.01 – Сигнал "Держитесь от меня в стороне" .....  | 72         |
| Статья 8.02 – Требование о предоставлении данных .....  | 73         |
| Статья 8.03 – Безопасность на борту судов, использующих СПГ как топливо .   | 75         |
| <b>ГЛАВА 9 (без содержания) .....</b>   | <b>76</b>  |
| <b>ГЛАВА 10 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ<br/>ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ .....</b>              | <b>77</b>  |
| Статья 10.01 – Значение терминов .....  | 77         |
| Статья 10.02 – Обязанность соблюдать региональные предписания .....   | 78         |
| Статья 10.03 – Общая обязанность проявлять бдительность.....  | 78         |
| Статья 10.04 – Запрещение слива и сброса .....  | 78         |
| Статья 10.05 – Сбор и обработка отходов на борту .....  | 79         |
| Статья 10.06 – Журнал учета отработанных масел, сдача отходов<br>в приемные сооружения.....                           | 79         |
| Статья 10.07 – Обязанность проявлять бдительность при бункеровке .....  | 80         |
| Статья 10.07а – Обязанность проявлять бдительность при бункеровке СПГ.....  | 81         |
| Статья 10.08 – Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом.....   | 82         |
| Статья 10.09 – Покраска и внешняя зачистка судов .....  | 83         |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЯ 1-11 К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ<br/>ПО ДУНАЮ .....</b>  | <b>85</b>  |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР<br/>СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ .....</b> | <b>87</b>  |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ.....</b>  | <b>88</b>  |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ .....</b>   | <b>89</b>  |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 4 СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ<br/>СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....</b>   | <b>126</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 5 СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ<br/>СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....</b>                                 | <b>127</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 6 ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ.....</b>   | <b>128</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 7 СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ ....</b>  | <b>134</b> |

|   |     |
|---|-----|
| ПРИЛОЖЕНИЕ 8 ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ.....                      | 158 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 9 ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЁТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ...                      | 181 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 10 ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ<br>РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ ..... | 185 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 11 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР ПРИ БУНКЕРОВКЕ<br>ТОПЛИВА.....         | 186 |



# ГЛАВА 1

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1.01 - Значение терминов

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

**a) 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 проведения работ на водных путях или в портах (землесосные и землечерпательные снаряды, элеваторы, копры, плавучие 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 многокорпусное судно), 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 движения методом толкания;
8. термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, построенное для перевозки на борту морских судов и для плавания по внутренним водным путям;
9. термин "парусное судно" означает любое судно, передвигающееся только с помощью парусов; судно, идущее под парусом и одновременно использующее собственную 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 счале 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, использующее свои собственные механические средства движения, которое способно перевозить одного или нескольких человек и которое построено или спроектировано для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например, аквапланы, 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 получения прибыли.

**б) Составы**

1. термин "состав" означает буксируемый состав, толкаемый состав или счененную группу;
2. термин "буксируемый состав" означает соединение одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучего материала, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава и называются буксирами;
3. термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкающим. Состав из толкача и толкаемого судна, сцепленных таким образом, чтобы обеспечить управляемое сочленение, также считается жестким;
4. термин "счененная группа" означает соединение счененных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава.

**с) Световая и звуковая сигнализация**

1. термины "белый огонь", "красный огонь", "зеленый огонь", "желтый огонь" и "синий огонь" означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям Приложения 7 к Резолюции № 61 ЕЭК ООН или Таблицы 2 Европейского Стандарта EN 14744;
2. термины "яркий огонь", "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни, светосила которых соответствует предписаниям Приложения 7 к Резолюции № 61 ЕЭК ООН или Таблицы 1 Европейского Стандарта EN 14744;
3. термины "частый проблесковый огонь" и "очень 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, разделенных 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 плавучее сооружение, находящееся в обычных условиях на стоянке, например, купальня, док, причал, ангар для судов;
2. термин "соединение плавучего материала" означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, пригодные к плаванию и не являющиеся судном или плавучей установкой;
3. судно, соединение плавучего материала или плавучая установка находятся "на стоянке", когда они непосредственно или опосредовано стоят на якоре или ошвартованы у берега;
4. судно, соединение плавучего материала или плавучая установка находятся "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 рыбным промыслом" означает любое судно, ведущее лов рыбы с помощью сетных, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксируемых 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 выражющееся 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 в сторону 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" водного 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 истоку реки; 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, установленное на судне и используемое в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;

19. термин "сжиженный природный газ (СПГ)" означает природный газ, который был сжижен путем охлаждения до температуры -161° С;

20. термин "система СПГ" означает все элементы судна, которые могут содержать сжиженный природный газ (СПГ) или природный газ, например, двигатели, топливные танки и гибкие/жесткие трубопроводы для бункеровки;

21. термин "зона бункеровки" означает зону, расположенную в радиусе 20 метров от бункеровочного распределителя;

22. термин "встроенная цистерна" означает цистерну, конструктивно соединенную с корпусом судна, при этом стенки цистерны либо образованы самим корпусом судна, либо отделены от корпуса;

23. термин "особый риск" означает источник повышенной опасности в связи с особыми условиями судоходства, выявленными компетентным органом, которые предполагают наличие у судоводителя квалификации, выходящей за рамки квалификации согласно общему стандарту квалификации для руководящего звена;

24. термин "судовое свидетельство" означает судовое свидетельство, подтверждающее, что судно отвечает техническим требованиям к судам внутреннего плавания, выданное компетентным органом;

25. термин "оператор судна" означает предприятие, которое отвечает за хозяйствственные решения в отношении использования судна и по этой причине решает, как и где используется это судно. 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, не являющихся толкачом, должно руководить лицо, имеющее необходимую для этого квалификацию. Это лицо именуется "судоводителем". Считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет действительное удостоверение судоводителя.

Если судно осуществляет плавание по участку водного пути, характеризующемуся особыми рисками, обозначенному компетентным органом в соответствии с действующими предписаниями, в связи с чем для судоводителя требуется специальное разрешение, и на борту находятся несколько судоводителей, то лишь один судоводитель, находящийся на вахте в рулевой рубке, обязан иметь специальное разрешение на проход данного участка.

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. Каждая плавучая установка должна находиться под управлением уполномоченного 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 надзор в соответствии со статьей 7.08,
  - b) оператор и владелец этого судна или соединения плавучего материала в случае отсутствия лица, упомянутого в подпункте а).

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

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя, отданные им в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению настоящих Правил и других применяемых Положений.
2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения судоводителя, отданные им в целях безопасности плавания или порядка на судне.
3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют курс и скорость судна, также несут ответственность за соблюдение предписаний настоящих Правил.
4. Несущие вахту члены экипажа, а также другие находящиеся на судне лица, временно участвующие в управлении судном, не должны находиться в состоянии усталости или опьянения.

Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность

1. Каждое судно на ходу должно всегда следовать с 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 любых сооружений и установок, находящихся на водном пути или в непосредственной близости от него;
  - c) создания препятствий для судоходства и
  - d) нанесения чрезмерного ущерба окружающей среде.
3. Пункт 2 применим также к лицам, которым поручен надзор 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, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать характеристикам водного пути и его стационарных гидротехнических 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 дифферент судна не должны создавать не просматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади и по бортам судна возникает не просматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокатора.

Если во время плавания позади судна возникает не просматриваемая зона, то ее можно компенсировать также оптическими средствами, обеспечивающими четкое изображение без искажений в пределах достаточного поля зрения.

3. Если впереди судна из-за груза отсутствует достаточная видимость при прохождении под мостами или через шлюзы, это отсутствие видимости при проходе можно компенсировать с помощью плоских отражающих перископов, радиолокатора или наблюдательного поста, поддерживающего постоянную связь с рулевой рубкой. В отступление от требований первого предложения пункта 2 область беспрепятственного обзора может быть ограничена до 500 м прямо по носу судна в случае использования радиолокатора и видеооборудования, если:
  - a) это оборудование обеспечивает видимость от 350 до 500 м по носу судна;
  - b) выполняются требования пункта 1 статьи 6.32;
  - c) радиолокационные антенны и видеокамеры установлены в носовой части судна;
  - d) это оборудование признается компетентными органами соответствующим требованиям<sup>1</sup>.
4. Груз не должен ставить под угрозу остойчивость или прочность корпуса судна.
5. Остойчивость судов, перевозящих контейнеры, должна обеспечиваться в любое время. До начала погрузки и разгрузки, а также до отхода судна судоводитель должен доказать, что была проведена проверка остойчивости.

Результаты проверки остойчивости и фактический грузовой план должны храниться на судне и быть доступны в любой момент. Кроме того, на судне должны находиться касающиеся остойчивости документы согласно требованиям компетентного органа<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> как пригодные признаются вспомогательные средства согласно статье 7.02 ES-TRIN.

<sup>2</sup> Согласно статье 27.01 ES-TRIN.

Проверка остойчивости необязательна для судов, перевозящих контейнеры, если судно может быть загружено по всей ширине:

- a) не более чем тремя рядами контейнеров, и при загрузке контейнеров не более чем в один ярус начиная со дна трюма;  
либо
  - b) четырьмя или более рядами контейнеров, и только при загрузке контейнеров не более чем в два яруса начиная со дна трюма.
6. 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 должны обеспечивать безопасность находящихся на борту лиц и безопасность судоходства и может быть достигнуто соблюдение требований настоящих Правил.
2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, не являющихся толкачами, должны иметь достаточный по количеству и квалификации экипаж для обеспечения безопасности находящихся на судне лиц, а также безопасности судоходства. Однако немоторные суда в составе счленной группы и некоторые из судов, буксируемых в жестком соединении, могут не иметь экипажа, если судно, приводящее в движение или обеспечивающее безопасную стоянку счленной группы или жесткого соединения, имеет достаточный по количеству и квалификации экипаж для обеспечения безопасности находящихся на судне лиц, а также безопасности судоходства.
3. Требования, изложенные в пунктах 1 и 2, считаются выполненными, когда у судна имеется судовое свидетельство, и конструкция и оборудование, а также 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.
5. Если требующееся леерное ограждение<sup>3</sup> является складным или съемным, то оно может быть частично сложено или снято, только если судно находится на стоянке и только в следующих условиях эксплуатации:
  - a) для посадки и высадки в местах, предусмотренных для этой цели;
  - b) в радиусе действия подъемного крана, когда он эксплуатируется;
  - c) во время швартовки и отдачи швартовых тросов в зоне швартовых устройств;
  - d) со стороны берега, если судно ошвартовано вдоль вертикального берега и отсутствует опасность падения за борт;

---

<sup>3</sup> Согласно пункту 4 статьи 14.02 ES-TRIN.

- e) в местах контакта двух судов, ошвартованных бортами, если отсутствует опасность падения за борт; или
- f) когда леерное ограждение крайне затрудняет операции по погрузке и разгрузке или строительные работы.

Если указанные в первом предложении условия эксплуатации больше не соблюдаются, то леерное ограждение должно быть немедленно восстановлено.

6. Члены экипажа и другие находящиеся на судне лица должны быть одеты в спасательные жилеты<sup>4</sup>:

- a) при посадке на судно и высадке с него, если существует опасность падения в воду;
- b) во время пребывания в судовой шлюпке;
- c) при производстве работ за бортом; или
- d) при нахождении или производстве работ на палубе или планшире, если высота фальшборта составляет менее 0,9 м или если леерные ограждения, предусмотренные в пункте 5, установлены не по всей длине.

Работы за бортом могут производиться только тогда, когда суда находятся на стоянке, и в том случае, если движение других судов не создаёт опасности.

Данное положение не применяется к прогулочным судам.

Статья 1.09 – Управление судном

1. На ходу на каждом судне у руля должно находиться пригодное для этого лица в возрасте не моложе 16 лет.
2. Ограничение по возрасту не применяется в случае малых судов, не имеющих силовых установок.
3. Для обеспечения надлежащего управления судном рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно беспрепятственный обзор во всех направлениях.
4. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
5. На ходу на каждом высокоскоростном судне у руля 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 подпункте б) пункта 1 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 судне должны находиться следующие документы, если они требуются в соответствии с другими правилами:

---

<sup>4</sup> Согласно пункту 2 статьи 13.08 ES-TRIN.

- a) судовое свидетельство;
- b) мерительное свидетельство, если оно применимо;
- c) удостоверение судоводителя, а для других членов экипажа надлежащим образом заполненная служебная книжка;
- d) надлежащим образом заполненный бортовой журнал (*Bordbuch*), включая копию страницы с записями рабочего времени и отдыха членов экипажа на предыдущем судне;
- e) свидетельство о выдаче бортовых журналов (*Bordbuch*);
- f) удостоверение на право управления судном с использованием радиолокатора или удостоверение судоводителя с оговоренным правом использования радиолокатора;
- g) свидетельство об установке и эксплуатационных характеристиках радиолокатора и указателя скорости изменения курса;
- h) удостоверение радиооператора для радиотелефонной службы согласно Дополнению 5 к Региональному соглашению о службе радиосвязи на внутренних водных путях;
- i) разрешение на судовую радиостанцию;
- j) надлежащим образом заполненный Журнал учета отработанных масел;
- k) свидетельства для судовых паровых котлов и других сосудов под давлением;
- l) свидетельства для установок, работающих на сжиженном газе;
- m) сертификаты для электрических установок;
- n) сертификаты о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения;
- o) свидетельство о проверке подъемных кранов;
- p) документы, указанные в пунктах 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3 ВОПОГ;
- q) 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;
- r) копии свидетельств для двигателей внутреннего горения, включая свидетельство о одобрении типа и протокол параметров двигателей;
- s) свидетельство для предписанных швартовых и буксирных тросов<sup>5</sup>;
- t) свидетельство об установке и эксплуатационных характеристиках прибора АИС для внутреннего судоходства;
- u) квалификационное удостоверение эксперта в области пассажирского судоходства в соответствующих случаях;

---

<sup>5</sup> Подпункт 3 а) статьи 13.02 ES-TRIN.

- v) на борту судов, несущих опознавательные знаки согласно статье 2.06, инструкция по эксплуатации и требующаяся инструкция по безопасности,
  - w) на борту судов, несущих опознавательные знаки согласно статье 2.06, квалификационное удостоверение эксперта по СПГ;
  - x) свидетельство о разгрузке в соответствие со статьёй 10.08,
- а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами.
2. В отступление от положений пункта 1, для малого судна не требуются документы, предусмотренные в подпунктах b), j), m), r) – s), u) – x):
- Для спортивных и прогулочных судов не требуются документы, предусмотренные в подпунктах b) – f), i), j), m) - s) и u) – x); наряду с этим, на малых спортивных или прогулочных судах не требуются документы, предусмотренные в подпунктах g) и l).
- Документ, предусмотренный в подпункте а), может быть заменен для малых судов, спортивных и прогулочных судов 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 сотрудников 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: .....

Комpetентный орган: .....

Действительно до: .....

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы или напечатаны нестираемой краской таким образом, чтобы их можно было легко прочитать, 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.

---

\* или официальный номер судна.

Статья 1.11 – Наличие на борту Правил и руководств

1. На борту каждого судна, за исключением судов без экипажа, открытых малых судов и соединений плавучего материала, должна находиться распечатка настоящих Правил в действующей редакции.
2. На борту судов, оборудованных радиотелефонной установкой, должно находиться Руководство по службе радиосвязи на внутренних водных путях (Общая часть и Региональная часть - Дунай).
3. Допускается использование электронной версии документов, указанных в пунктах 1 и 2, пригодной для немедленного считывания.

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

1. Запрещается, чтобы за борт судов и соединений плавучего материала выступали предметы, которые могут представлять опасность для судов, соединений плавучего материала, плавучих установок и сооружений на водном пути или вблизи него.
2. Якоря должны находиться в положении «по-походному», 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 поручен надзор за плавучей установкой, должно немедленно известить об этом ближайший компетентный орган, 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 ближайший компетентный орган, 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.

Статья 1.13 – Обеспечение сохранности знаков, регулирующих плавание, и знаков навигационной путевой обстановки

1. Запрещается пользоваться знаками, регулирующими плавание, и знаками навигационной путевой обстановки (такими как щиты, бакены, поплавки, буи, предупредительные плоты со знаками, регулирующими плавание) для швартовки 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 знак, регулирующий плавание, или устройство, обозначающее навигационную путевую обстановку, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайший компетентный орган.
3. Каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайший компетентный орган о замеченных им изменениях знаков, регулирующих плавание, или знаков навигационной путевой обстановки (например,

потухший огонь, перемещение буя, повреждение сигнального знака), произошедших в результате аварий или других происшествий.

#### Статья 1.14 – Повреждение стационарных гидротехнических сооружений

Если судно или соединение плавучего материала повредит гидротехническое сооружение (например, шлюз, мост, буна и т.д.), то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайший компетентный орган.

#### 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 в водный путь, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайший компетентный орган и указать как можно точнее характер и место сброса.

#### Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи

1. При аварии, подвергающей опасности находящихся на судне людей, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для их спасения.
2. Судоводитель каждого судна, находящегося поблизости от судна или соединения плавучего материала, потерпевшего аварию, подвергающую опасности людей или создающую угрозу заграждения 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 плавучего материала должен обеспечить, чтобы об этом в кратчайший срок был извещен ближайший компетентный орган. Судоводитель или иной член экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до получения от компетентного органа разрешения покинуть это место.
2. Если судно село на мель либо затонуло или соединение плавучего материала село на мель на 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, предписанных статьёй 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 освобождать фарватер

1. Если севшее на мель или затонувшее судно, севшее на мель соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала предмет полностью или частично заграждает или угрожает заградить фарватер, то судоводитель судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.
2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна или соединения плавучего материала, которое подвергается риску затонуть или потеряло маневренность.
3. Обязанность по удалению со дна реки севших на мель или затонувших судов, севших на мель соединений плавучего материала или утерянных объектов регулируется национальными правилами.
4. Компетентный орган может безотлагательно приступить к операции по удалению, если считает, что это не терпит отлагательства.

### Статья 1.19 – Особые распоряжения

Судоводители, а также лица, которым поручен надзор за плавучими установками, должны выполнять особые распоряжения, полученные ими от сотрудников компетентных органов в целях обеспечения 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 поручен надзор за плавучими установками, должны обеспечивать сотрудникам 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. Сотрудники компетентных органов могут, без ущерба для применения других правовых предписаний, посредством особого распоряжения запретить плавание судна, особенно в следующих случаях:
  - a) когда на судне нет судового свидетельства или национального свидетельства о годности к плаванию либо срок действия этих документов истек;
  - b) когда судно не отвечает положениям статьи 1.07;
  - c) когда экипаж или оборудование судна не отвечают положениям статьи 1.08;
  - d) когда пригодность судоводителя или несущих вахту членов экипажа ограничена из-за состояния усталости или опьянения.

### Статья 1.21 – Особые перевозки

1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на водном пути:
  - a) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;
  - b) плавучих установок или соединений плавучего материала, кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создаёт

препятствий и опасности для судоходства или угрозы повреждения гидротехнических 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 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 дневное и ночное время или проход судов, имеющих слишком большую осадку, на определенных участках, где требуются особые меры предосторожности и которые обозначены бакенами, буями или другими навигационными знаками либо аварийной сигнализацией.

#### Статья 1.23 – Разрешение на проведение мероприятий

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

#### Статья 1.24 – Убежище для судов и зимовники

В случае, если метеорологические условия создают судам препятствия для продолжения плавания, они могут использовать порты и порты-убежища с соблюдением особых положений, издаваемых компетентными органами для этих портов и портов-убежищ в отношении местных условий и операций по погрузке и разгрузке.

#### Статья 1.25 - Область применения настоящих Правил

1. Настоящие Правила распространяются на судоходную часть Дуная, а также на акватории портов, портов-убежищ, пунктов погрузки и выгрузки, не нарушая особых положений, издаваемых компетентными органами для этих портов, портов-убежищ, пунктов погрузки и выгрузки в отношении местных условий и операций по погрузке и разгрузке.
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 придунайских стран и специальных речных администраций для соответствующих участков Дуная.

## ГЛАВА 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 с кормы. Если в счлененной 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 литера или литеры, предусмотренные для этой страны в приложении 1 к настоящим Правилам и указывающие страну, в которой находится порт приписки или место регистрации.

- 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 следующих вариантов 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 подпункте а).

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, могут 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<sup>6</sup> были установлены. 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<sup>7</sup>. Для судов внутреннего плавания условия нанесения шкал осадки были установлены.

### Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные 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 – Опознавательные знаки судов, использующих СПГ в качестве топлива

1. Суда, использующие СПГ в качестве топлива, должны нести опознавательный знак.
2. Этот опознавательный знак представляет собой прямоугольник красного цвета с белой каймой по краям шириной не менее 5 см и с надписью "LNG" белого цвета. 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. Опознавательный знак должен быть размещен в надлежащем месте и быть хорошо виден.
4. Опознавательный знак должен в случае необходимости подсвечиваться, чтобы он был отчетливо виден ночью.

---

<sup>6</sup> Статьи 4.04, 4.05 и 22.09 ES-TRIN или Резолюция № 61.

<sup>7</sup> Статьи 4.06 и 22.09 ES-TRIN или Резолюция № 61.

\* или официального номера судна.

## ГЛАВА 3

### ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

#### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Статья 3.01 – Значение терминов и область применения

1. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять визуальную сигнализацию, предписанную для ночи.
2. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в Приложении 3 к настоящим Правилам.
3. В настоящей главе:
  - a) термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в  $225^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22^\circ 30'$  позади траверза каждого борта;
  - b) термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту, причем каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в  $112^\circ 30'$  и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22^\circ 30'$  позади траверза борта;
  - c) термин "кормовой огонь", если не предписано иное, означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в  $135^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до  $67^\circ 30'$  с каждого борта;
  - d) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в  $360^\circ$ ;
  - e) термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок, или для судов, не имеющих грузовых марок, - над ватерлинией.
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

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

##### Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы

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

- b) 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:
  - a) в случае цилиндров: высота 0,80 м и диаметр 0,50 м;
  - b) в случае шаров: диаметр 0,60 м;
  - c) в случае конусов: высота 0,60 м и диаметр основания 0,60 м;
  - d) в случае двойных конусов: высота 0,80 м и диаметр основания 0,50 м.
4. В отступление от положений пункта 3 для малых судов допускается уменьшение размеров, 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 предписан яркий огонь, запасной огонь может быть ясным, а когда предписан ясный огонь, запасной огонь может быть обыкновенным. Восстановление работоспособности огней, имеющих предписанную светосилу, должно быть произведено как можно скорее.

#### 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

### П.А. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

#### Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:

Ночью:

- a) топовый огонь, расположенный в носовой 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 той же 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 в задней части судна по продольной оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего топового огня.

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

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

два желтых ярких очень частых проблесковых огня.

Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на расстоянии около 1 м в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы они были видимы 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 около 1 м в носовой 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, предписанные в подпункте 1 б) 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 счленной 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 счленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счлененных или несчлененных моторных судов, то каждое из этих судов должно нести:

Ночью:

вместо топовых огней, предписанных в подпункте 1 а) - три топовых огня, расположенных друг над другом на 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 подпункте 1 а).

Днем:

цилиндр, предписанный в пункте 1.

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, 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 достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Однако,

- a) 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;
- b) если в буксируемой части состава имеется ряд из более чем двух счлененных 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 подпункта 1 с) статьи 3.08.

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

5. Если суда, упомянутые в пункте 3 выше, являются морскими судами, пришедшими непосредственно из открытого моря или уходящими в море, то они могут:

Ночью:

вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в подпункте 1 б) 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.
7. На рейде составы, состоящие только из моторного судна и одной буксируемой единицы, не обязаны нести дневную сигнализацию, предусмотренную настоящей статьей.

#### 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, находящегося по левому борту 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), приведенном выше.

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

- b) бортовые огни, отвечающие требованиям подпункта 1 б) 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 подпункта 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 пункта 1 также применяются к толкаемым составам, когда они следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами; однако кормовые огни, упомянутые в подпункте 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 счленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в подпункте 1 с) i), на толкаче, обеспечивающем основную тягу; другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в подпункте 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 счлененных групп

1. Счлененные группы должны нести:
 

Ночью:

  - a) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям подпункта 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 подпункта 1 b) статьи 3.08; эти огни должны помещаться на судах, находящихся с наружных сторон счлененной 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 подпункте 1 с) статьи 3.08.
2. Положения пункта 1 применяются также к счлененным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

Если сченная группа следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то каждое судно сченной 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 сченные 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:

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

2. Кроме огней, предписанных 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 топе 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 в соответствии с пунктом 1 и один топовый огонь вместо огней в соответствии с пунктом 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 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

- a) топовый огонь, ясный, а не яркий, расположенный на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии не менее 1 м впереди от них;
- b) 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
- д) топовый огонь, предусмотренный в подпункте а); однако этот огонь должен устанавливаться по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней;
- е) бортовые огни, предусмотренные в подпункте б) ; однако эти огни могут быть расположены рядом или в одном фонаре по продольной оси судна на носу или поблизости от него;
- ф) кормовой огонь; однако этот огонь можно исключить при условии, что топовый огонь, предусмотренный в подпункте д), будет ясным белым огнем, видимым со всех сторон.
2. Одиночные малые моторные суда на ходу длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных в пункте 1, нести обыкновенный белый видимый со всех сторон огонь, установленный в подходящем месте и на достаточной высоте.
  3. Если малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1.
  4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести ночью обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к судовым шлюпкам.
  5. Малые парусные суда должны нести:  
Ночью:
    - либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по 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 подходящем месте на топе 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 вершиной 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**

- Суда, осуществляющие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо другой сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию согласно подраздела 7.1.5.0 или подраздела 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 подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м.

- Суда, осуществляющие перевозки определенных веществ, представляющих опасность для здоровья, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 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 около 1 м один над другим в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон; два синих конуса могут быть заменены двумя синими конусами в носовой части и в кормовой части судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.

- Суда, осуществляющие перевозки определенных взрывоопасных веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо сигнализации, предписанной настоящими Правилами, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 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 один над другим в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Три синих конуса могут быть заменены тремя синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.

4. Если толкаемый состав или счлененная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пунктах 1, 2 или 3, то судно, обеспечивающее движение толкаемого состава или счлененной группы, должно нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1, 2 или 3.
5. Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, сченными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4, на толкаче, находящемся с правого борта.
6. Суда, толкаемые составы или сченные 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 или временное свидетельство о допущении на основании раздела 1.16.1 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 осуществить совместное шлюзование с судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1.
8. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна соответствовать, как минимум, светосиле обычных синих огней.

Статья 3.15 – Ходовая сигнализация судов, допущенных к перевозке более 12 пассажиров, у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м

Суда, допущенные к перевозке более 12 пассажиров, у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м, должны нести:

Днем:

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

Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов

1. Несамоходные паромы должны нести:

Ночью:

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

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 6 м.

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

2. Шлюпка или головной поплавок 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. Самоходные 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 применяется определённая очерёдность прохода, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил:

Днем:

красный вымпел в носовой части судна на такой высоте, где он хорошо виден.

Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность

Судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать:

Ночью:

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, помещенных в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы их было видно со всех сторон;

Днем:

качающийся красный флаг;

либо два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, помещенных в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы их было видно со всех сторон.

Флаг может быть заменен щитом того же цвета.

**Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок**

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

Ночью:

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

**П.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 вдали от берега без прямого или опосредованного доступа к берегу, - черный шар, расположенный в подходящем месте в носовой части судна и на достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

2. Состав, стоящий вдали от берега без прямого или опосредованного доступа к берегу, должен нести:

Ночью:

на каждом судне состава - обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, в подходящем месте на высоте не менее 4 м. 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 ночи, обыкновенный белый огонь, расположенный в подходящем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.
4. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:
  - a) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
  - b) когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;

- c) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении;
  - d) для судовых шлюпок – когда они стоят вблизи судна, которому они принадлежат.
  - e) когда судно является частью соединения судов, которое не может быть расформировано до конца ночи, и суда этого соединения несут со стороны фарватера огонь, предписанный в пункте 1;
  - f) когда судно полностью находится в акватории между не погруженными в воду бунами или находится на стоянке за выступающей из воды продольной дамбой.
5. В особых случаях некоторые суда, собранные в месте, специально отведенном для их стоянки, могут быть освобождены компетентным органом от обязанности нести огонь, предписанный в пункте 1 или 2.

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 статье, когда они находятся на стоянке.

Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов

1. Несамоходные паромы, находящиеся на стоянке у пристани, ночью должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. Кроме того, шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16.
2. Самоходные паромы в режиме работы, находящиеся на стоянке у пристани, ночью должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. При краткосрочной стоянке они могут нести также огни, предписанные в подпунктах б) и с) пункта 1 статьи 3.08. Они должны погасить зеленый огонь, предусмотренный в подпункте 3 б) статьи 3.16, как только они завершат работу.

Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок

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

Ночью:

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

При этом применяются положения подпунктов а) – д) и ф) пункта 4 статьи 3.20.

Статья 3.24 – Сигнализация сетных или крючковых снастей находящихся на стоянке судов, занятых рыбным промыслом

Если, в отступление от статьи 6.36, выметывание сетных или крючковых снастей на фарватере или в непосредственной близости от него разрешены местными правилами, сетные и крючковые снасти должны обозначаться:

Ночью:

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

Днем:

желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

В этом случае положение подпункта с) пункта 4 статьи 3.20 не применяется.

**Статья 3.25 – Сигнализация плавучих средств в процессе выполнения работ и севших на мель или затонувших судов**

1. Плавучие средства в процессе выполнения работ и суда на стоянке, занятые промером глубин или гидрографическими и другими работами, должны нести:

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

Ночью:

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

Днем:

два зеленых двойных конуса, расположенных на расстоянии около 1 м один над другим,

и в соответствующих случаях

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

Ночью:

обыкновенный красный огонь или ясный красный огонь, расположенный на той же высоте, что и верхний из двух зеленых огней, предписанных в подпункте а), и такой же светосилы,

Днем:

красный шар, расположенный на той же высоте, что и верхний из двух зеленых двойных конусов, предписанных в подпункте а),

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

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

Ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные один над другим на расстоянии около 1 м, причем красный огонь является верхним,

Днем:

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

и в соответствующих случаях

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

Ночью:

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

Днем:

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

2. Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах 1 а) и 1 б), может быть заменена следующими знаками:
  - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щитом знака Е.1 "Разрешение прохода" (Приложение 7), и в соответствующих случаях
  - b) со стороны, с которой фарватер не свободен, щитом знака А.1 "Запрещение прохода" (Приложение 7), помещаемым на той же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а).
3. Сигнализация, предписанная в пунктах 1 и 2, должна помещаться на достаточной высоте, чтобы она была видна 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 д). Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на шлюпках, буях или иным подходящим способом.
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 обычными 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 обычный белый огонь, видимый со всех сторон,

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

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

Ночью:

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

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

### **III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

#### **Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов надзора, пожарных и спасательных судов**

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

Наряду с этим они несут

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

Проблесковый огонь, упомянутый в пункте b), 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 в процессе выполнения работ на водном пути**

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

ночью и днем: ясный или обычновенный проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон.

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

#### **Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки**

- Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке (за исключением тех, которые указаны в статьях 3.25), которые необходимо защитить от болтанки, вызванной прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимых к ним на основании положений других статей настоящей главы, нести:

Ночью:

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

Днем:

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

2. Без ущерба для положений статьи 3.25, сигнализацию, упомянутую в пункте 1, могут использовать только:
  - a) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;
  - b) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

#### Статья 3.30 – Сигналы бедствия

1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:
  - a) флаг или любой другой подходящий предмет, вращаемый по кругу;
  - b) огонь, вращаемый по кругу;
  - c) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
  - d) сигнальные ракеты или петарды, выбрасывающие красные звезды через короткие промежутки времени;
  - e) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ●●● — — — ●●● (SOS) по азбуке Морзе;
  - f) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;
  - g) парашютные ракеты, или фальшфейеры красного цвета;
  - h) медленное повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны.
2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в статье 4.04.

#### Статья 3.31 – Запрет доступа на судно

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

В зависимости от обстоятельств эти щиты помещаются на судне или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.
2. При необходимости эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были отчетливо видны ночью.

Статья 3.32 – Запрет на курение или использование огня и незащищенного света на судне

1. Если на судне запрещается
  - a) курить,
  - b) использовать огонь и незащищенный свет

то этот запрет должен быть обозначен белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и изображением горящей спички или, белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и изображением дымящейся сигареты.

Эти щиты должны, в зависимости от обстановки, размещаться на судне или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,60 м.

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

Статья 3.33 – Запрет на стоянку борт к борту с судном

1. Если юридическими нормами или специальными предписаниями компетентных органов запрещается стоянка борт к борту с другим судном (например, по причинам, связанным с характером его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси:

белый квадратный щит с дополнительным треугольным щитом 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 "Р" в центре.

Обе стороны треугольного щита 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 отчётливо видны с обеих сторон судна.
3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счаленным 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 буев, и положение которого может препятствовать судоходству, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

Ночью:

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

2. Если суда, указанные в пункте 1, выполняют работы, препятствующие судоходству, то помимо сигнализации, предусмотренной в этом пункте, они должны нести:

Ночью:

- 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,
- 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:

- 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.

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

3. Положения настоящей статьи не применяются к плавучим средствам, находящимся на стоянке в процессе выполнения работ.

#### Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбным промыслом

1. Судно, занятое протаскиванием трала 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 достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон, и впереди огня, предписанного в подпункте 1 а) статьи 3.08, причем верхний огонь находится ниже этого огня, а нижний - выше огней, предписанных в подпункте 1 б) статьи 3.08, и на высоте, превышающей по меньшей мере в два раза упомянутое выше расстояние по вертикали; однако суда длиной менее 50 м в этом случае могут не нести огонь, предписанный в подпункте 1 а) статьи 3.08,

Днем:

два соприкасающихся своими вершинами черных конуса, расположенных друг над другом на достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

2. Судно, занятое рыбным промыслом, за исключением судов, указанных в пункте 1, должно нести сигнализацию, предписанную в этом же пункте, кроме

огня, предписанного в подпункте 1 а) статьи 3.08, а также, вместо зеленого огня:

Ночью:

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

и, кроме того, если его орудие лова расположено на расстоянии более 150 м по горизонтали 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 подпункте 1 б) 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 достаточной высоте, чтобы он был 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 топе фок мачты или рядом с ним, 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 подпункте 1 а) статьи 3.08, два расположенных один над другим на топе мачты или рядом с ним ясных или обыкновенных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь белый, а нижний красный.

## ГЛАВА 4

### ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

#### Статья 4.01 – Общие положения

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:
  - a) на борту моторных судов, за исключением малых судов, если они не оснащены радиолокатором – посредством механических устройств для подачи звуковых сигналов, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед, а также, по возможности, назад;
  - b) на борту не моторных судов и на борту малых моторных судов, не имеющих механических приборов для подачи звуковых сигналов, – посредством подходящего горна или сирены.

Звуковые сигналы по тональности должны отвечать предписаниям Части I Приложения 6.

2. На моторных судах звуковые сигналы должны сопровождаться синхронизированными с ними по времени и продолжительности световыми сигналами. Эти световые сигналы должны быть желтыми, ясными и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на суда, использующие радиолокатор и подающие сигналы, предусмотренные в подпункте 4 а) статьи 6.32, а также на суда, подающие сигналы ударами колокола.
3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.
4. Удары колокола могут быть заменены повторением ударов металла о металл.

#### Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов

1. Без ущерба для других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, указанных в пункте 2, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в Части III Приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Малые одиночные суда или малые суда, которые буксируют или ведут в счале только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в Главе А Части III 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 колокола или продолжительных звуков.
2. Эти звуковые сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.30.

#### Статья 4.05 – Радиотелефонная связь

1. Радиотелефонные установки, находящиеся на борту судна, соединения плавучего материала или плавучей установки, должны соответствовать Региональному соглашению о службе радиосвязи на внутренних водных путях и использоваться в соответствии с предписаниями данного Соглашения. Эти предписания разъяснены в Руководстве о службе радиосвязи на внутренних водных путях.

Суда на ходу на внутренних водных путях, на которые не распространяются положения вышеупомянутого Регионального соглашения, должны иметь на борту радиотелефонную установку, используемую в соответствии с требованиями местных компетентных органов.

2. Каналы радиосвязи для сетей "судно-судно", "судно-портовый орган", "навигационная информация", "внутрисудовая связь" и "общественная корреспонденция" могут использоваться только в соответствии с положениями Региональной части Руководства по службе радиосвязи на внутренних водных путях, или применимыми правилами компетентных органов.
3. Моторные суда, за исключением малых судов, могут находиться на ходу только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой для сетей "судно-судно", "навигационная информация", "судно-портовый орган" и эта установка находится в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка должна быть постоянно готова передавать и принимать радиосообщения на каналах сети "судно-судно" и "навигационная информация". С канала сети "навигационная информация" можно переключаться для передачи или приема информации по другим каналам только на короткий промежуток времени.

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

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

4. В отступление от пункта 3, паромы и моторные плавучие средства могут находиться на ходу только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка на канале сети "судно-судно" должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. С канала этой сети можно переключаться для передачи или приема информации по другим каналам только на короткий промежуток

времени. Положения, содержащиеся в первом и втором предложениях данного пункта, применяются также во время эксплуатации упомянутых выше судов.

5. Моторные суда на ходу, за исключением малых судов, должны иметь радиотелефонную установку включённой в режиме приёма на канале сети "судно-судно", и только в конкретных оправданных обстоятельствах, на канале, предназначенном для работы в иной сети, и должны передавать информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства, по каналам сетей "судно-судно" и "навигационная информация".

Радиотелефонная установка должна быть включена в режиме одновременного прослушивания каналов в сетях "судно-судно" и "навигационная информация".

6. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно перед прохождением слепых (закрытых для обзора) участков, перекатов, участков с регулируемым движением и узкостей сообщить о своем присутствии на канале, отведенном для сети "судно-судно".
7. Щит сигнального знака В. 11 (Приложение 7) указывает на то, что компетентный орган предписывает обязательное использование радиотелефонной связи.
8. При радиообмене между судовыми радиостанциями следует использовать немецкий язык. Дополнительно государства-члены могут назначать в качестве языка радиосвязи на участках Дуная (ниже Браилы), являющихся также водными путями с морским характером, английский язык. Продолжение радиообмена допускается по взаимной договоренности также на ином языке, согласованном обоими участниками переговоров.

#### Статья 4.06 – Радиолокатор

1. Суда допускаются к плаванию при помощи радиолокатора только в том случае, если:
  - a) они оснащены указателем скорости поворота и либо автономным радиолокатором, либо устройством СОЭНКИ ВС в навигационном режиме с наложением радиолокационного изображения. 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 радиолокационному оборудованию<sup>8</sup>. Однако несамоходные паромы, могут не иметь указателя скорости поворота;
  - b) на борту находится лицо, имеющее специальное разрешение для плавания с использованием радиолокатора, выданное в соответствии с предписаниями компетентного органа. 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;
  - c) они, за исключением малых судов и паромов, оборудованы устройством для подачи трехтонального звукового сигнала, кроме тех случаев, когда компетентные органы не предписывают использование такого устройства.

---

<sup>8</sup> ES-TRIN Часть II Приложение 5 или Резолюция № 61 ЕЭК ООН Глава 7 пункт 7-4.

2. В толкаемых составах и счлененных группах предписания пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель этого состава.
3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор.
4. Без ущерба для положений статьи 4.05 малые суда должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой для сети "судно-судно", находящейся в исправном рабочем состоянии.
5. В случае одновременного слежения за целью с помощью радиолокатора и АИС, достоверной следует считать только радиолокационную информацию.

Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система для внутреннего судоходства (АИС ВС) и система отображения электронных карт для внутреннего судоходства и связанной с ними информации (СОЭНКИ ВС)

1. Суда должны быть оборудованы устройством АИС для внутреннего судоходства (*Inland AIS*), соответствующим предписаниям Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (*VTT*)<sup>9</sup> и Регламента радиосвязи МСЭ. Это устройство должно быть сертифицировано и установлено в соответствии с требованиями компетентного органа и находиться в исправном рабочем состоянии. Компетентный орган может освободить морские суда от выполнения этих требований.

При передаче сообщений через АИС ВС следует соблюдать Регламент радиосвязи.

От этих требований освобождаются следующие суда:

- a) суда состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
  - b) малые суда, за исключением судов речной полиции, оснащенных радиолокатором;
  - c) суда и плавучие средства, не имеющие собственной гребной установки.
2. Устройство АИС ВС должно отвечать следующим требованиям:
    - a) устройство АИС ВС должно работать постоянно;
    - b) устройство АИС ВС должно передавать данные на максимальной мощности; это не применяется к наливным судам с навигационным статусом "пришвартовано";
    - c) на борту судна или состава передавать данные в любой момент времени должно только одно устройство АИС ВС;
    - d) введенные параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным данным о судне или составе.
  3. Подпункт а) пункта 2 не применяется:
    - a) к судам, находящимся в местах стоянки, обозначенных соответствующим образом компетентными органами;
    - b) если компетентный орган предоставил отступление в отношении акватории, отделенной инфраструктурой от фарватера;

---

<sup>9</sup> Резолюция № 63 и ES-RIS.

- c) к судам речной полиции, если передача данных АИС может помешать выполнению задач полиции.
4. Компетентные органы могут требовать на отдельных водных путях, для которых имеются официальные электронные навигационные карты для внутреннего судоходства (ЭНК ВС), чтобы суда, оснащенные устройством АИС ВС в соответствии с пунктом 1, за исключением паромов, были также оснащены СОЭНКИ ВС в информационном режиме, соединенным с устройством АИС ВС.
- СОЭНКИ ВС в информационном режиме и электронная навигационная карта для внутреннего судоходства (*ENC*) должны соответствовать минимальным требованиям в отношении СОЭНКИ ВС в информационном режиме для использования данных АИС ВС на борту судов.
5. В соответствии с Главой 1 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (*VTT*)<sup>10</sup> и соответствующими Рекомендациями МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:
- a) идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, *MMSI*/ИМПС);
  - b) название судна;
  - c) тип судна или состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
  - d) единый европейский идентификационный номер (*ENI*) судна или номер ИМО для морских судов, которым не присвоен номер *ENI*;
  - 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) местонахождение (ВГС-84);
  - h) скорость относительно грунта (*SOG*);
  - i) курс относительно грунта (*COG*);
  - j) отметка времени срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
  - k) навигационный статус в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
  - l) опорная точка на судне для сообщаемого определения местонахождения с точностью до 1 м (например, антenna ГНСС);
  - m) точность определения местонахождения;
  - n) наличие опасных грузов.
6. После каждого произошедшего изменения судоводитель должен немедленно обновить информацию в отношении:
- a) общей длины;
  - b) общей ширины;

---

<sup>10</sup> Резолюция № 63 ЕЭК ООН п.1.4 и ES-RIS Часть II Глава 1 статья 1.04.

- c) типа состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
  - d) навигационного статуса в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
  - e) опорной точки на судне для сообщаемого определения местонахождения;
  - f) наличие опасного груза.
7. Малые суда могут быть оборудованы устройством АИС ВС, устройством АИС класса А или устройством АИС класса В. Устройства АИС ВС должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (*VTT*)<sup>11</sup> (Резолюция № 63 и *ES-RIS*) и предписаниям в отношении радиотелефонной связи. Устройства АИС класса А и устройства АИС класса В должны удовлетворять соответствующим требованиям Рекомендации *ITU-R M.1371*, международного стандарта МЭК 62287-1 или 2 и правил ИМО.
8. Малые суда, не имеющие номера ENI, не обязаны передавать сведения, предусмотренные в подпункте d) пункта 5.
9. Малые суда, использующие АИС, должны быть дополнительно оборудованы радиотелефонной установкой в исправном рабочем состоянии, включенной на прослушивание канала сети "судно-судно" в режиме готовности для передачи и приема информации.
10. В отношении судов, которые используют устройство АИС класса А или устройство АИС класса В, получившее разрешение типа согласно правилам ИМО, требования, предусмотренные в пункте 1, применяются по аналогии.
11. Судоводитель должен учитывать сведения, принимаемые посредством АИС, как повод в рамках проявления общей бдительности.

---

<sup>11</sup> Резолюция № 63 ЕЭК ООН п.1.4 и ES-RIS Часть II Глава 1 статья 1.04.

## ГЛАВА 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 надлежащего порядка судоходства. В то же время в нем указано значение этих сигнальных знаков.
2. Без ущерба для 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, используемые для облегчения судоходства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются описываемые сигнальные знаки.

## ГЛАВА 6

### ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

#### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Статья 6.01 – Значение терминов и область применения

1. По смыслу настоящей Главы используются следующие термины:
  - a) "встречное плавание", когда два судна двигаются в противоположных или почти в противоположных направлениях;
  - b) "обгон", когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну на ходу (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5° сзади по траверзу обгоняемого судна, и обгоняет его;
  - c) "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 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, в том числе высокоскоростным судам, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу или маневрирования. Они не могут требовать, чтобы эти суда уступали им дорогу.

#### II. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

##### Статья 6.03 – Общие принципы

1. Встречное плавание или обгон разрешаются только в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, с учетом всех местных условий и движения других судов.
2. В составах визуальные и звуковые сигналы, предписанные в статьях 3.17, 6.04 и 6.10, должны показываться или подаваться только судном, на котором находится судоводитель состава.
3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны изменять ни курс, ни 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 положений пункта 1, если два малых судна различных категорий следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.
4. В отступление от положений пункта 1, если два парусных судна следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно нижеследующим правилам:
  - a) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
  - b) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
  - 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 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 против течения, должны, учитывая местные условия и движение других судов, уступать дорогу идущим вниз по течению судам.
3. Идущие вверх против течения суда, уступающие дорогу по левому борту судам, идущим вниз по течению, не подают никакого сигнала.

4. Идущие вверх против течения суда, уступающие дорогу по правому борту судам, идущим вниз по течению, должны заблаговременно подать отмашку с правого борта:
  - a) ночью:
    - частым проблесковым ясным белым огнем, одновременно может подаваться также отмашка голубым щитом;
  - b) днем:
    - либо ярким частым проблесковым белым огнем;
    - либо голубым щитом вместе с частым проблесковым ясным белым огнем;

Эти сигналы должны быть видны спереди и сзади и должны подаваться до конца расхождения. Запрещается подавать 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 по правому борту. Голубой щит должен иметь белую кайму шириной не менее 5 см; основание, защитная решетка и фонарь частого проблескового огня должны быть темного цвета.
5. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх против течения 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. Без ущерба для положений статьи 6.05, идущие вниз по течению суда должны следовать путем, указанным идущими вверх против течения 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 против течения.
7. Положения пунктов 1 - 6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.
8. Если два малых 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.
9. Без ущерба для положений пункта 8, предусматривающих иное, если два малых судна различных категорий осуществляют встречное плавание таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, 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. Вместе с тем 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 следующие категории судов:
  - a) 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 против течения суда,
  - b) буксируемые составы, идущие вниз по течению, которые для того, чтобы развернуться и встать носом вверх против течения, хотят идти вдоль определенного берега,

если им не подходит путь, предоставленный в соответствии со статьей 6.04, имеют право требовать, чтобы идущие вверх против течения суда изменили свой путь.

Однако они могут требовать это, 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:
  - "один короткий звук", когда расхождение должно произойти левыми бортами,
  - "два коротких звука" и, кроме того, дать отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04, когда расхождение должно произойти правыми бортами.
4. Идущие вверх против течения суда либо составы должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:
  - если расхождение должно произойти левыми бортами, то они должны подать "один короткий звук" и, кроме того, прекратить отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04;
  - если расхождение должно произойти правыми бортами, 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 против течения судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3.
6. Если идущие вверх против течения суда считают, что затребованный идущими вниз по течению судами путь непригоден и 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 пунктов 1–6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, следующих встречным курсом с другими малыми судами.

Статья 6.06 – Встречное плавание: высокоскоростные суда

Положения, статей 6.04 и 6.05 не применяются в случае встречного плавания высокоскоростных судов, а также высокоскоростного судна и другого судна. Несмотря на это, высокоскоростные суда должны согласовать по радиотелефонной связи порядок своего расхождения при встречном плавании.

Статья 6.07 – Встречное плавание в узкостях

1. Во избежание, по мере возможности, встречного плавания на участках или местах, где фарватер не является очевидно достаточно широким для расхождения (узкости), применяются следующие правила:
  - a) все суда должны проходить узкости как можно быстрее;
  - b) в условиях ограниченной видимости суда, прежде чем войти в узкость, должны подать "один продолжительный звук"; в случае необходимости – в частности, когда узкость является длинной, - они должны при движении через нее повторять этот звуковой сигнал;
  - c) если идущее вверх против течения судно или состав замечают, что идущее вниз по течению судно или состав намерено войти в узкость на фарватере, они должны остановиться ниже этой узкости и ждать, пока идущее вниз судно или состав ее не пройдут;
  - d) если идущие вверх против течения судно или состав уже вошли в узкость, идущие вниз по течению суда или составы должны, насколько это возможно, остановиться выше этой узкости и ждать, пока идущие вверх против течения судно или состав её не пройдут.
2. Если встречное плавание в узкости становится неизбежным, суда должны принять все возможные меры, чтобы расхождение произошло в месте и в условиях, где опасность минимальна.
3. К малым судам применяется только подпункт 1 а) данной статьи.

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

1. На участках, границы которых обозначены сигнальными знаками А.4 или А.4.1 (Приложение 7), встречное плавание или обгон запрещаются. Запрещение, упомянутое в предыдущем предложении, может быть ограничено 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:
  - a) запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком А.1 (Приложение 7),
  - b) 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).

3. Если сигнальные знаки, упомянутые в пункте 2, не могут быть отображены, суда должны остановиться и ждать разрешения компетентных органов на продолжение рейса, передаваемого по радиотелефонной связи или с помощью соответствующих сигналов.

#### Статья 6.09 – Обгон: общие положения

1. Обгон разрешается только 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. Если обгон невозможно осуществить без изменения обгоняемым судном своего 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:
  - a) "два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука", если оно намерено обойти обгоняемое судно по левому борту;
  - b) "два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук", если оно намерено обойти обгоняемое судно по правому борту.
3. Когда обгоняемое судно может удовлетворить запрос обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с соответствующей стороны, отходя в случае необходимости в противоположную сторону, и подать следующие звуковые сигналы:
  - a) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен по левому борту;
  - b) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен по правому борту.
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:
  - a) "один короткий звук", когда обгон может быть произведен по левому борту;

- b) "два коротких звука", когда обгон может быть произведен по правому борту.

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 ввиду 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

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6.08, обгон запрещается:

- a) для всех судов на участках, обозначенных сигнальными знаками А.2 или А.4 (Приложение 7);
- b) между составами на участках, обозначенных сигнальными знаками А.3 и 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.

### **III. 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 по течению 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 осуществлять поворот только после того, как они удостоверились в том, что движение других судов, с учетом пунктов 2 и 3, 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 осуществить поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей:
  - a) "одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук", если оно намерено повернуть направо, или
  - b) "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 изменяет свой курс вправо, или
- "два коротких звука", когда судно изменяет свой курс влево.

### Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

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

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

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

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

2. Суда, за исключением паромов, намеревающиеся осуществить 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.

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

3. Это положение применяется также, если на основном пути рядом с выходом из порта или притока помещен сигнал В.10 (Приложение 7).
4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков В.9 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 сигнальный знак 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 сигнальный знак А.1 в сочетании со вспомогательным сигнальным знаком, указанным в подпункте б) Главы В Части II Приложения 7.

6. Даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, суда могут войти в порт или приток, если на основном пути установлен знак Е.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в подпункте а) Главы В Части 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 подпункте а) Главы В Части II Приложения 7; в последнем случае сигнальный знак В.10 (Приложение 7) устанавливается на основном водном пути.

7. Положения пунктов 1 - 3 не применяются к малым судам в отношении других судов, а положения пункта 4 не применяются к судам, не являющимся малыми судами, по отношению к таким судам. 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 в одном направлении только тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.
2. Кроме случаев обгона или встречного плавания, запрещается проходить на расстоянии менее чем 50 м от судна, толкаемого состава или счленной группы, несущих два или три синих огня или синих конуса, предусмотренных в статье 3.14.
3. Без ущерба для положений статьи 1.20, запрещается подходить к судну или к соединению плавучего материала, находящимся 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, находящихся на ходу, а также от плавучих средств в процессе выполнения работ.

Статья 6.18 – Запрет волочить якоря, тросы или цепи

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Этот запрет не относится ни к плаванию дрейфом, когда оно разрешено, ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, местах погрузки и разгрузки и на рейдах, а также к маневрам, за исключением следующих случаев:
  - a) на расстоянии менее 100 м от моста, шлюза или плотины, парома или плавучих средств в процессе выполнения работ;
  - b) на участках водных путей, обозначенных запрещающим знаком А.6 (Приложение 7) в соответствии с положениями подпункта b) пункта 1 статьи 7.03.
3. Запрет, предусмотренный в пункте 1, не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03 указательным сигнальным знаком Е.6 (Приложение 7).

Статья 6.19 – Плавание дрейфом

1. Плавание дрейфом запрещается 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. Дрейфующие вниз по течению суда, обращенные носом против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх против течения, а не как дрейфующие.

### Статья 6.20 – Недопущение болтанки

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или засасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также гидротехническим сооружениям. В частности, они должны своевременно уменьшить скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасного управления судном:
  - a) перед входом в порт;
  - b) вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани, либо которые загружаются или разгружаются;
  - c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки;
  - d) вблизи от несамоходных паромов;
  - e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (Приложение 7).
2. Без ущерба для положений статьи 1.04 обязанности, предусмотренные в подпунктах б) и с) пункта 1, не относятся к малым судам.
3. Вблизи судов, несущих сигнализацию, предписанную в подпункте с) пункта 1 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, обеспечивающие движение состава, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава.
2. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить толкаемый состав, не поворачивая его и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава.
3. Моторные суда не могут, за исключением случаев спасения или оказания помощи судну в бедствии, быть использованы для буксировки, толкания или обеспечения движения счленной группы, если подобное использование не предусмотрено в их судовом свидетельстве. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счлененную группу, запрещается оставлять эти суда при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили фарватер и пока судоводитель состава не убедился в безопасности их постановки.
4. Баржи морских судов могут помещаться в головную часть толкаемого состава только в том случае, если якоря будут находиться в головной части состава.
5. Пассажирские суда с пассажирами на борту не должны передвигаться в составе. Этот запрет не действует в случаях, когда требуется вспомогательный буксир, или в чрезвычайных ситуациях.

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

Перемещение толкаемой баржи вне толкаемых составов допускается только:

- a) в случае, если она счалена лагом с моторным судном, или
- b) в соответствии с предписаниями или по разрешению компетентного органа;
- c) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого состава;
- d) в случае, если она счалена лагом с судном, имеющим движительно-рулевой комплекс и достаточный экипаж.

Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства

1. Когда компетентные органы вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак A.1 a-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) A.1a (Приложение 7) запрещается для всех судов;
  - b) A.12 (Приложение 7) запрещается для всех моторных судов;
  - c) A.1.1 (Приложение 7) запрещается для всех судов, за исключением малых немоторных судов.

Статья 6.22-бис – Плавание вблизи плавучих средств в процессе выполнения работ, севших на мель или затонувших судов, а также судов с ограниченной возможностью маневрирования

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статье 3.25, со стороны, с которой они показывают красный огонь или красные огни, предписанные в подпунктах b) и d) пункта 1 статьи 3.25, сигнальный знак A.1 (приложение 7), красный шар или красный флаг, предписанный в подпунктах b) и d) пункта 1 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 подпунктах a) и c) статьи 3.34.

#### IV. 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, несамоходный паром должен придерживаться следующих правил:
  - a) вне часов работы он должен находиться на стоянке, отведенной для него компетентным органом. В отсутствие специально отведенной стоянки он должен стоять в таком положении, чтобы фарватер оставался свободным;
  - b) использование паромов с продольным тросом запрещается;
  - c) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

## V. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

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

1. Если под пролетом моста или в створе плотины фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода, то применяются положения статьи 6.07.
2. Если проход пролета моста или створа плотины разрешается и на месте прохода установлен:
  - a) сигнальный знак А.10 (Приложение 7), то плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитами, из которых состоит этот сигнальный знак;
  - b) сигнальный знак 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 под неразводными мостами

1. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены: одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными сигнальными знаками А.1 (Приложение 7), то проход в этих пролетах запрещается.
2. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены находящимся над пролетом:
  - a) сигнальным знаком в соответствии с подпунктом D.1 а) Приложения 7 или
  - b) сигнальным знаком в соответствии с подпунктом D.1 б) Приложения 7,
 тогда рекомендуется пользоваться преимущественно этими пролетами.  
 Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в подпункте а), то он открыт для движения в обоих направлениях.  
 Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в подпункте б), то он закрыт для движения встречных судов. В этом случае с другой стороны пролёт обозначается запрещающим сигнальным знаком А.1 (Приложение 7).
3. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены в соответствии с пунктом 2, то проход судов через необозначенные пролеты может осуществляться лишь на собственный страх и риск.

### Статья 6.26 – Проход через разводные мосты

1. Без ущерба для других положений настоящих и других применяемых Правил судоводители при приближении к разводному мосту или при проходе через него должны следовать указаниям операторов моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода. Судоводитель должен объявить о намерении пройти через мост операторам моста с помощью "продолжительного звука" или по радиосвязи.
2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.

Если они не могут или не намерены пройти через мост, а на берегу установлен сигнальный знак В.5 (Приложение 7), они должны остановиться, не доходя до этого знака.

3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда оператором моста даются особые указания.
4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:
  - a) один или несколько красных огней означают:  
проход запрещен;
  - b) один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные на одной высоте, или один красный огонь, расположенный над зеленым огнем, означают:  
проход пока запрещён, но мост находится в стадии разводки, и суда должны подготовиться к движению;
  - c) один или несколько зеленых огней означают:  
проход разрешен;
  - d) два расположенных один над другим красных огня означают:  
разводка моста для судоходства прекращена;
  - e) желтый огонь, расположенный на мосту, в сочетании с сигнальными знаками, предусмотренными в подпунктах а) и д), означает:  
проход запрещён, за исключением судов с небольшим надводным габаритом; проход разрешен в обоих направлениях;
  - f) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнальными знаками, предусмотренными в подпунктах а) и д), означают:  
проход запрещён, за исключением судов с небольшим надводным габаритом; проход в противоположном направлении запрещен.
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 Е.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 через створ плотины может обозначаться:  
одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, Приложение 7).
2. Проход через створ плотины разрешается только в том случае, если он обозначен справа и слева сигнальным знаком Е.1 (Приложение 7).
3. В отступление от пункта 2 в случае плотин с мостом проход через створ плотины может также разрешаться, если он обозначен:  
сигнальным знаком D.1 (Приложение 7), расположенным над пролётом моста.

**Статья 6.28 – Проход шлюзов**

1. При приближении к аванпортам шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, а на берегу установлен сигнальный знак В.5 (Приложение 7), они должны остановиться, не доходя до этого знака.
2. В аванпортах шлюзов и в шлюзах суда, оборудованные радиотелефонной установкой для сети "навигационная информация", должны держать ее включенной в режиме приема на канале, выделенном для данного шлюза.
3. Очередность прохода шлюзов должна соответствовать порядку подхода судов к аванпорту шлюза. Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они могут заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза. Кроме того, когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, они должны заходить в шлюзовую камеру только после этих судов.
4. На подходах к шлюзам, в особенности в аванпортах шлюзов, любой обгон запрещен.
5. В шлюзах якоря должны быть в положении "по-походному"; это положение действует также в аванпортах шлюзов в тех случаях, когда якоря не используются.
6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать столкновения с воротами шлюза, защитными устройствами или с другими судами, соединениями плавучего материала или плавучими установками.
7. В шлюзах:
  - a) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
  - b) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы и швартовочные операции должны производиться так, чтобы исключить удары судов о стенки шлюзовой камеры, ворота шлюза, защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
  - c) использование кранцев является обязательным. Если кранцы не являются частью судна, они должны быть плавучими;
  - d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы шлюза или на другие суда и соединения плавучего материала;
  - e) с момента швартовки и до момента получения разрешения на выход судам разрешается использовать движители только в исключительных случаях для обеспечения безопасности шлюзования;
  - f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.
8. В шлюзах и аванпортах шлюзов необходимо соблюдать боковое расстояние не менее 10 м до судов и составов, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.14. Однако это требование не применяется к судам и составам, которые сами несут эту сигнализацию, а также к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.

9. Суда и составы, несущие сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 или 3 статьи 3.14, должны шлюзоватьсья 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, указанную в пункте 2 статьи 3.14. Они могут шлюзоваться вместе с сухогрузными судами, которые перевозят только контейнеры, КСГМГ, крупногабаритную тару, МЭГК, переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, или с судами, упомянутыми в пункте 7 статьи 3.14. Между носом и кормой судов, шлюзующихся вместе, должно соблюдаться минимальное расстояние 10 м.

10. Судам и составам с опознавательным знаком, указанным в статье 2.06, не разрешается заходить в шлюз в случае выброса сжиженного природного газа (СПГ) из системы СПГ или если имеется вероятность того, что во время шлюзования может произойти выброс сжиженного природного газа (СПГ) из системы СПГ.

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

12. При приближении к местам стоянки 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.

13. Для обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их эффективного использования оператор шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. Суда, находящиеся в шлюзах и аванпортах шлюзов, должны следовать этим указаниям.

14. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим конструкциям для преодоления высот, например, судоподъемникам и наклонным судоподъемникам.

#### 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:

вход запрещен, шлюз не работает;

б) один красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали:

вход запрещен, шлюз закрыт;

- c) один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен или один красный и один зеленый огни, расположенные по горизонтали, или один красный над зеленым огнем:  
вход запрещен, шлюз подготавливается к открытию;
  - d) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали:  
вход разрешен.
2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими сигнальными огнями:
- a) один или два красных огня:  
выход запрещен;
  - b) один или два зеленых огня:  
выход разрешен.
3. Один или два красных огня, предусмотренные в пунктах 1 и 2, могут заменяться сигнальным знаком А.1 (Приложение 7).  
Один или два зеленых огня, предусмотренные в пунктах 1 и 2, могут заменяться сигнальным знаком Е.1 (Приложение 7).
4. При отсутствии огней или сигнальных знаков доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания оператора шлюза.
5. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим конструкциям для преодоления высот, например, судоподъемникам и наклонным судоподъемникам.

#### Статья 6.29 – Порядок прохода шлюзов

- 1. В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного шлюзования пользуются:
  - a) суда, несущие знак, указанный в статье 3.27;
  - b) суда, несущие знак, указанный в статье 3.17.
- 2. Если суда, упомянутые в подпунктах а) или б) пункта 1, приближаются к аванпортам 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 конструкциям для преодоления высот, например, судоподъемникам и наклонным судоподъемникам.

#### **VI. 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 при помощи радиолокатора.
- 2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью, определяемой с учетом ограниченной 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 двигаться только в том случае, если они также используют радиотелефонную установку в режиме приёма на канале сети "судно-судно", или на другом канале, предписываемом 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 расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 4, 5 и 6 статьи 6.04 и статьи 6.05 в части подачи серии очень коротких звуков в условиях ограниченной видимости не применяются. Однако компетентный орган может также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют навигационные условия на конкретном 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 ближайшего безопасного места стоянки или якорной стоянки. Буксируемым составам, следующим вниз по течению, разрешается продолжить движение при помощи радиолокатора только до ближайшего безопасного места стоянки или якорной стоянки. К таким буксируемым составам применяются положения статьи 6.33.

#### Статья 6.31 – Суда, находящиеся на стоянке

1. В условиях ограниченной видимости суда или соединения плавучего материала, находящиеся на стоянке на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны использовать радиотелефонную установку в режиме приема на канале сети "судно-судно". 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 б) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот звуковой сигнал, они должны сообщать свое местонахождение (речной километр) по радиотелефонной связи.
2. В толкаемых составах предписания пункта 1 применяются только к буксиру-толкачу. В сченной группе эти предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания пункта 1 применяются только к буксиру.
3. Суда, указанные в пункте 1, если они не могут установить радиотелефонную связь с приближающимися судами, должны звонить в колокол, как только они услышат один из звуковых сигналов приближающегося судна, указанных в подпунктах а) или с) пункта 4 статьи 6.32 или в подпункте б) пункта 1 статьи 6.33. Этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты.
4. Настоящая статья применяется также к находящимся на мели на фарватере или вблизи него судам, которые могут представлять опасность для других судов.

Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора

1. Если судно осуществляет плавание при помощи радиолокатора, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее удостоверением, предписываемым компетентными органами для участка Дуная, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в подпункте б) пункта 1 статьи 4.06, а также второе лицо, в достаточной степени знакомое с использованием радиолокатора при судовождении. Удостоверения, указанные выше, не требуются для второго лица. Однако если рулевая рубка предназначена для управления судном одним человеком при помощи радиолокатора, 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 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 местонахождение (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 звуковой сигнал", предусмотренный в пункте 6 части с) статьи 1.01, и повторять его так часто, как это необходимо. Это предписание не относится к малым судам. Если компетентный орган не требует оснащения судов устройством для подачи трехтонального звукового сигнала, применяется положение подпункта с);
    - 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 подпункте а) пункта 4, 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 "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 местонахождение (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 судно, на котором находится судоводитель состава.

#### Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, идущих без помощи радиолокатора

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не использующие радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего безопасного места стоянки или якорной стоянки. Во время движения до этого места стоянки или якорной стоянки действуют следующие правила:
  - 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; наблюдательный пост требуется иметь только на головном судне состава. Наблюдательный пост должен находиться в пределах зоны видимости или слышимости сигналов судоводителем судна или состава либо иметь устройство звуковой связи с судоводителем;
  - c) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи 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 местонахождение (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 другим судном;
  - d) как только на судне будет услышен звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно
    - если оно находится недалеко от берега, оставаться как можно ближе к этому берегу до тех пор, пока другое судно не пройдет, и в случае необходимости остановиться там;
    - если оно не находится недалеко от берега, особенно, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

## VII 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 категории, предусмотренной в подпункте б) пункта 1, должно уступить дорогу судну, указанному в подпункте а) пункта 1.
  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 аналогичных средств 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 наблюдение за буксирующим устройством, лыжником и/или лицами, находящимися на других буксируемых плавательных средствах, и которое способно выполнять эту функцию.
3. Если буксирующее судно и буксируемые лица не находятся на специально отведенном для них фарватере, то они должны находиться на достаточном расстоянии от других судов, от берега и от купающихся.
4. Буксирующий канат нельзя волочить за судном, если за него не держится воднолыжник.

**Статья 6.36 – Действия судов, занятых рыбным промыслом, и других судов по отношению к ним**

1. Лов рыбы неводом несколькими судами, идущими фронтом, запрещён.
2. Установка рыболовных снастей на фарватере или вблизи от него и на местах обозначенной знаками стоянки запрещены.
3. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, занятого рыбным промыслом и несущего сигнализацию, указанную в статье 3.35.

**Статья 6.37 – Действия водолазов и по отношению к ним**

1. Занятие подводным плаванием без специального разрешения запрещается в местах, где это может помешать судоходству, в частности:
  - а) на обычных путях следования судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.16;
  - б) перед входом в порты и на самом входе в порт;
  - 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.

## ГЛАВА 7

### ПРАВИЛА СТОЯНКИ

#### Статья 7.01 – Общие принципы стоянки

1. Без ущерба для 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 ни в коем случае не препятствовать судоходству.
2. Без ущерба для особых условий, предписанных компетентными органами, плавучие установки должны становиться на стоянку таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.
3. Суда, составы, соединения плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или ошвартованы достаточно прочно с учетом течения, ветра, засасывания и болтанки, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды и не создавали опасность или препятствие для других участников судоходства.

#### Статья 7.02 – Стоянка судов

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на стоянку:
  - a) на участках судоходного пути, на которых стоянка полностью запрещена;
  - b) на участках, указанных компетентными органами;
  - c) на участках, обозначенных сигнальным знаком 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 узкостях согласно положениям статьи 6.07, и на подходах к ним, на тех участках, которые в результате стоянки стали бы узкостями, 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 маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
  - i) в районах поворота, обозначенных сигнальным знаком Е.8 (Приложение 7);
  - j) лагом к судну, несущему знак, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое меньше расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;
  - k) на обозначенных сигнальным знаком А.5.1 (Приложение 7) участках водной поверхности, ширина которых, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах;
  - l) в аванпортах шлюзов, если только это не разрешено компетентными органами.
2. На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений подпунктов а) - д) пункта 1, суда и соединения плавучего материала, а также

плавучие установки могут находиться на стоянке лишь в местах стоянки, обозначенных знаками 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 анкерных свай (опор)

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на якорь:
  - a) на участках водного пути, на которых стоянка на якоре полностью запрещена;
  - b) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.6 (Приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6 (Приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
3. Комpetентный орган может распространить действие пункта 1 на анкерные сваи (опоры).
4. В случае распространения положений пункта 1 на использование анкерных свай на участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут использовать анкерные сваи лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6.1 (Приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.

#### Статья 7.04 – Швартовка

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:
  - a) на участках водного пути, на которых швартовка полностью запрещена;
  - b) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.7 (Приложение 7); однако запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых швартовка к берегу запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда, соединения плавучего материала, и плавучие установки могут швартоваться лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.7 (Приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или кантовки деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д.

#### Статья 7.05 – Места стоянки

1. В местах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.

2. В местах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.1 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого указана на этом знаке в метрах. Эта ширина измеряется от места установки знака.
3. В местах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.2 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными в метрах на этом знаке. Эти расстояния измеряются от места установки знака.
4. В местах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.3 (Приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак, не должно превышать числа, указанного на этом знаке римскими цифрами.
5. В местах стоянки при отсутствии прочих предписаний суда должны становиться борт к борту, начиная от берега, на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
6. Если место стоянки, прилегающее к фарватеру, в дополнение к знакам, предписанным в пунктах 1 - 5 или в статье 7.06, отделено от фарватера буями, эти буи должны отвечать предписаниям Раздела D Части II Приложения 8.

**Статья 7.06 – Разрешение стоянки для судов отдельных типов**

1. В местах стоянки, обозначенных сигнальными знаками Е.5.4 - Е.5.15 (Приложение 7), стоянка разрешена лишь для судов тех типов, на которые распространяется действие сигнального знака, и только с той стороны водного пути, на которой расположен этот знак.
2. В местах стоянки, обозначенных сигнальным знаком В.12 (Приложение 7), все суда должны подключаться к береговой электросети для обеспечения всех своих потребностей в электроснабжении во время стоянки. Отступления от обязанности, предусмотренной в первом предложении, могут быть указаны на прямоугольной информационной табличке белого цвета, размещенной под сигнальным знаком В.12.
3. Пункт 2 не применяется к судам, использующим во время стоянки только энергию, выработка которой не сопровождается шумом или выбросами газообразных вредных веществ и загрязняющих воздух частиц.

**Статья 7.07 – Стоянка в случаях перевозок опасных грузов**

1. Между судами, толкаемыми составами и счленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:
  - a) 10 м, если одно из них несет один синий огонь или один синий конус, предусмотренные в пункте 1 статьи 3.14;
  - b) 50 м, если одно из них несет два синих огня или два синих конуса, предусмотренных в пункте 2 статьи 3.14;
  - c) 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 подпункте а) пункта 1, не применяется:

- a) к судам, толкаемым составам и счлененным группам, которые также несут эту сигнализацию;
  - b) к судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении или временное свидетельство о допущении, выданное на основании раздела 1.16.1 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14.
3. В особых случаях компетентный орган может разрешить стоянку в отступление от вышеуказанных положений.

#### Статья 7.08 – Несение вахты, надзор

1. На борту судов и составов, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться готовая принять меры вахта.
2. На борту находящихся на стоянке судов и составов с экипажем, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, должна постоянно находиться готовая принять меры вахта. Суда и составы без экипажей, несущие сигнализацию согласно статье 3.14, должны вставать на стоянку в бассейне порта или в местах стоянки, где обеспечен постоянный надзор.
3. Готовая принять меры вахта должна постоянно находиться на борту:
  - a) судов, которые находятся на стоянке и несут опознавательный знак, указанный в статье 2.06, и
  - b) пассажирских судов во время нахождения на борту пассажиров.
4. Готовая принять меры вахта обеспечивается одним из членов экипажа, который:
  - a) в случае судов, указанных в подпункте а) пункта 3, имеет квалификационное удостоверение эксперта по СПГ;
  - b) в случае судов, указанных в пункте 2, имеет свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ.
5. На борту судов, находящихся на стоянке и несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.06, готовая принять меры вахта не нужна в том случае, если:
  - a) СПГ не расходуется на судне в качестве топлива;
  - b) эксплуатационные параметры судовой системы СПГ находятся под дистанционным наблюдением; и
  - c) суда находятся под надзором лица, которое может принять в случае необходимости оперативные меры.
6. Готовая принять меры вахта, находящаяся на одном судне в соответствии с пунктами 1 и 2, может отвечать также за несколько других судов, указанных в данных пунктах, в том случае, если суда счленены таким образом, что обеспечивается безопасный переход с одного судна на другое.
7. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под надзором лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, когда этот надзор

является необходимым в силу местных условий или если это предписывают компетентные органы.

8. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за наличие такой вахты или надзора возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, - на владельца.

## ГЛАВА 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 действовать 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 открытые 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 принять профилактические меры и 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. Судоводитель, заметивший сигнал "Держитесь от меня в стороне", должен предпринять всё возможное, чтобы немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

#### Статья 8.02 – Требование о предоставлении данных

1. Судоводители ниже перечисленных судов и составов:
  - a) судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ;
  - b) наливных судов, за исключением судов-бункеровщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов по смыслу раздела 1.2.1 ВОПОГ;
  - c) судов, перевозящих более 20 контейнеров;
  - d) судов, длина которых превышает 110 метров;
  - e) судов с каютами;
  - f) морских судов, за исключением прогулочных судов;
  - g) судов, имеющих на борту системы СПГ;
  - h) судов, осуществляющих особые перевозки, указанные в статье 1.21;
  - i) других судов и составов в соответствии с требованиями компетентных органов

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), который может быть дополнен знаком с надписью "Требование о предоставлении данных", сообщить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи.

2. Судоводители судов и составов, упомянутых в пункте 1, должны сообщить следующие данные:
  - a) категория судна или состава, причём в случае составов - категория всех судов состава;
  - b) название судна, а в случае составов - названия всех судов состава;
  - c) местонахождение (речной километр), направление движения;
  - d) единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна, а в случае составов – для каждого судна состава; для морских судов - номер ИМО;
  - e) грузоподъемность судна, а в случае составов - для каждого судна состава, для морских судов – дедвейт;

- f) длина и ширина судна, а в случае составов - общая длина и ширина состава, а также каждого судна состава;
  - g) осадка (только по специальному запросу);
  - h) маршрут с указанием портов отправления и назначения;
  - i) порт погрузки;
  - j) порт разгрузки;
  - k) характер и количество груза (для опасных грузов, указанных в пунктах 5.4.1.1.1 а), б), в), г) и е) и 5.4.1.2.1 а) ВОПОГ - для перевозки на сухогрузных судах, либо в пунктах 5.4.1.1.2 а), б), в), г) и е) ВОПОГ - для перевозки в наливных судах);
  - l) сигнализация, предписывающаяся для перевозки опасных грузов;
  - m) количество людей на борту;
  - n) количество находящихся на борту контейнеров в соответствии с их размерами и состоянием загрузки (с грузом или порожнем), а также расположение соответствующих контейнеров на грузовом плане и их тип;
  - o) идентификационные номера контейнеров с опасными грузами.
3. Данные, указанные в пункте 2, за исключением данных, предусмотренных в подпунктах с) и г), 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 предоставлять данные, и время выхода из него.
4. В случае, когда судоводитель, другая служба или другое лицо передают сообщение электронным способом:
- a) это сообщение должно быть передано в соответствии с Международным стандартом для электронного оповещения о судах во внутреннем судоходстве<sup>12</sup>;
  - b) в отступление от пункта 2 а) необходимо указать тип судна или состава в соответствии со стандартом, указанным в подпункте а).
5. Компетентный орган может потребовать, чтобы сообщение, предусмотренное в пункте 2, за исключением сведений из подпунктов с) и г), было передано электронным способом в случае:
- a) составов и судов с контейнерами на борту;
  - b) составов и судов, из которых хотя бы одно судно предназначено для перевозки грузов во встроенных цистернах, за исключением судов-бункеровщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов по смыслу раздела 1.2.1 ВОПОГ.
6. Если судно или состав останавливается на участке, на котором согласно пункту 1 требуется предоставлять данные, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой стоянки.

---

<sup>12</sup> ES-RIS или Резолюция № 79 ЕЭК ООН.

7. Если данные, предусмотренные в пункте 2, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу. Об изменении данных следует сообщить по радиотелефонной связи или в форме, которую предпишет компетентный орган.
8. Эти сведения являются конфиденциальными и не могут передаваться компетентным органом 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.
9. Компетентный орган может установить обязанность предоставлять данные и их объём в отношении судов-бункеровщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов по смыслу раздела 1.2.1 ВОПОГ, а также в отношении судов для однодневных экскурсий.

Статья 8.03 – Безопасность на борту судов, использующих СПГ как топливо

1. Перед началом бункеровки 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 СПГ должны быть задраены все выходы на палубу и все отверстия между помещениями и открытым воздухом.

Это положение не применяется в отношении:

- a) воздухозаборников работающих двигателей;
- b) вентиляционных отверстий машинного отделения, если двигатели работают;
- c) вентиляционных отверстий помещений с установкой повышенного давления и
- d) вентиляционных отверстий 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 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 СПГ требуется проветрить все помещения, в которые имеется доступ с палубы.

**ГЛАВА 9**  
**(без содержания)**

## ГЛАВА 10

### ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

#### Статья 10.01 – Значение терминов

Для целей применения настоящей Главы нижеперечисленные термины означают следующее:

1. Общие термины:

- a) "отходы, образующиеся на борту": вещества, которые подробнее описаны в подпунктах b) - h) 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 отходы от эксплуатации судна, содержащие масла и смазочные материалы, а также прочие отходы от эксплуатации судна;
- c) "отходы от эксплуатации судна, содержащие масла и смазочные материалы": отработанные масла, подсланевые воды и другие отходы, содержащие масла и смазочные материалы, такие как отработанные смазочные материалы, использованные (воздушные и масляные) фильтры, использованная ветошь (загрязненные протирочные ткани и вата), емкости (пустая загрязненная тара) и упаковки от этих отходов;
- d) "отработанные масла": отработанные масла и другие не используемые далее масла для двигателей, зубчатых передач и гидравлических устройств;
- e) "подсланевые воды": маслянистая вода со дна грузовых трюмов и 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 далее 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;
- h) "отходы, связанные с грузом": отходы и стоки, образующиеся на борту судна в связи с грузами; 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 грузовых трюмах после выгрузки до применения метел, подметающих установок или всасывающих устройств;
- j) "остатки от перевалки груза": груз, который падает на судно вне грузового трюма во время грузовых операций;

- k) "приемное сооружение": судно, плавучая установка или береговое сооружение, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов.
  - l) "бункеровочная станция" – установка или судно для снабжения судов жидким топливом и/или смазочными материалами.
2. Прочие термины:
- a) "бытовой мусор": органические и неорганические бытовые отходы и остатки пищи, не содержащие, однако, компонентов прочих определенных в этой статье отходов от эксплуатации судна;
  - b) "шлам от очистных установок": отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки;
  - c) "льяльные воды (*Slops*)": смеси остаточного груза с остатками промывочных вод, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;
  - d) "прочие особые отходы": отходы от эксплуатации судна, кроме отходов от эксплуатации судна, содержащих масла и смазочные материалы, и отходов, указанных в подпунктах а) - с).

#### 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 материалы, ляльные 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, эксплуатируемых 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 отходов 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:
  - a) использовать в качестве резервуаров для сбора отработанных масел передвижные резервуары, хранящиеся на палубе;
  - b) сжигать отходы на борту, если сжигание не производится на установке, которая была сертифицирована компетентным органом;
  - c) применять в льялах машинного отделения моющие средства, растворяющие масла или смазочные материалы, а также средства-эмulsionаторы, 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 судно, у которого главные или вспомогательные двигатели, кроме двигателей якорных шпилей, являются двигателями внутреннего сгорания, 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 масла 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 моря с судов (МАРПОЛ 73/78).
4. Бытовой мусор и шлам от очистных установок следует сдавать на предусмотренных для этого приемных сооружениях.

**Статья 10.07 – Обязанность проявлять бдительность при бункеровке**

1. Для бункеровки судов, за исключением малых судов, должны использоваться бункеровые станции или автоцистерны, предусмотренные для этих целей компетентными органами.
  2. При бункеровке горюче-смазочных материалов судоводитель должен обеспечить следующее:
    - a) бункеруемое 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, если это применимо. В случае забора топлива из бункеровых 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 бункеровой станции 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 бункеровой станции или автоцистерне разрешается начинать процесс бункеровки только после того, как были выполнены положения пункта 3 настоящей статьи.
  5. Контролер-оператор на бункеровой станции или автоцистерне должен немедленно прервать бункеровку, если контролер-оператор на борту бункеруемого судна покидает место бункеровки или если более не обеспечивается безопасный и прямой способ связи.

6. Контрольный перечень должен храниться не менее шести месяцев на бункеруемом судне и на бункеровочной станции или автоцистерне. Компетентный орган имеет право проверять контрольные перечни.

Статья 10.07а – Обязанность проявлять бдительность при бункеровке СПГ

1. Предписания, содержащиеся в подпунктах 2 б) и 2 с) и подпунктах 3 а) и 3 е) статьи 10.07, не действуют при бункеровке СПГ.
2. Не разрешается осуществлять бункеровку СПГ на ходу, при перевалке грузов, а также при переходе пассажиров на борт и с борта судна.
3. Бункеровку 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 СПГ судоводитель бункеруемого судна должен убедиться в нижеследующем:
  - а) Бункеруемое 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.
  - б) контрольный перечень вопросов для операций по бункеровке СПГ судов, несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.06, был заполнен и подписан им самим или уполномоченным им лицом, а также лицом, ответственным за бункеровочную станцию, и что на все вопросы, содержащиеся в контрольном перечне, дан положительный ответ. Вопросы, не имеющие отношения к делу, следует вычеркнуть. Если положительный ответ не может быть дан на все вопросы, бункеровку можно осуществлять только с разрешения компетентного органа;
  - с) все требующиеся разрешения имеются в наличии.
6. Контрольный перечень вопросов, упомянутый в подпункте 5 б), должен
  - а) быть заполнен в двух экземплярах;
  - б) быть составлен, как минимум, на одном языке, который понимают лица, перечисленные в подпункте 5 б), и
  - с) храниться на судне в течение трёх месяцев.
7. Во время бункеровки СПГ судоводитель должен непрерывно следить за тем, чтобы:
  - а) принимались все необходимые меры, препятствующие утечке СПГ через негерметичное место;
  - б) давление и температура топливного танка для СПГ поддерживались в нормальном рабочем состоянии;
  - с) степень заполнения топливного танка для СПГ была между допустимыми величинами;

- d) принимались все необходимые меры для заземления бункеруемого судна от бункеровочной станции согласно методу, предусмотренному в инструкции по эксплуатации.
8. Во время бункеровки СПГ:
- 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;
  - 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;
  - ночью щиты должны быть подсвечены таким образом, чтобы их четко было видно с обеих сторон судна.
9. После бункеровки СПГ требуется сделать следующее:
- полностью опустошить трубопроводы для заправки СПГ вплоть до топливного бака;
  - закрыть вентили, отсоединить гибкие шланги и соединения между судном и бункеровочной станцией для СПГ;
  - сообщить компетентному органу, что бункеровка завершена.
- 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. В случае безэкипажных судов свидетельство о разгрузке может храниться перевозчиком не на борту судна, а в ином месте.
  - Пункт 1 не применяется к судам, которые по своему типу и конструкции предназначены и используются для:
    - перевозки контейнеров;
    - перевозки передвижных грузов (*Ro-Ro*), штучных и тяжелых грузов или крупногабаритного оборудования;
    - доставки топлива, питьевой воды и судовых запасов для морских судов и судов внутреннего плавания (суда снабжения);
    - сбора отходов, содержащих масла и смазочные материалы, с морских судов и судов внутреннего плавания;
    - перевозки сжиженных газов (типа G ВОПОГ);
    - перевозки жидкой серы (при 180°C), порошкового цемента, золы-уноса и аналогичных грузов, перевозимых в качестве сыпучего материала или

прокачиваемого груза, с использованием только специализированной системы загрузки, разгрузки и хранения на борту соответствующей категории груза;

- g) перевозки песка, гравия или вынутого грунта от места выемки грунта до места разгрузки, если данное судно было построено и оборудовано исключительно для такой перевозки,

когда данное судно действительно перевозит исключительно вышеупомянутые грузы и перевозило их в качестве своего последнего груза.

Настоящее положение не распространяется на перевозку смешанных грузов с использованием таких судов.

#### 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.



**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  |
| Чехия                | CZ  |
| Швейцария            | CH  |
| Швеция               | SE  |

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2**  
**ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

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

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.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

### ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

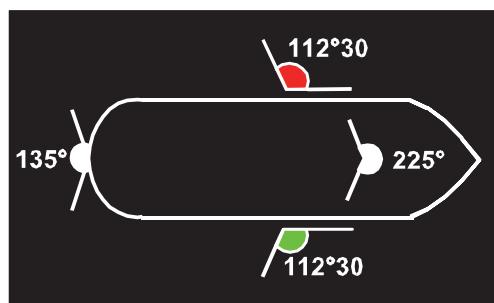
#### 1. Общие положения

- 1.1. Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации на судах, предусмотренной в Главе 3 и других соответствующих статьях настоящих Правил.
- 1.2. Приведенные в настоящем Приложении рисунки носят лишь характер разъяснений; следует обращаться к тексту настоящих Правил, который считается единственным 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.



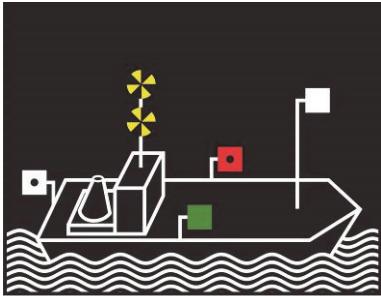
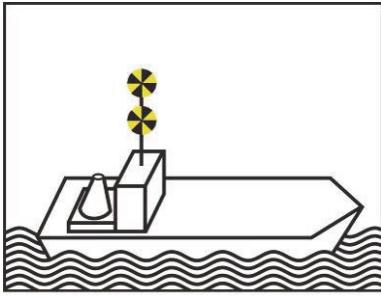
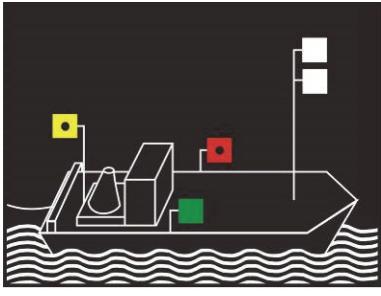
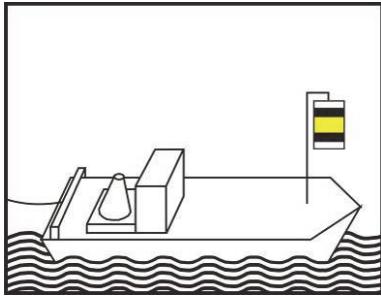
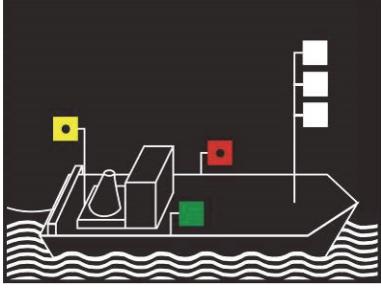
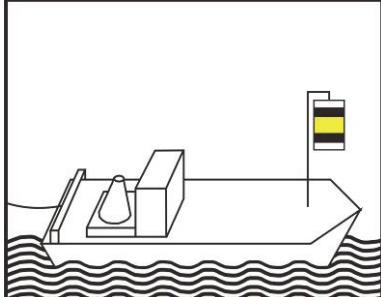
Огни согласно статье 3.01:      дуга горизонта, на которой видны топовый огонь, бортовые огни и кормовой огонь.

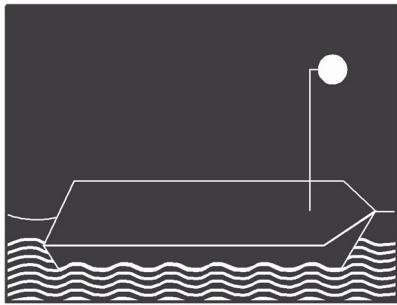
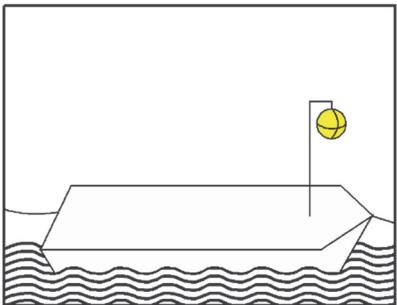
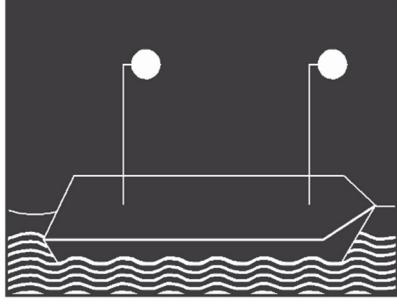
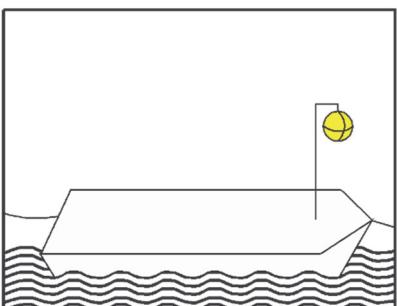
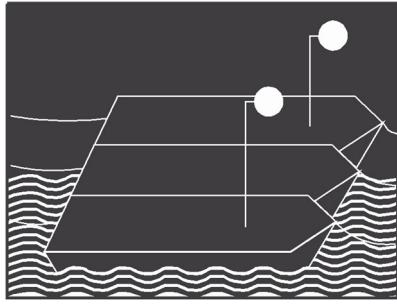
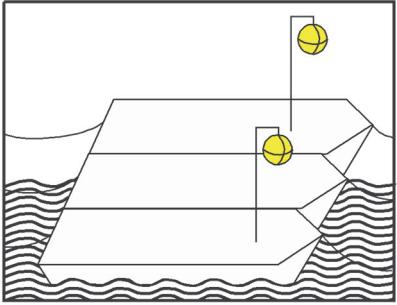
## 1.3 Пояснения к условным обозначениям:

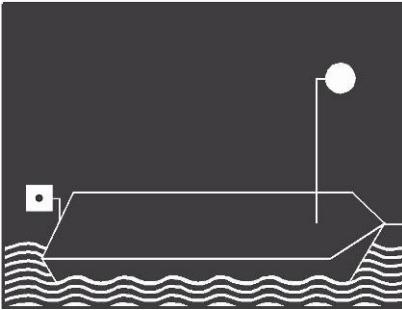
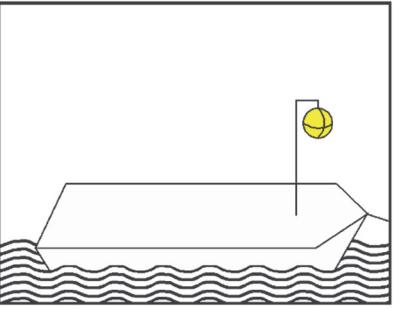
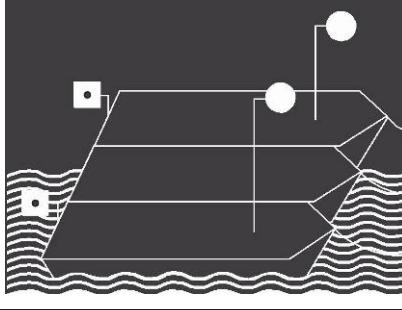
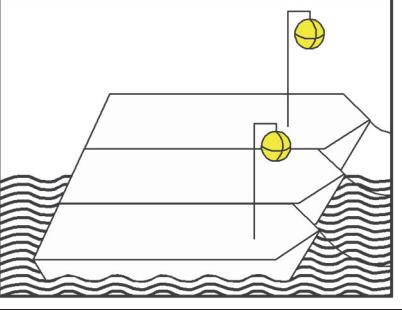
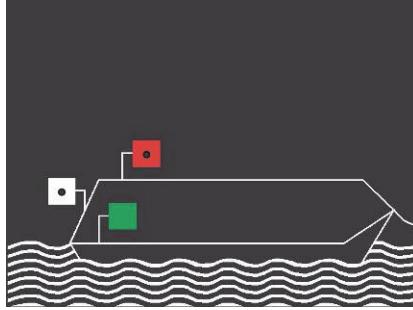
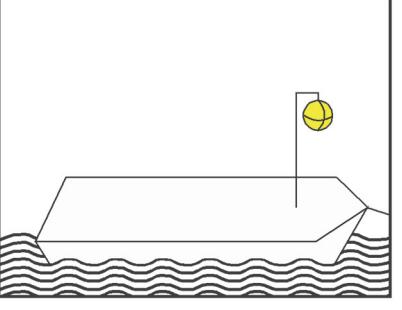
|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°) |    | a |
|  | Постоянный огонь, видимый только по ограниченной дуге горизонта   |    | b |
|  | Проблесковый огонь  |    | c |
|  | Огонь, зажигаемый по мере необходимости, или необязательный огонь   |    | d |
|  | Флаг или щит (статья 3.03)  |    | e |
|  | Вымпел (статья 3.03)  |    | f |
|  | Шар (статья 3.04)   |  | g |
|  | Цилиндр (статья 3.04)   |  | h |
|  | Конус (статья 3.04)   |  | i |
|  | Двойной конус (статья 3.04)   |  | j |
|  | Радиолокационный отражатель   |  | k |
|  | Огонь, не видимый наблюдателю, обозначается точкой посередине   |  | l |

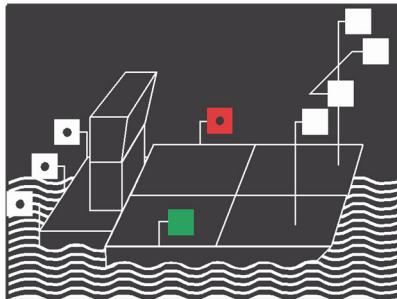
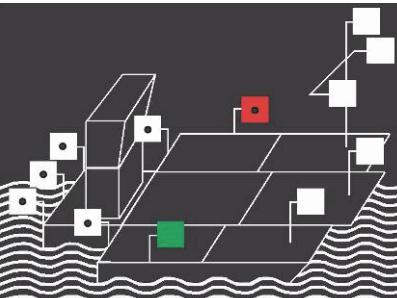
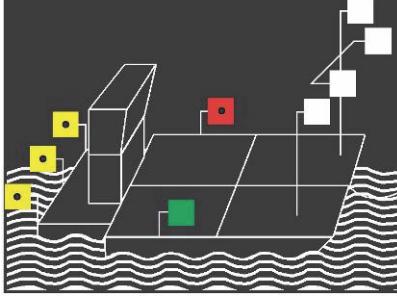
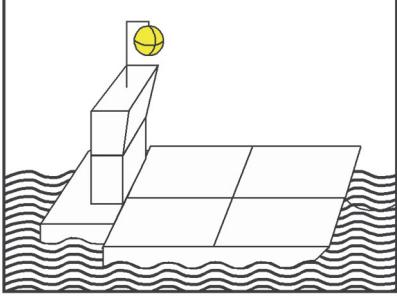
## 2. Ходовая сигнализация

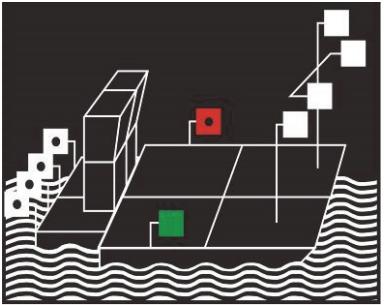
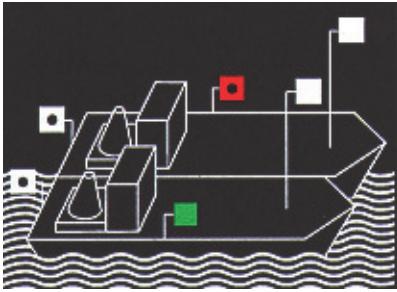
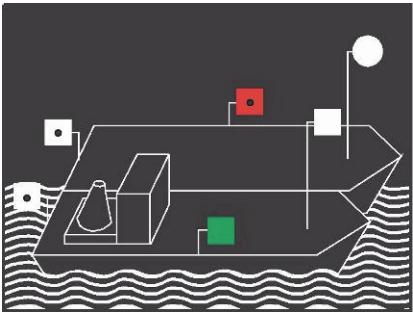
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|  | 1    |  |
| Статья 3.08, пункт 1. Одиночные моторные суда:<br>топовый огонь, бортовые огни,<br>кормовой огонь  |      |  |
|  | 2    |  |
| Статья 3.08, пункт 2. Одиночные моторные суда длиной более 110 м:<br>второй топовый огонь,<br>расположенный в кормовой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

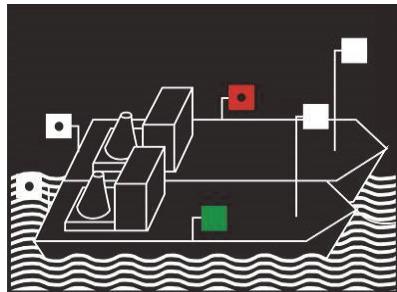
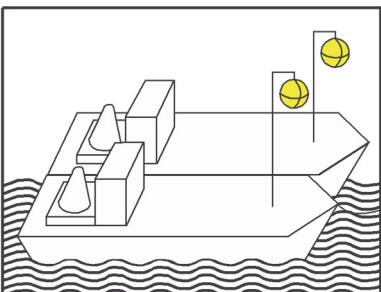
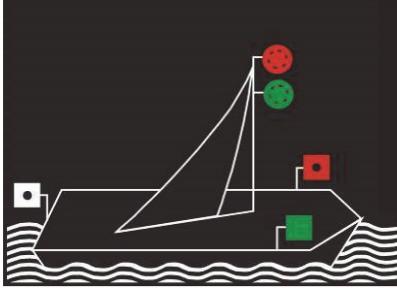
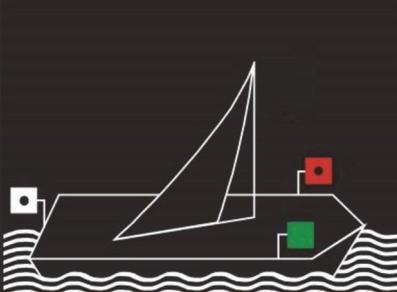
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 4    |    |
| Статья 3.08, пункт 4. Одиночное высокоскоростное судно:<br>кроме огней, предписанных в п.1 статьи 3.08, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью два желтых ярких частых проблесковых (100-120 проблесков в минуту) огня, видимых со всех сторон                   |      |  |
|   | 5    |   |
| Статья 3.09, пункт 1. Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно:<br>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:<br>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 |

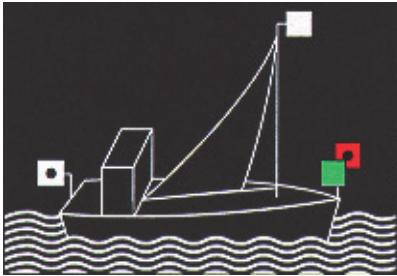
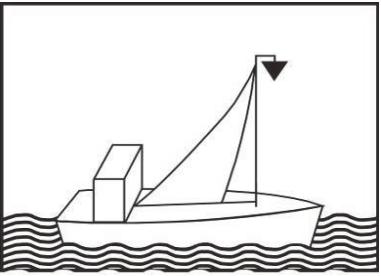
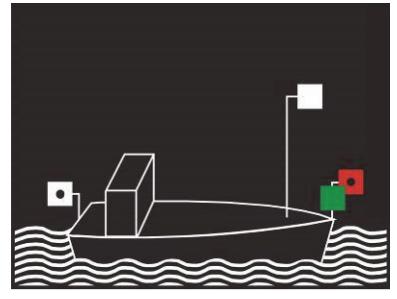
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 7    |                          |
| Статья 3.09, пункт 3. Буксируемые суда:<br>видимый со всех сторон ясный белый<br>огонь, расположенный на высоте не<br>менее 5 м   |      | желтый шар, расположенный в<br>надлежащем месте и на такой<br>высоте, чтобы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

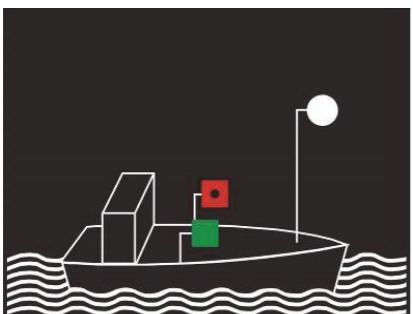
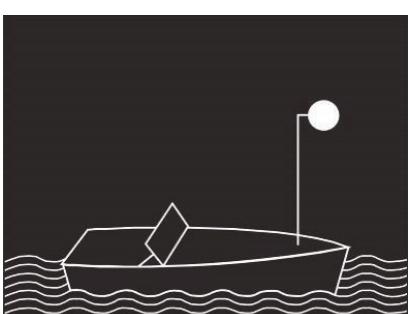
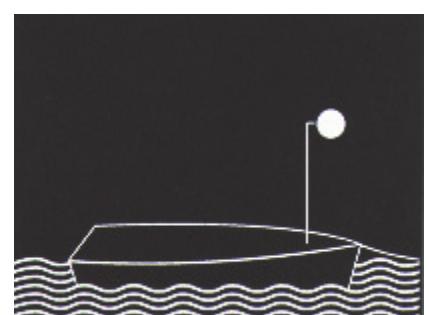
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 10   |                          |
| Статья 3.09, пункт 4. Судно, расположенное в конце буксируемого состава:<br>дополнительно один белый кормовой<br>огонь   |      | желтый шар, расположенный в<br>надлежащем месте и на такой<br>высоте, чтобы он был виден со всех<br>сторон |
|    | 11   |                         |
| Статья 3.09, пункт 4. Несколько буксируемых судов, расположенных в конце<br>буксируемого состава:<br>дополнительно два белых кормовых<br>огня на наружных судах состава                                      |      | два желтых шара на наружных<br>судах состава   |
|   | 12   |                        |
| Статья 3.09, пункт 5. Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно<br>из открытого моря или отправляющиеся в море:<br>вместо белого огня бортовые огни,<br>предписанные в пункте 1 b)<br>статьи 3.08 |      | один желтый шар  |

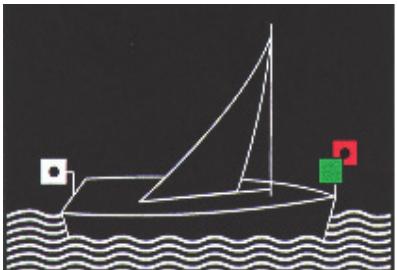
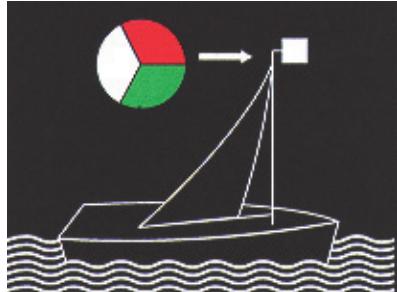
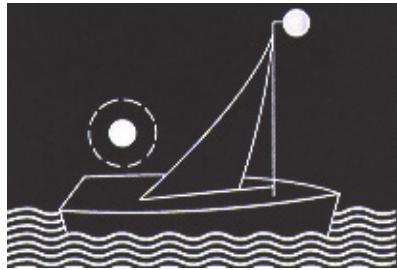
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 13   |  |
| Статья 3.10, пункт 1. Толкаемые составы:<br>три топовых огня, расположенных в виде равностороннего треугольника, при необходимости дополнительные топовые огни, бортовые огни, три кормовых огня на толкаче |      |  |
|   | 14   |  |
| Статья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

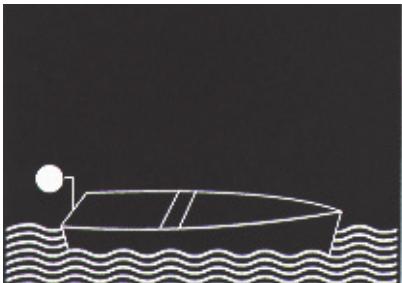
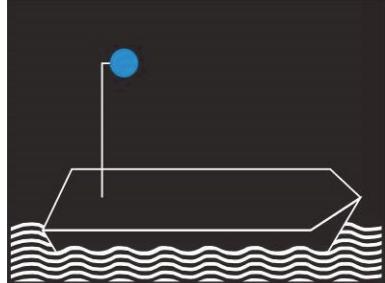
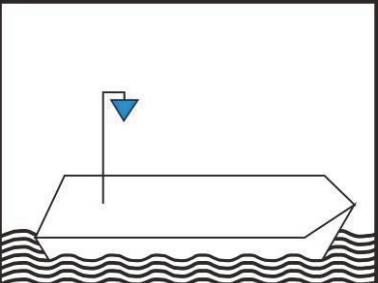
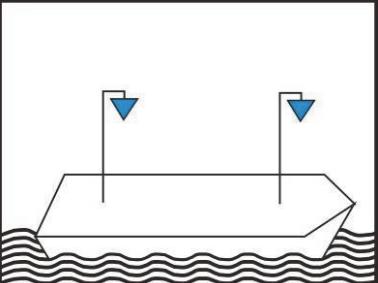
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ |
|--|------|------|
|   | 16   |      |
| Статья 3.10, пункт 3. Толкаемые составы с двумя толкачами:<br>3 кормовых огня на толкаче,<br>обеспечивающем основную силу тяги,<br>один кормовой огонь на другом<br>толкаче  |      |      |
|    | 17   |      |
| Статья 3.11, пункт 1. Счленные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

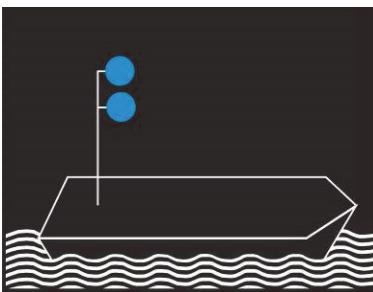
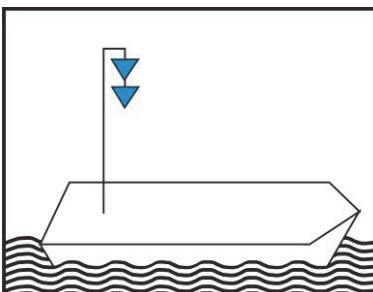
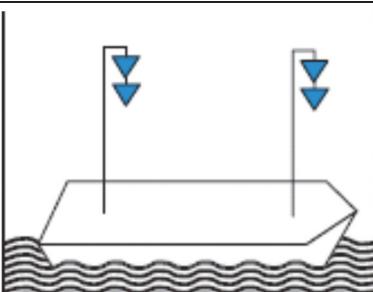
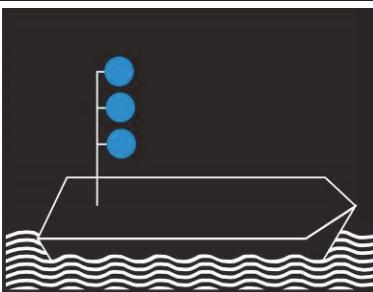
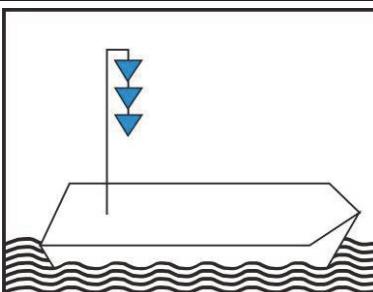
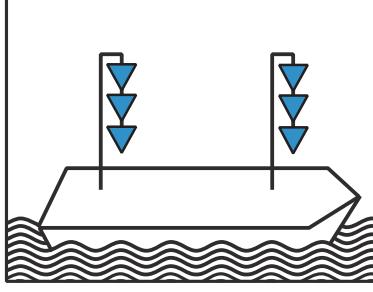
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 19   |  |
| Статья 3.11, пункт 2. Счленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами:<br>на каждом судне один топовый огонь и один кормовой огонь, на внешних сторонах состава бортовые огни  |      | каждое судно может нести один желтый шар   |
|    | 20   |  |
|   | 20a  |  |
| Статья 3.12, пункты 1 и 2. Парусные суда:<br>бортовые огни, которые могут быть не ясными, а обычновенными огнями, кормовой огонь и, по выбору, два расположенных один над другим обычновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний - красный, а нижний - зеленый |      |  |

| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 21   |  |
| Статья 3.12, пункт 3. Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку:<br>бортовые огни, которые могут быть не ясными, а обычновенными огнями, один кормовой огонь и один топовый огонь |      | черный конус вершиной вниз   |
|    | 22   |  |
| Статья 3.13, пункт 1. Одиночные малые моторные суда:<br>топовый ясный, а не яркий огонь,<br>бортовые огни, которые могут быть обычновенными, а не ясными,<br>кормовой огонь<br>либо                                  |      |  |
|   | 23   |  |
| топовый ясный, а не яркий огонь,<br>бортовые огни, которые могут быть обычновенными, а не ясными,<br>расположенными рядом, или в одном фонаре, на носу или поблизости от него, кормовой огонь либо                   |      |  |

| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ |
|--|------|------|
|   | 24   |      |
| ясный белый огонь, видимый со всех сторон, бортовые огни, расположенные в соответствии с одним из способов, описанных выше   |      |      |
|    | 25   |      |
| Статья 3.13, пункт 2. Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м:<br>обыкновенный белый огонь,<br>видимый со всех сторон |      |      |
|   | 26   |      |
| Статья 3.13, пункт 4. Буксируемые или идущие в счале малые суда:<br>обыкновенный белый огонь, видимый<br>со всех сторон      |      |      |

| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ |
|--|------|------|
|   | 27   |      |
| Статья 3.13, пункт 5. Малые парусные суда:<br>бортовые огни, которые могут быть<br>обыкновенными, а не ясными огнями,<br>расположенными рядом или в одном<br>фонаре на носу или поблизости от<br>него, кормовой огонь либо |      |      |
|    | 28   |      |
| бортовые огни, которые могут быть<br>обыкновенными, а не ясными, и<br>кормовой огонь, объединенные<br>в одном фонаре, установленном на<br>топе или в верхней части мачты   |      |      |
|   | 29   |      |
| Статья 3.13, пункт 5. Малые парусные суда длиной менее 7 м:<br>обыкновенный белый огонь, видимый<br>со всех сторон, и кроме того, второй<br>обыкновенный белый огонь при<br>приближении других судов                       |      |      |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 30   |  |
| Статья 3.13, пункт 6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными:<br>обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон   |      |  |
|   | 31   |                         |
|   | 31а  |                        |
| Статья 3.14, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов: легковоспламеняющихся веществ 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:<br>один видимый со всех сторон<br>обыкновенный синий огонь |      | один синий конус вершиной вниз<br>или по одному синему конусу<br>вершиной вниз на носу и на корме<br>судна |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ  |
|---|------|---|
|    | 32   |             |
|   | 32a  |             |
| два видимых со всех сторон обычновенных синих огня                                  |      | два синих конуса вершиной вниз или по два синих конуса вершиной вниз на носу и на корме судна |
|  | 33   |           |
|   | 33a  |           |
| три видимых со всех сторон обычновенных синих огня                                  |      | три синих конуса вершиной вниз  |

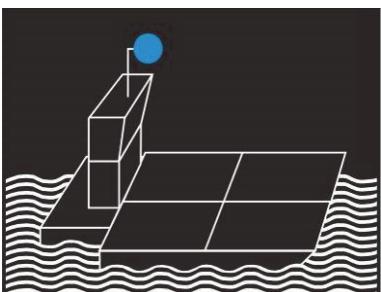
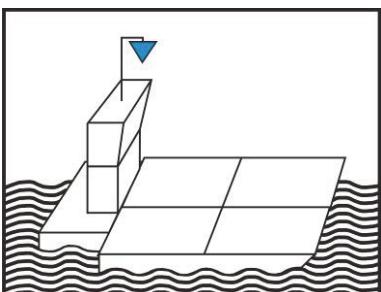
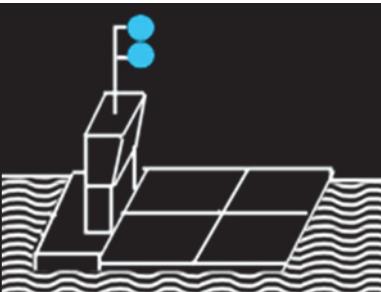
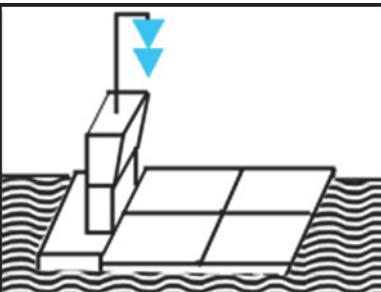
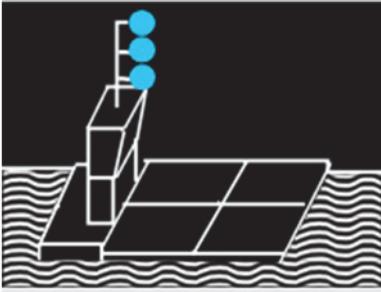
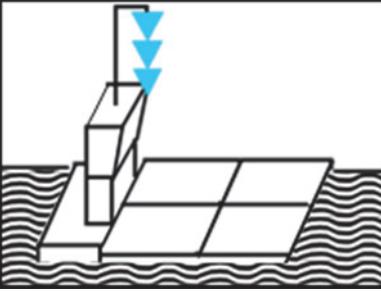
Статья 3.14, пункт 2. Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов: вещества, представляющие опасность для здоровья, в соответствии с требованиями подразделов 7.1.5.0 или 7.2.5.0 в сочетании с Главой 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19 ВОПОГ:

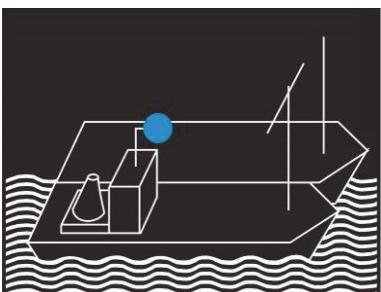
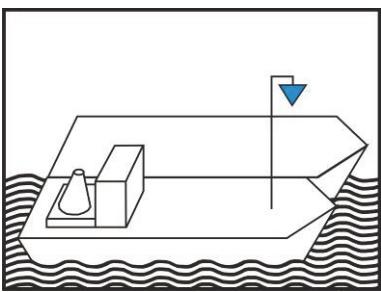
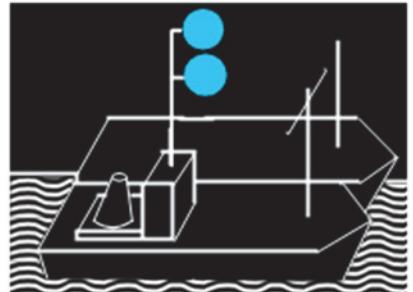
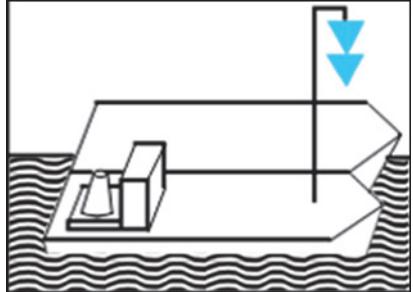
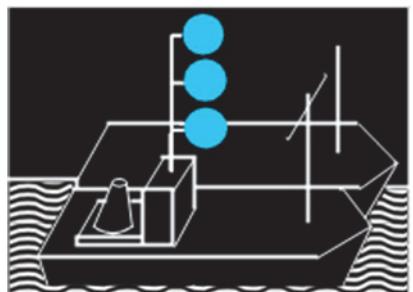
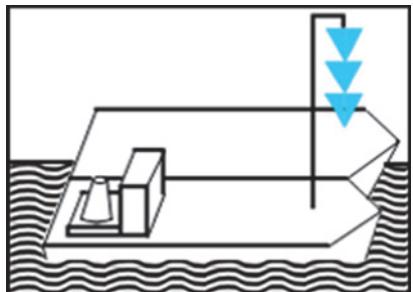
два видимых со всех сторон обычновенных синих огня

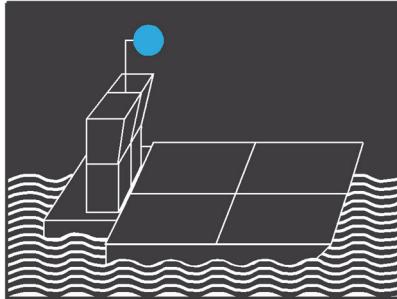
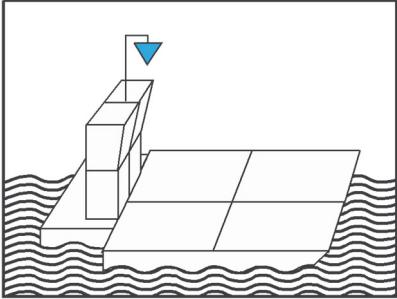
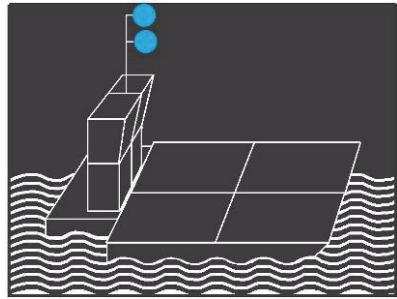
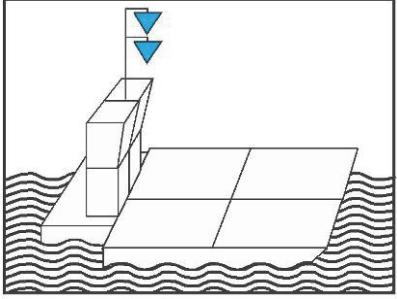
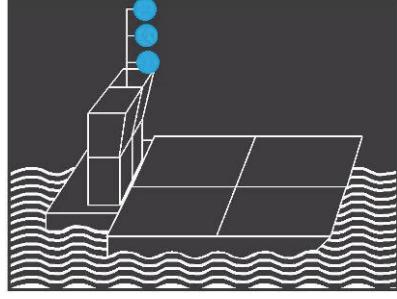
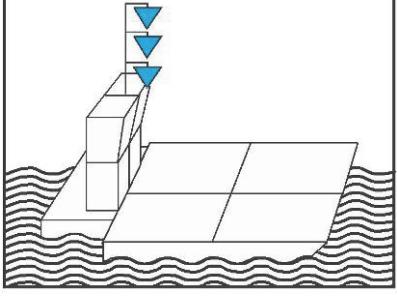
два синих конуса вершиной вниз или по два синих конуса вершиной вниз на носу и на корме судна

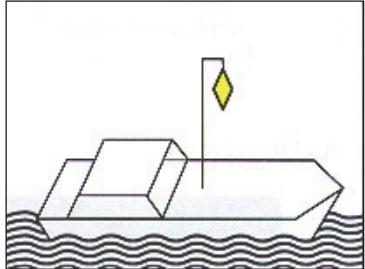
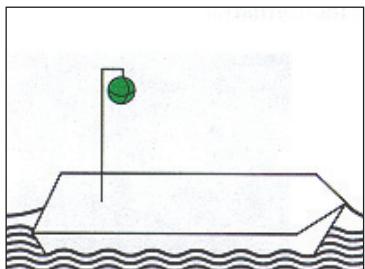
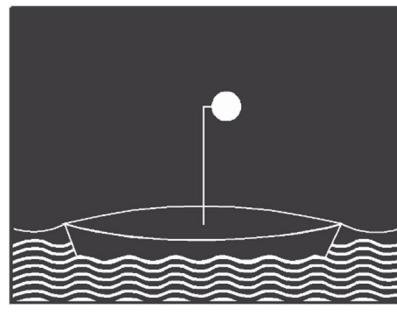
три видимых со всех сторон обычновенных синих огня

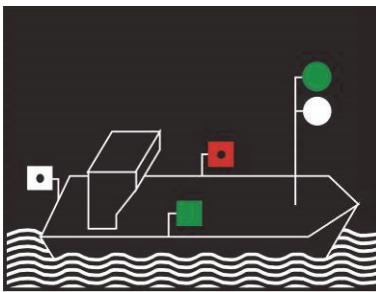
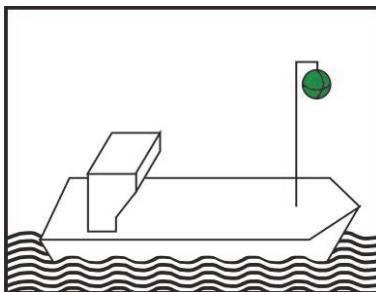
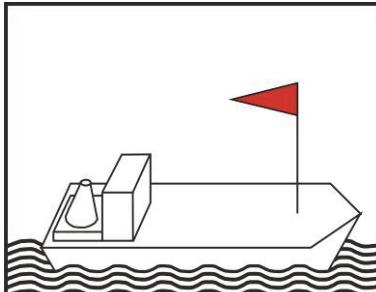
три синих конуса вершиной вниз

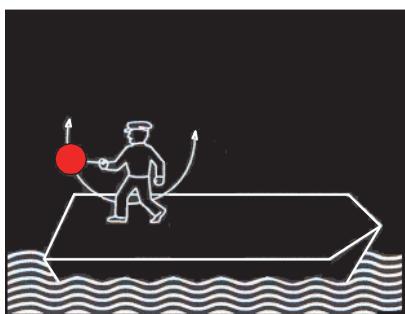
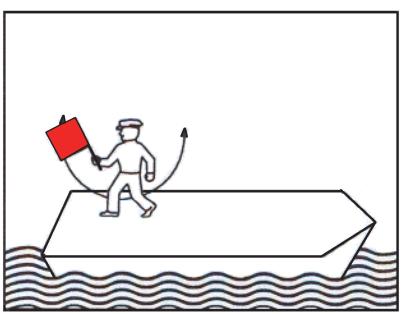
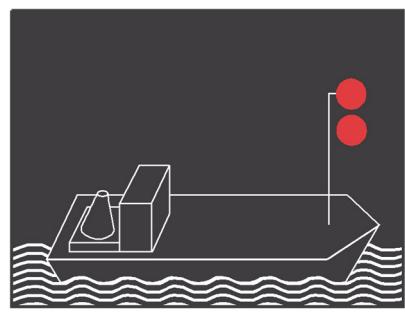
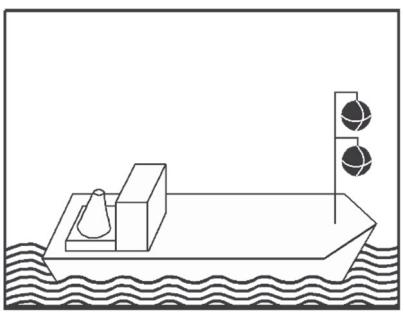
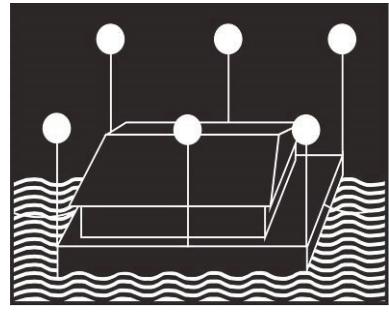
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 34   |    |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14: |      |  |
| один видимый со всех сторон обычновенный синий огонь на толкаче  |      | один синий конус вершиной вниз на толкаче  |
|    | 34a  |   |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14: |      |  |
| два видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче  |      | два синих конуса вершиной вниз на толкаче  |
|   | 34b  |  |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14: |      |  |
| три видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче  |      | три синих конуса вершиной вниз на толкаче  |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 35   |    |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счлененных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14:<br>один видимый со всех сторон обычновенный синий огонь на судне, передвигающем состав |      | один синий конус вершиной вниз на судне, передвигающем состав                        |
|   | 35a  |   |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счлененных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14:<br>два видимых со всех сторон обычновенных синих огня на судне, передвигающем состав   |      | два синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав                        |
|    | 35b  |  |
| Статья 3.14, пункт 4. Дополнительная сигнализация счлененных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14:<br>три видимых со всех сторон обычновенных синих огня на судне, передвигающем состав   |      | три синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав                        |

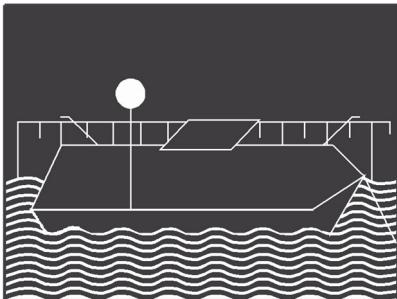
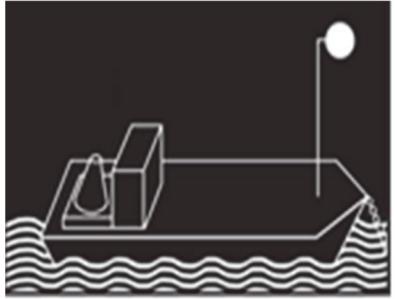
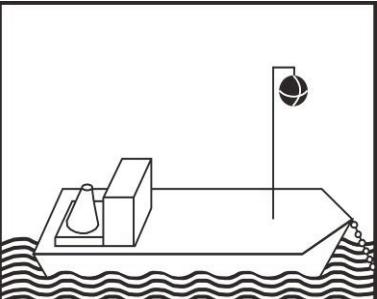
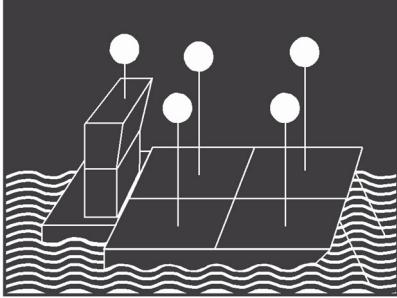
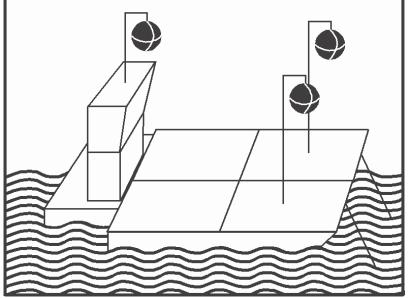
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 36   |    |
| Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14:<br>один видимый со всех сторон обычновенный синий огонь на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги |      | один синий конус вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги         |
|    | 36а  |   |
| Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14:<br>два видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги   |      | два синих конуса вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги         |
|   | 36б  |  |
| Статья 3.14, пункт 5. Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами и осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14:<br>три видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги   |      | три синих конуса вершиной вниз на толкаче, обеспечивающем основную силу тяги         |

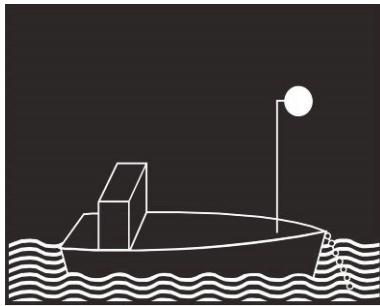
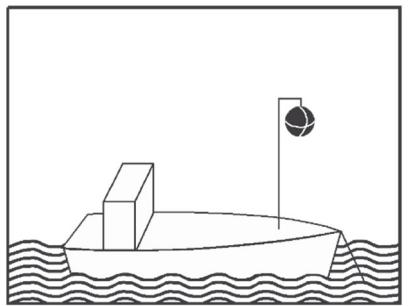
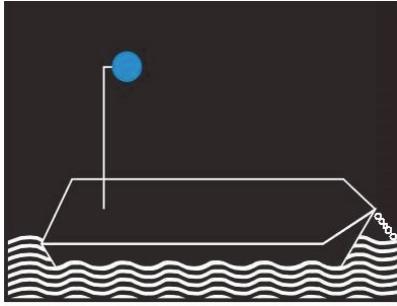
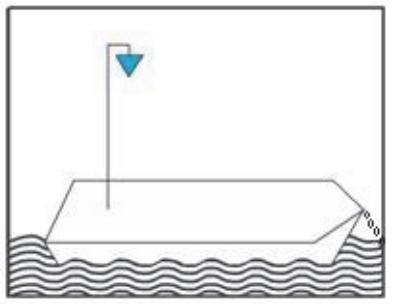
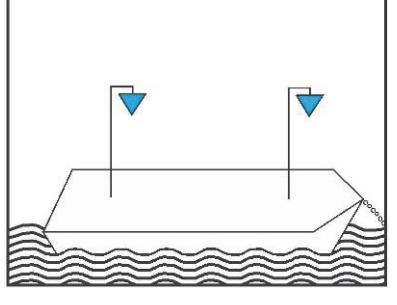
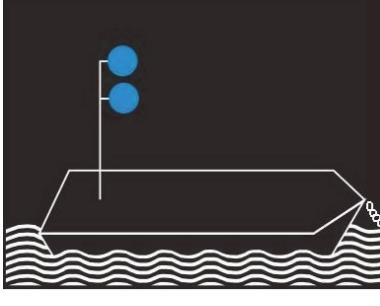
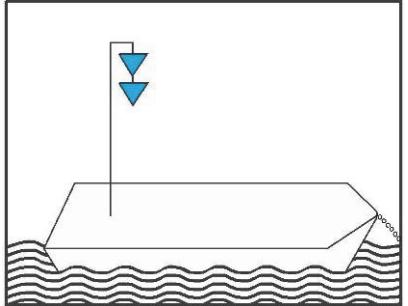
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|   | 37   |  |
| Статья 3.15. Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и длина корпуса которых составляет менее 20 метров:    |      | желтый двойной конус   |
|    | 38   |  |
| Статья 3.16, пункт 1. Несамоходные паромы:<br>ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон |      | зеленый шар  |
|    | 39   |  |
| Статья 3.16, пункт 2. Шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом:<br>ясный белый огонь, видимый со всех сторон     |      |  |

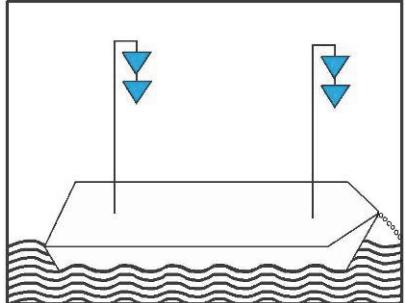
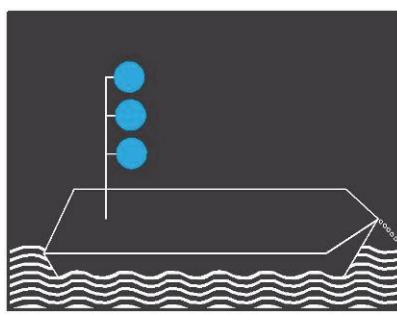
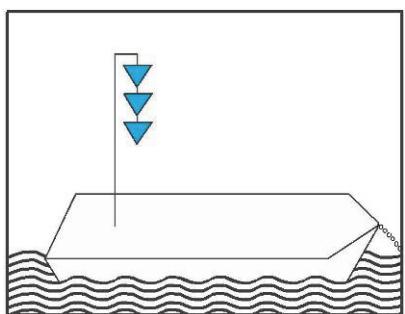
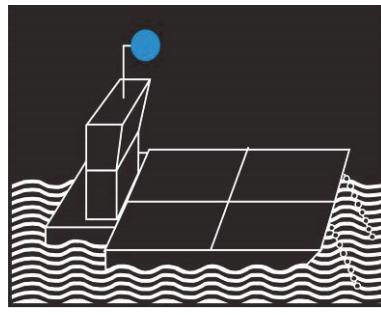
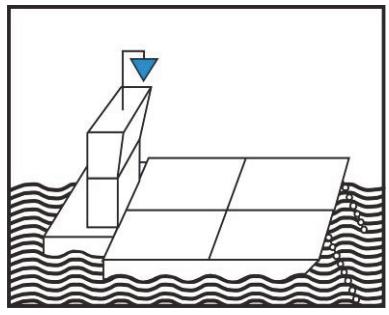
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ  |
|---|------|---|
|    | 40   |   |
| Статья 3.16, пункт 3. Самоходные паромы:<br>ясный зеленый огонь над ясным белым<br>огнем, каждый из которых виден со<br>всех сторон, бортовые огни, кормовой<br>огонь |      | зеленый шар   |
| положений нет   | 41   | положений нет   |
|   | 42   |  |
| Статья 3.17. Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода:<br>красный вымпел  |      |   |

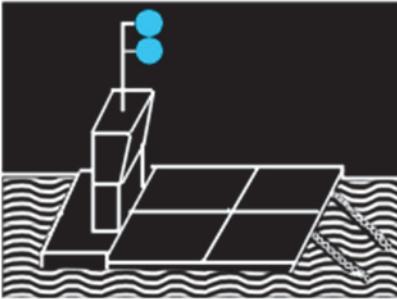
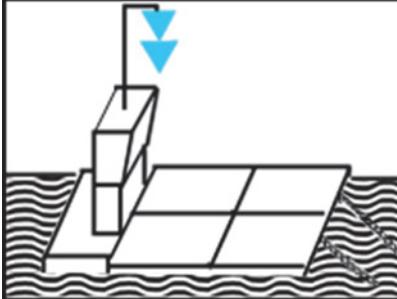
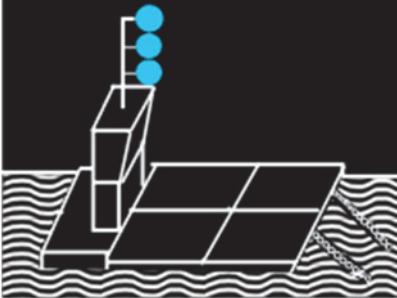
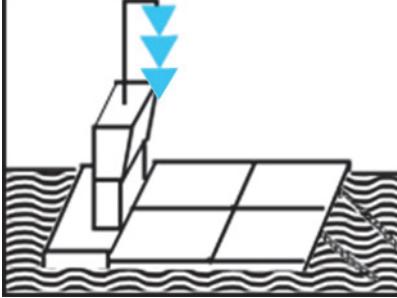
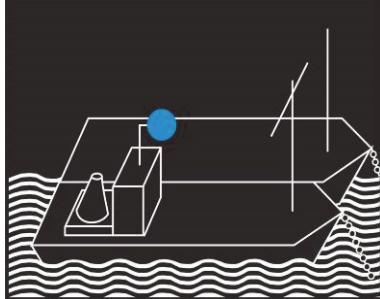
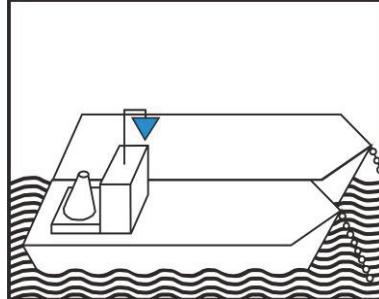
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 43   |  |
|   | 43a  |  |
| <p>Статья 3.18, пункт 1. Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность:</p> <p>красный качающийся огонь; на малых судах этот огонь может быть белым</p> <p>или</p> <p>два красных огня</p> |      | <p>качающийся красный флаг</p> <p>или</p> <p>два черных шара</p>                   |
|   | 44   |  |
| <p>Статья 3.19. Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок:</p> <p>достаточное количество ясных белых огней, видимых со всех сторон</p>                                    |      |  |

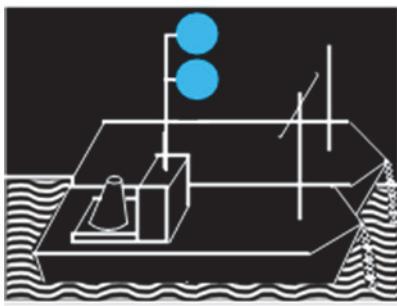
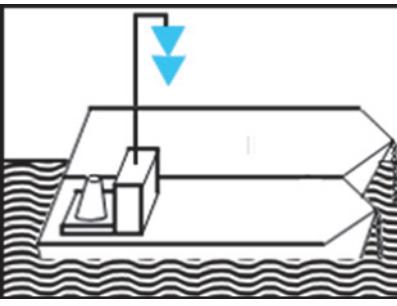
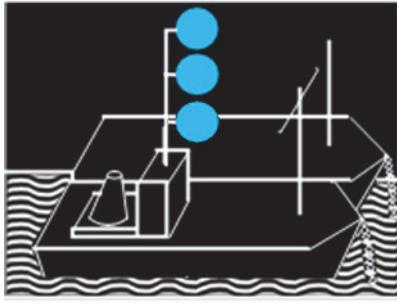
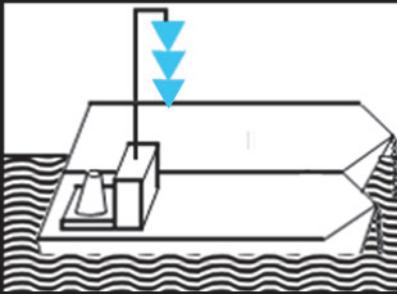
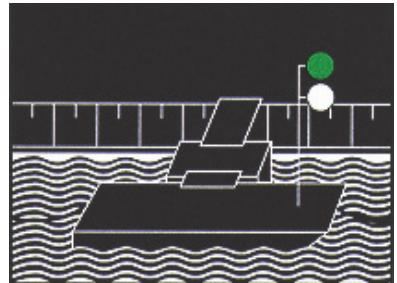
### 3. Стояночная сигнализация

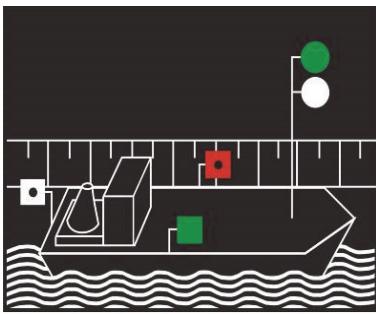
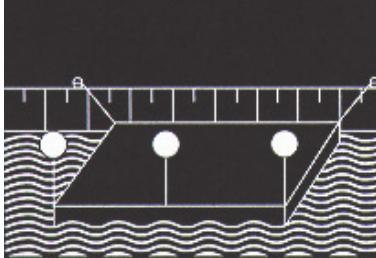
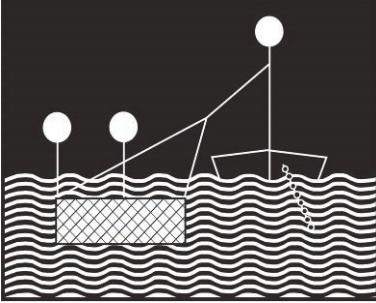
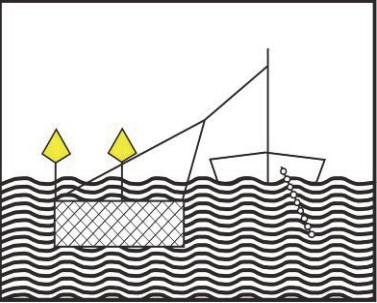
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ  |
|--|------|---|
|   | 45   |   |
| Статья 3.20, пункт 1. Все суда, находящиеся на стоянке:<br>обыкновенный белый огонь,<br>видимый со всех сторон,<br>помещаемый со стороны фарватера   |      |   |
|    | 46   |    |
| Статья 3.20, пункт 1. суда, стоящие на открытом месте:<br>один обыкновенный белый огонь<br>или два обыкновенных белых огня,<br>видимых со всех сторон, в носовой и<br>кормовой части судна   |      | черный шар в носовой части судна  |
|   | 47   |   |
| Статья 3.20, пункт 2. Толкаемые составы, стоящие на открытом месте:<br>на каждом судне состава в<br>соответствующем месте<br>обыкновенный белый огонь,<br>видимый со всех сторон. Общее<br>число огней сигнализации барж не<br>должно превышать четыре, при<br>условии, что контуры состава ясно<br>обозначены |      | черный шар на судне в головной<br>части состава или на внешних<br>судах в головной части состава, и<br>при необходимости на толкаче |

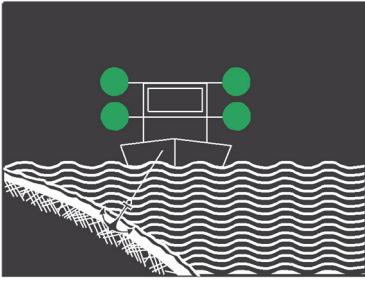
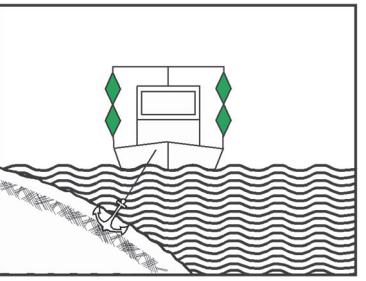
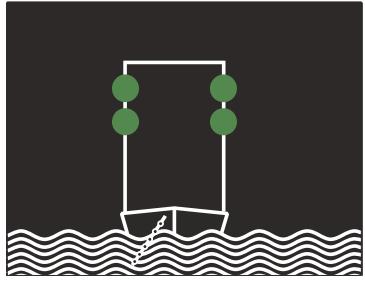
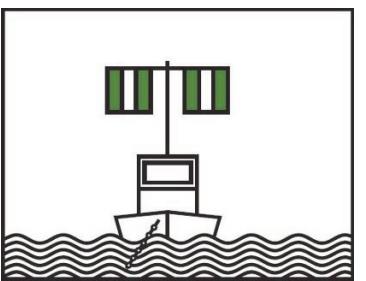
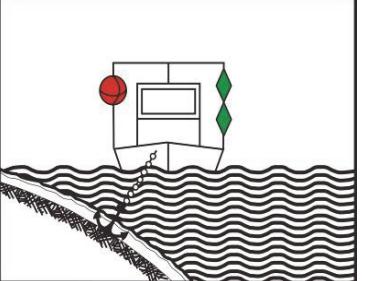
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ  |
|--|------|---|
|   | 48   |                 |
| Статья 3.20, пункт 3. Малые суда, находящиеся на стоянке на открытом месте: обычновенный белый огонь, черный шар в носовой части судна видимый со всех сторон  |      |   |
|    | 49   |                |
|  | 49a  |               |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14: один видимый со всех сторон обычновенный синий огонь |      | один синий конус вершиной вниз или по одному синему конусу вершиной вниз на носу и на корме судна |
|   | 49b  |               |

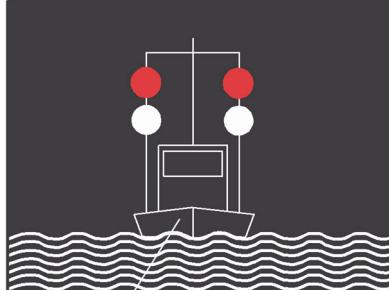
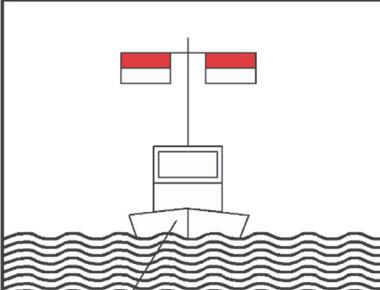
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ  |
|---|------|---|
|   | 49c  |             |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14:<br>два видимых со всех сторон обыкновенных синих огня                           |      | два синих конуса вершиной вниз или по два синих конуса вершиной вниз на носу и на корме судна |
|   | 49d  |            |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14:<br>три видимых со всех сторон обыкновенных синих огня                           |      | три синих конуса вершиной вниз  |
|    | 50   |           |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14:<br>один видимый со всех сторон обыкновенный синий огонь на толкаче |      | один синий конус вершиной вниз на толкаче   |

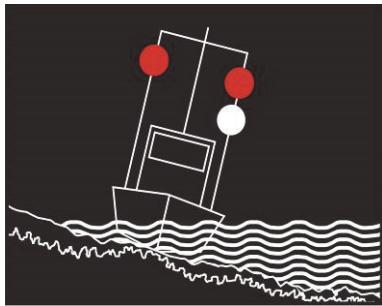
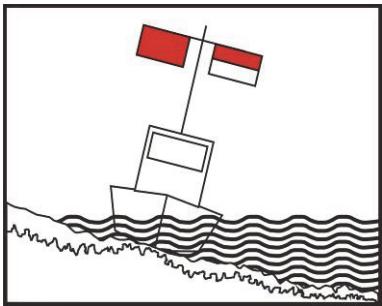
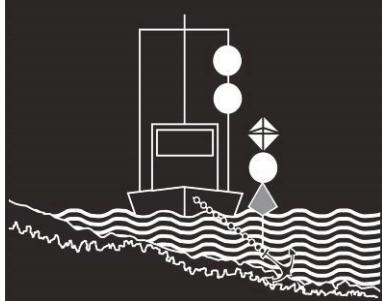
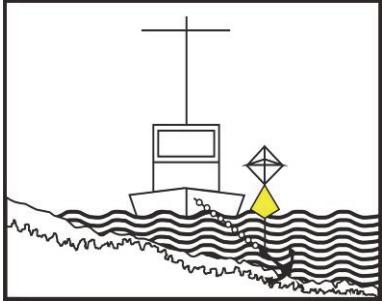
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 50a  |    |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14: |      |  |
| два видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче  |      | два синих конуса вершиной вниз на толкаче  |
|    | 50b  |   |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14: |      |  |
| три видимых со всех сторон обычновенных синих огня на толкаче  |      | три синих конуса вершиной вниз на толкаче  |
|   | 51   |  |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация счаленных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14:    |      |  |
| один видимый со всех сторон обычновенный синий огонь на судне, передвигающем состав  |      | один синий конус вершиной вниз на судне, передвигающем состав                        |

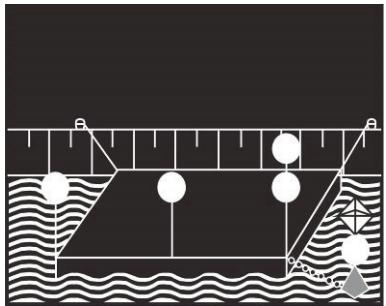
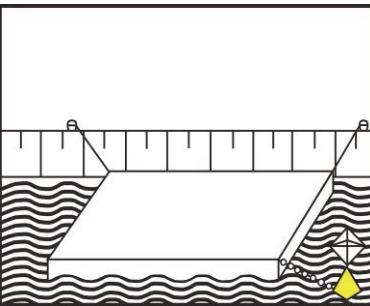
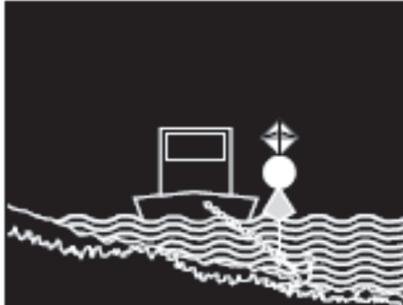
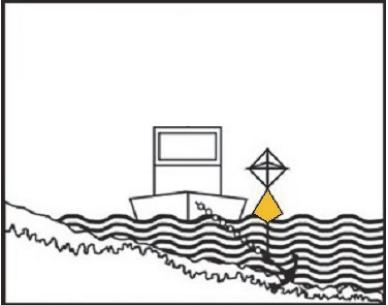
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ  |
|--|------|---|
|   | 51a  |   |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация счлененных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14: |      |   |
| два видимых со всех сторон обычновенных синих огня на судне, передвигающем состав  |      | два синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав                       |
|    | 51b  |  |
| Статья 3.21. Дополнительная стояночная сигнализация счлененных групп, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14: |      |   |
| три видимых со всех сторон обычновенных синих огня на судне, передвигающем состав  |      | три синих конуса вершиной вниз на судне, передвигающем состав                       |
|   | 52   |   |
| Статья 3.22, пункт 1. Несамоходные паромы, находящиеся на стоянке у пристани:  |      |   |
| ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон  |      |   |

| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ   |
|--|------|--|
|   | 53   |  |
| Статья 3.22, пункт 2. Самоходные паромы в режима работы, находящиеся на стоянке у пристани:<br>ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон. При краткосрочной остановке кормовой огонь и бортовые огни |      |  |
|    | 54   |  |
| Статья 3.23. Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке:<br>в достаточном количестве обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон   |      |  |
|   | 55   |  |
| Статья 3.24. Сигнализация сетных или крючковых снастей находящихся на стоянке судов, занятых рыбным промыслом:<br>в достаточном количестве обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон                                   |      | желтые поплавки или желтые флаги, количество которых является достаточным            |

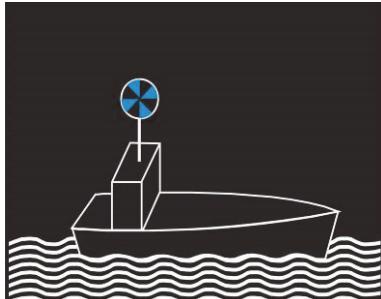
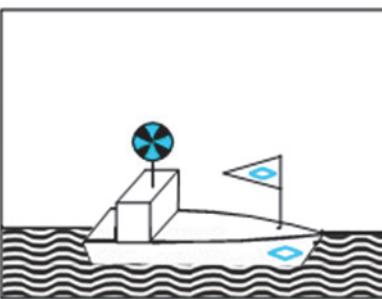
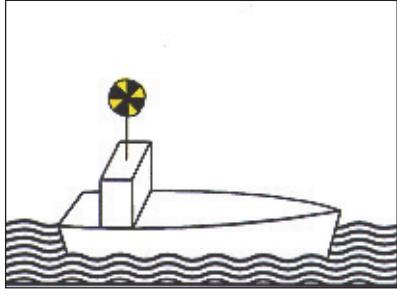
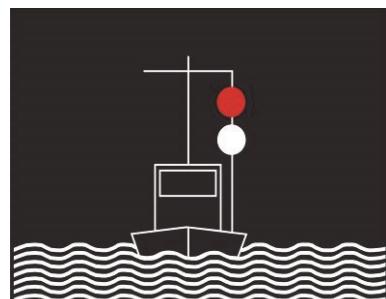
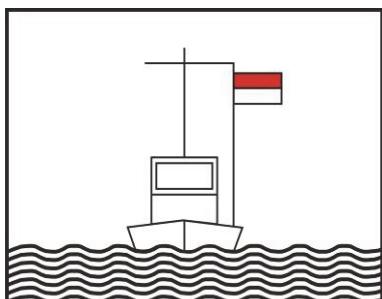
| НОЧЬЮ  | рис. | ДНЁМ  |
|--|------|---|
|   | 56   |   |
| Статья 3.25, подпункт 1 а). Плавучие средства в процессе выполнения работ и суда на стоянке, занятые промером глубин или гидрографическими и другими работами; проход свободен с обеих сторон:<br>с обеих сторон два обыкновенных зеленых огня или 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  |
|    | 56 а |    |
| Статья 3.25, подпункт 4. Севшие на мель или затонувшие суда; проход свободен с обеих сторон:<br>с обеих сторон два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим  |      | с обеих сторон щит Е.1 "Разрешение прохода" (Приложение 7)  |
|   | 57   |   |
| Статья 3.25, подпункты 1 а) и 1 б). Плавучие средства в процессе выполнения работ и суда на стоянке, занятые промером глубин или гидрографическими и другими работами; проход свободен с одной из сторон:<br>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<br>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  | рис. | ДНЁМ  |
|--|------|---|
|   | 57a  |   |
| Статья 3.25, подпункт 4. Севшие на мель или затонувшие суда; проход свободен с одной из сторон:<br><br>с той стороны, где проход свободен - два обычных 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<br>- два зеленых двойных конуса, помещаемых один над другим, а с той стороны, где проход несвободен<br>- один красный шар<br><br>либо<br><br>с той стороны, где проход свободен<br>- щит Е.1 "Разрешение прохода" (Приложение 7), а с той стороны, где проход несвободен - щит А.1 "Запрещение прохода" (Приложение 7) |
|   | 58   |   |
| Статья 3.25, подпункты 1 с) и 1 д). Плавучие средства в процессе выполнения работ и суда на стоянке, занятые промером глубин или гидрографическими и другими работами, которые нуждаются в защите от болтанки:<br><br>с той стороны, где проход свободен - обычный или ясный красный огонь над обычным или ясным белым огнем, и при необходимости с той стороны, где проход несвободен – один обычный или ясный красный огонь, все огни должны быть видны со всех сторон |      | с той стороны, где проход свободен<br>- флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, и при необходимости с той стороны, где проход несвободен - флаг или щит красного цвета   |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 59   |    |
| Статья 3.25, подпункты 1 с) и 1 д), а также пункт 4. Стоящие на мели или затонувшие суда:<br><br>с той стороны, где проход свободен - обычный или ясный красный огонь над обычным или ясным белым огнем, и при необходимости с той стороны, где проход несвободен – один обычный 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:<br><br>два обычных белых огня, видимые со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обычный белый огонь, видимый со всех сторон  |      | желтый поплавок с радиолокационным отражателем   |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ  |
|---|------|---|
|    | 61   |   |
| Статья 3.26. Соединения плавучего материала и плавучие установки, якоря которых могут представлять опасность для судоходства:<br>два обычных белых огня, видимые со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обычный белый огонь, видимый со всех сторон |      | желтый поплавок с радиолокационным отражателем                                      |
|   | 61а  |  |
| Статья 3.26. Сигнализация якорей судов, соединений плавучего материала и плавучих установок, которые могут представлять опасность для судоходства:<br>поплавок с радиолокационным отражателем, несущий обычный белый огонь, видимый со всех сторон                            |      | желтый поплавок с радиолокационным отражателем                                      |

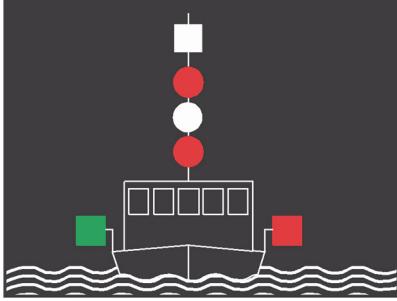
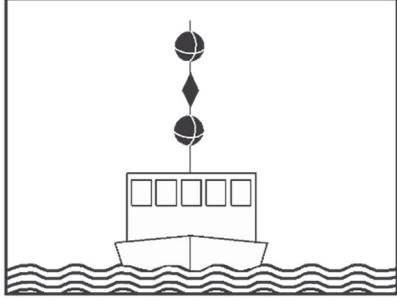
## 4. Особая сигнализация

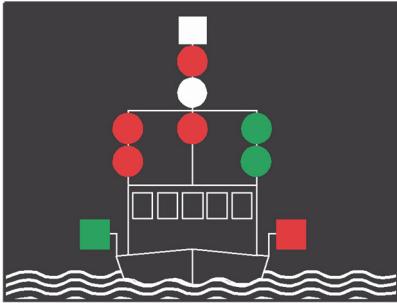
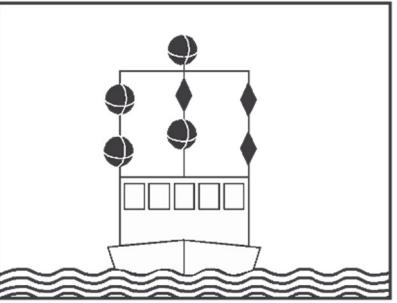
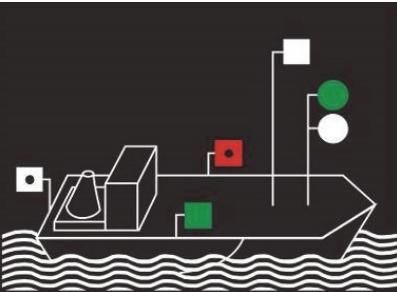
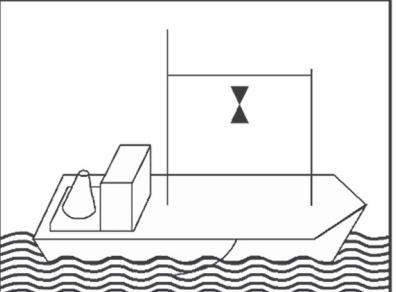
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 62   |    |
| Статья 3.27. Дополнительная сигнализация судов органов контроля, пожарных и спасательных судов: если этого требует служебная деятельность, обычновенный проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон, и |      | белый вымпел с изображением в середине белого ромба, окаймленного синей рамкой.  |
|   | 63   |   |
| Статья 3.28. Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути: обычновенный или ясный проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон   |      |  |
|    | 64   |    |
| Статья 3.29. Дополнительная сигнализация для защиты от болтанки:<br>обыкновенный или ясный красный огонь над обычновенным 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 |

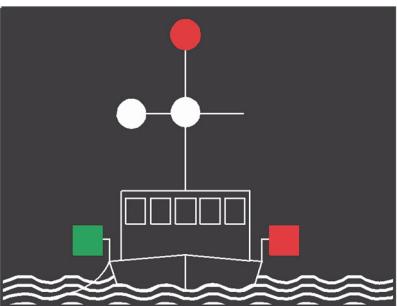
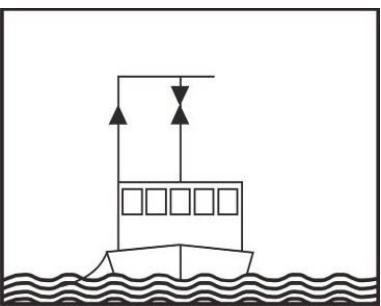
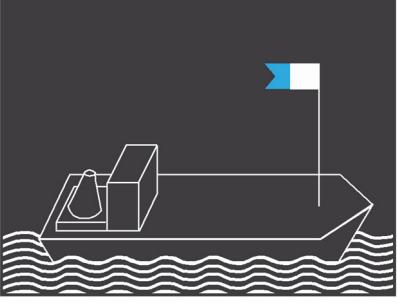
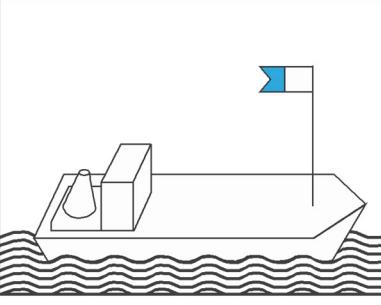
| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 65   |    |
| <b>Статья 3.30. Сигналы бедствия:</b>   |      |  |
| флаг или любой другой подходящий предмет, вращаемый кругообразно, или огонь, вращаемый кругообразно, или  |      |  |
| флаг с находящимся над ним или под ним шаром или шарообразным 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   |  |
| <b>Статья 3.31. Посторонним вход воспрещен<sup>1</sup></b>  |      |  |
|    | 67   |  |
| <b>Статья 3.32. Запрет на курение или использование огня и незащищенного света на судне.<sup>2</sup></b>  |      |  |
| Эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были отчётливо видны ночью.   |      |  |

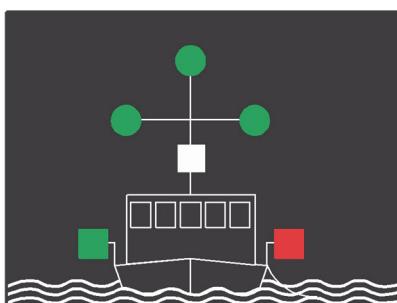
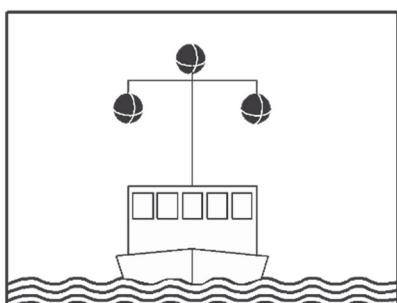
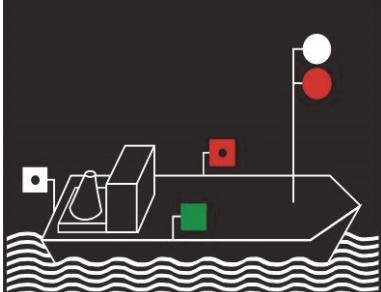
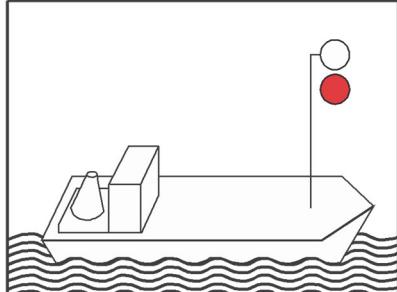
<sup>1</sup> Первый рисунок содержит в каждом случае новый знак, второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

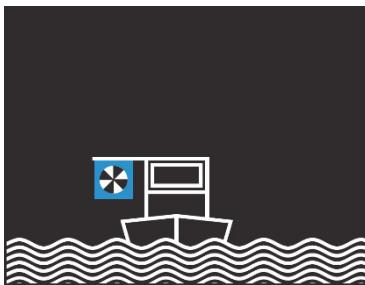
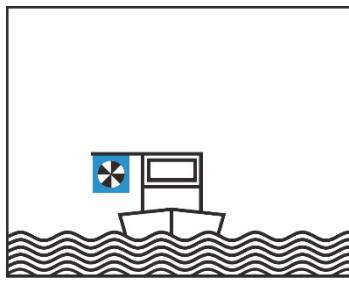
<sup>2</sup> Первый рисунок содержит в каждом случае новый знак, второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 68   |    |
| Статья 3.33. Запрет на стоянку борт к борту с судном. Эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были отчётливо видны ночью.   |      |  |
| Статья 10.07, подпункт 8 а) - Обязанность проявлять осторожность при бункеровке 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   | рис. | 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<br>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;<br>два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен |
|    | 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 подпункте 1 а) статьи 3.08, причем верхний огонь находится ниже этого огня, а нижний выше огней, предписанных в подпункте 1 б) статьи 3.08, и на высоте, превышающей по меньшей мере в два раза упомянутое выше расстояние по вертикали |      | два соприкасающихся своими вершинами черных конуса, расположенных друг над другом на достаточной высоте, чтобы они были видны со всех сторон   |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 72   |    |
| Статья 3.35, пункт 2. Суда, занятые рыбным промыслом, за исключением траулеров, орудие лова которых расположено на расстоянии более 150 м по горизонтали от судна:<br><br>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 подпункте 1 б) статьи 3.08 |      | чёрный конус вершиной вверх  |
|    | 73   |  |
| Статья 3.36. Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ:<br><br>жесткий макет флага "А" Международного свода сигналов высотой не менее 1 м, расположенный в надлежащем месте на достаточной высоте, чтобы он был виден днем и ночью со всех сторон   |      |  |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|    | 74   |    |
| <p>Статья 3.37. Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением:</p> <p>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 топе фок мачты или рядом с ним, а другие огни на каждом конце фок реи</p> |      | <p>три черных шара, расположенных в соответствии с предписаниями для огней</p>       |
|    | 75   |  |
| <p>Статья 3.38. Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы:</p> <p>вместо огня, предписанного в подпункте 1 а) статьи 3.08, два расположенных один над другим на топе мачты или рядом с ним ясных или обыкновенных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть белым, а нижний красным</p>  |      |  |
|    | 76   |  |
| <p>Статья 2.06. Опознавательные знаки судов, использующих СПГ как топливо</p>   |      |  |

| НОЧЬЮ   | рис. | ДНЁМ   |
|---|------|--|
|  | 77   |  |

Статья 6.04 (пункты 4 и 6). При расхождении идущие вверх против течения суда уступают путь с правого борта идущим вниз по течению судам (голубой щит является факультативным)

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4**  
**СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**

Предписания, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, включены в EN 14744 и в Резолюцию № 61 ЕЭК ООН ("Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"), как Добавление 7 "Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки".

**ПРИЛОЖЕНИЕ 5**  
**СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ**  
**СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**

Предписания, касающиеся светосилы и дальности видимости судовых сигнальных огней, включены в EN 14744 и в Резолюцию № 61 ЕЭК ООН ("Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"), как Добавление 7 "Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки".

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

#### I. ТОНАЛЬНОСТЬ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

Предписания для тональности звуковых сигналов включены в Резолюцию № 61 ЕЭК ООН ("Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"), как Добавление 7 "Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки".

#### II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Предписания для контроля уровня акустического давления включены в Резолюцию № 61 ЕЭК ООН ("Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"), как Добавление 7 "Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки".

#### 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:

- a) короткий звук: звук продолжительностью примерно в 1 секунду;
- b) 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  | "Держитесь от меня в стороне"             |
|  | Серия очень коротких звуков         | "Непосредственная опасность столкновения" |
|  | Повторяющиеся продолжительные звуки | "Сигнал бедствия" статья 4.04             |
|  | или<br>группы ударов в колокол      |   |

## **V. Сигналы встречного плавания**

- Запрос 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
  
- Запрос 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

**C. Сигналы обгона****– Запрос 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

**– Запрос 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  
1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука

"Намерен повернуть направо"  
"Намерен повернуть налево"

Статья 6.13,  
пункт 2



Статья 6.13,  
пункт 2

## **E. Порты и притоки; вход и выход с пересечением водного пути**

### **E1. 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,<br>пункт 2 |
|  | 3 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука | "Намерен идти налево"  | Статья 6.16,<br>пункт 2 |

### **E2. Сигналы при выходе на водный путь из портов и притоков для его пересечения**

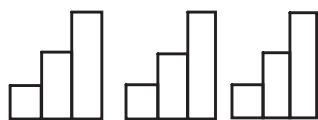
|  |                         |                    |                         |
|--|-------------------------|--------------------|-------------------------|
|  | 3 продолжительных звука | "Намерен пересечь" | Статья 6.16,<br>пункт 2 |
|--|-------------------------|--------------------|-------------------------|

- за ними при необходимости следуют вплоть до завершения пересечения:

|  |   |                        |                         |
|--|---|------------------------|-------------------------|
|  | 1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук  | "Намерен идти направо" | Статья 6.16,<br>пункт 2 |
|  | 1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука | "Намерен идти налево"  | Статья 6.16,<br>пункт 2 |

## **F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости**

### a) суда, идущие с использованием радиолокатора



трехтональный  
сигнал,  
повторяющийся  
необходимое  
количество раз

i. суда, идущие  
вниз, за  
исключением  
малых судов

Статья  
6.32  
подпункт  
4 а)

1 продолжительный  
звук

ii. одиночные  
суда, идущие  
вверх

Статья  
6.32,  
подпункт  
4 с)

### b) суда, не идущие при помощи радиолокатора



1 продолжительный  
звук,  
повторяющийся с  
интервалом не более  
1 минуты

i. одиночные  
суда и  
составы

Статья  
6.33,  
подпункт  
1 б)



1 продолжительный  
звук, за которым  
следуют четыре  
коротких звука,  
повторяющиеся с  
интервалом не более  
1 минуты

ii. паромы, не  
использующи  
е  
радиолокатор

Статья  
6.33,  
пункт 2

### c) Суда на стоянке, которые не могут установить радиотелефонную связь с приближающимися судами



серии ударов в  
колокол,  
повторяемые с  
интервалами не  
более одной  
минуты

Суда и  
соединения  
плавучего  
материала,  
которые  
находятся на  
стоянке на  
фарватере или  
вблизи него за  
пределами портов  
или выделенных  
компетентными  
органами мест  
стоянки

Статья  
6.31,  
пункт 3

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

### 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 "Инструкции по расстановке знаков навигационной путевой обстановки на Дунае" в действующей редакции.

#### **I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

##### **A. Запрещающие сигнальные знаки**

- A.1 Запрещение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 3.25 пункт 2 б), 6.08 пункт 2, 6.16 пункт 5, 6.22, 6.22-бис, 6.25, 6.26, 6.27 пункт 1 и 6.28-бис)

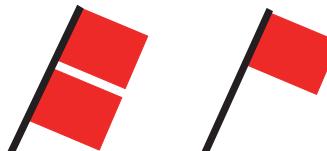
A.1a щиты



либо A.1b, A.1c, A.1d красные огни



либо A.1e, A.1f красные флаги



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

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



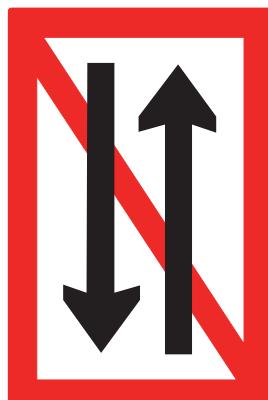
A.2 Запрещение всякого обгона  
(см. статью 6.11 а))



A.3 Запрещение обгона, касающееся только составов  
(см. статью 6.11 б))



A.4 Запрещение встречного плавания и обгона  
(см. статьи 6.08 пункт 1 и 6.11)



A.4.1 Запрещение встречного плавания и обгона,  
касающееся только составов  
(см. статьи 6.08 пункт 1 и 6.11)



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



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



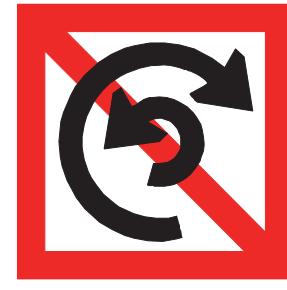
- A.6 Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы и цепи на стороне водного пути, на которой расположен щит  
(см. статьи 6.18 пункт 2 и 7.03 подпункт 1б))



- A.7. Запрещение швартоваться у берега на стороне водного пути, на которой расположен щит  
(см. статью 7.04 подпункт 1б))



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



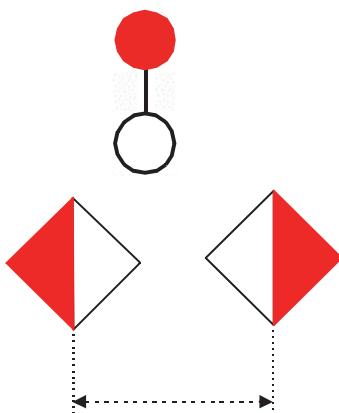
- A.9 Запрещение создавать болтанку, которая может причинить ущерб (см. статью 6.20 подпункт 1 е) и статью 10.07 а) подпункт 8 б))

A.9a



либо

A.9b



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

- A.11 Проход запрещен, но необходимо

приготовиться к движению  
(см. статьи 6.26 и 6.28-бис)

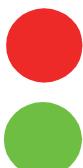
A.11a

либо

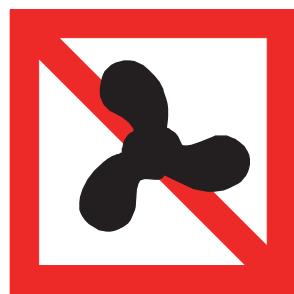
A.11b

либо

- A.11c (один красный огонь погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов  
(см. статью 6.22 подпункт 2б))



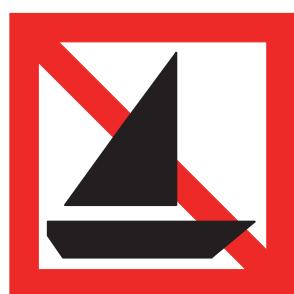
A.13 Общее запрещение плавания спортивных либо прогулочных судов



A.14 Запрещение воднолыжного спорта



A.15 Запрещение плавания парусных судов



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



A.17 Запрещение плавания на досках с парусом



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



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

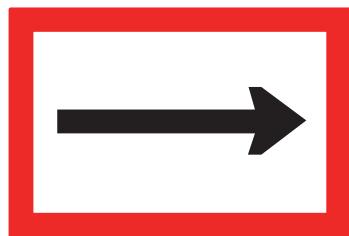


A.20 Запрещение плавания на водных мотоциклах

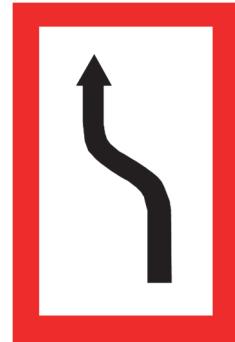


## **В. Предписывающие сигнальные знаки**

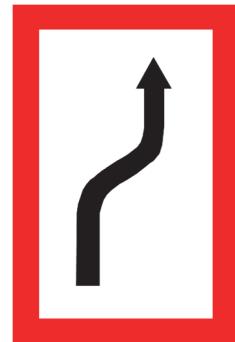
- B.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой  
(см. статью 6.12 пункт 1)



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

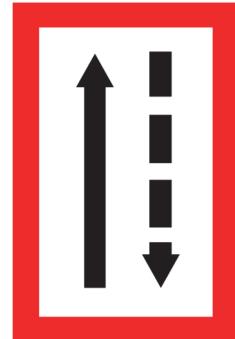


- B.2b Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта  
(см. статью 6.12 пункт 1)

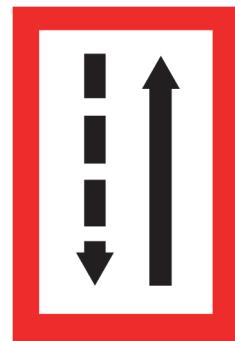


B.3

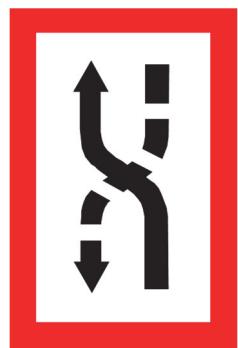
- B.3a Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта  
(см. статью 6.12 пункт 1)



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



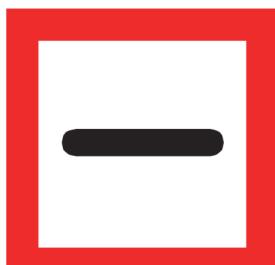
- B.4 Предписание перейти на сторону фарватера,  
 B.4a находящуюся со стороны левого борта  
 (см. статью 6.12 пункт 1)



- B.4b находящуюся со стороны правого борта  
 (см. статью 6.12 пункт 1)



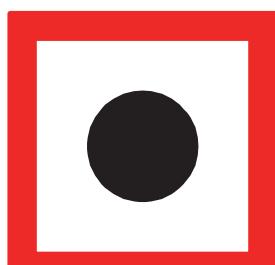
- B.5 Предписание остановиться в соответствии  
 с требованиями, предусмотренными в этих  
 Правилах  
 (см. статьи 6.26 пункт 2 и 6.28 пункт 1)



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



- B.7 Предписание подать звуковой сигнал

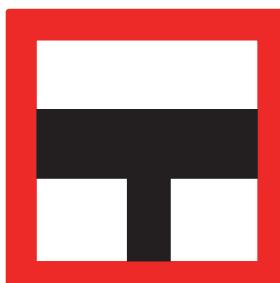


- B.8 Предписание соблюдать особую бдительность (см. статью 6.08 пункт 2)

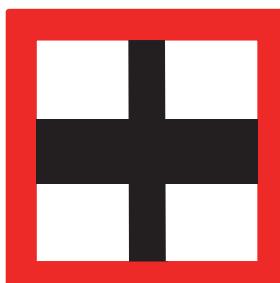


- B.9 Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость  
(см. статью 6.16 пункт 4)

B.9a



B.9b



- B.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)



B.11

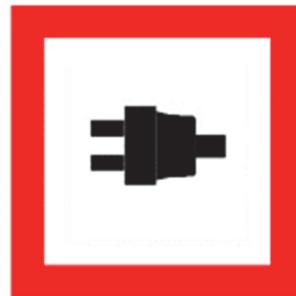
- B.11a Обязательное использование радиотелефонной связи  
(см. статью 4.05 пункт 7)



B.11b Обязательное использование радиотелефонной связи на канале, указанном на знаке (см. статью 4.05 пункт 7)



B.12 Обязанность подключения к береговой электросети (см. статью 7.06 пункт 2)



### C. Сигнальные знаки ограничения

C.1 Глубина фарватера ограничена



C.1a

C.1b

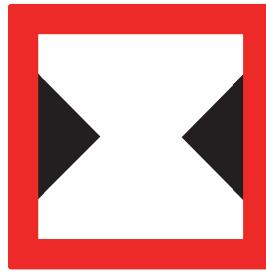
C.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена



C.2a

C.2b

C.3 Ширина прохода или фарватера ограничена

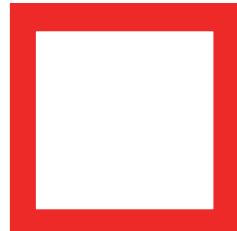


C.3a

C.3b

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

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



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



C.5a

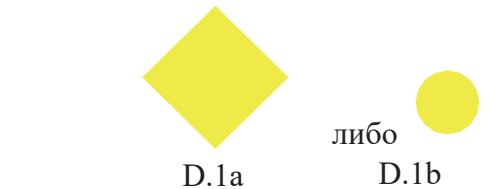


C.5b

#### D. Знаки необязательного предписания

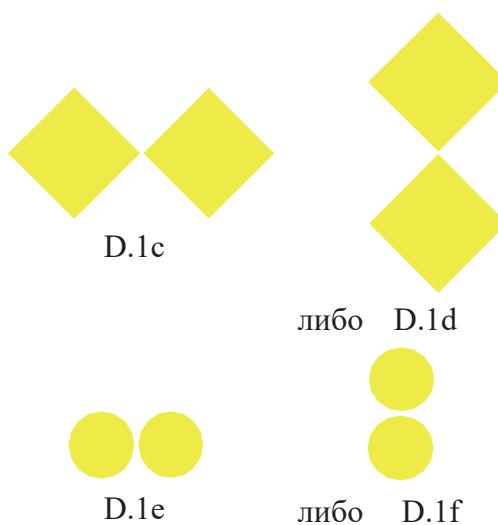
- D.1 Рекомендуемый проход

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



- b) только в указанном направлении  
(проход в противоположном направлении запрещается)

(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



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

D.2 а

либо

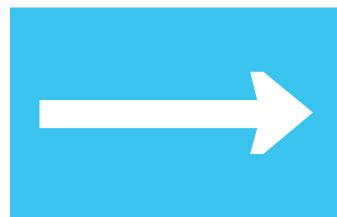
D.2b



D.3 Рекомендация движения

D.3а в направлении стрелки

либо



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



### E. Указательные знаки

E.1 Разрешение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 6.08 пункт 2, 6.16 пункт 6, 6.26, 6.27 пункт 2 и 6.28-бис)

E.1a щит



либо

E.1b, E.1c, E.1d зеленые огни

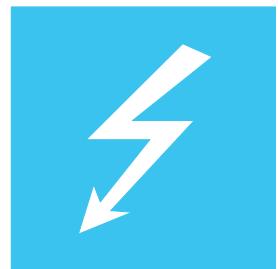


либо

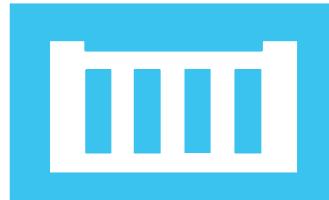
E.1e, E.1f зеленые флаги



E.2 Указатель воздушных линий-перекидок

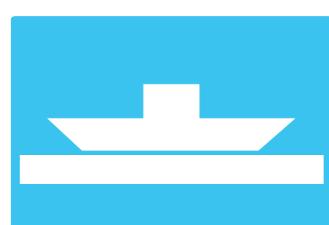


E.3 Плотина

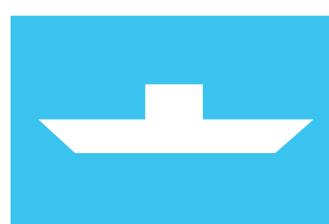


E.4

E.4a Несамоходный паром



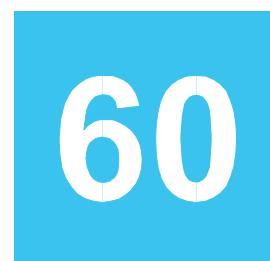
E.4b Самоходный паром



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



E.5.1 Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого, считая от щита, указана на нем в метрах  
(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.05 пункт 2)



E.5.2 Разрешение стоянки на участке водной поверхности между двумя расстояниями, которые, считая от щита, указаны на нем в метрах

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.05 пункт 3)



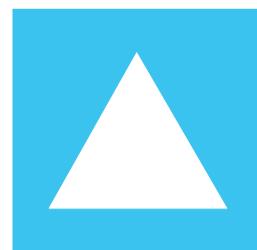
E.5.3 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту на стороне водного пути, на которой расположен знак

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.05 пункт 4)



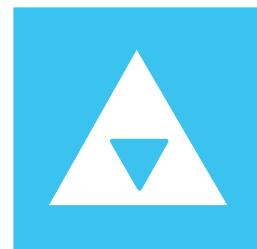
E.5.4 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьей 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



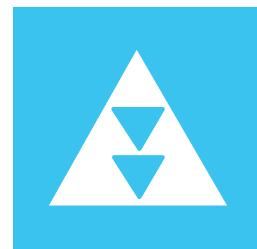
E.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести один синий огонь или один синий конус в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



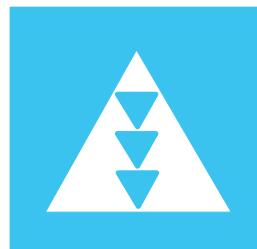
E.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести два синих огня или два синих конуса в соответствии с пунктом 2 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)

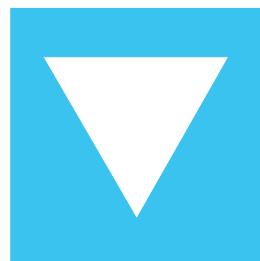


E.5.7 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак

(см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



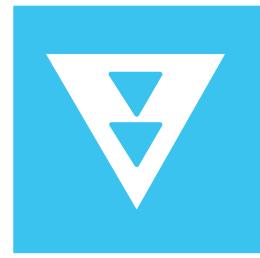
E.5.8 Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьёй 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



E.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. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



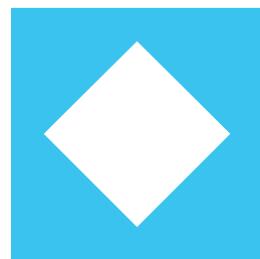
E.5.10 Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначенными для плавания способом толкания, и обязаны нести два синих огня или два синих конуса в соответствии с пунктом 2 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



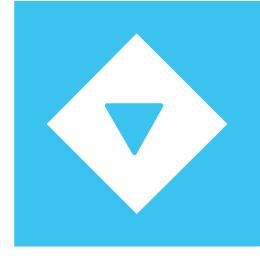
E.5.11 Зона стоянки, отведенная для других судов, которые не являются судами, предназначеными для плавания способом толкания, и обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 ст. 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



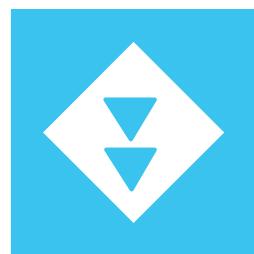
E.5.12 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые не обязаны нести синие огни или синие конусы, предписанные статьёй 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



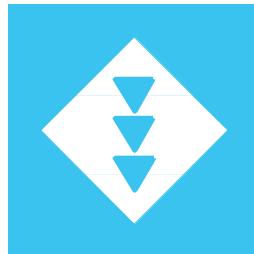
E.5.13 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести один синий огонь или один синий конус в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



- E.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. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



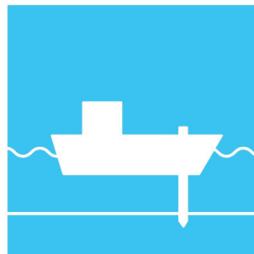
- E.5.15 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести три синих огня или три синих конуса в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14, на стороне водного пути, на которой расположен знак  
 (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.06)



- E.6 Разрешение стоять на якоре (см. статью 7.03) или волочить якоря, тросы или цепи на стороне водного пути, на которой расположен знак  
 (см. статьи 6.18 пункт 3, 7.02 пункт 2 и 7.03 пункт 2)



- E.6.1 Разрешение использовать опоры  
 (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.03 пункт 4)



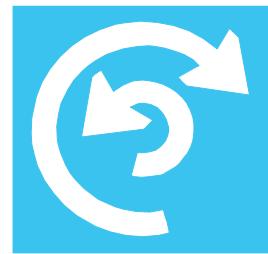
- E.7 Разрешение швартоваться у берега на стороне водного пути, на которой расположен знак  
 (см. статьи 7.02 пункт 2 и 7.04 пункт 2)



- E.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)  
 (см. статью 7.02 пункт 2)



- E.8 Место для поворота  
(см. статьи 6.13 пункт 5 и 7.02 подпункт 1i))



- E.9 Встречный путь рассматривается как приток водного пути, по которому идет судно  
(см. статью 6.16 пункт 1)

E.9a



E.9b

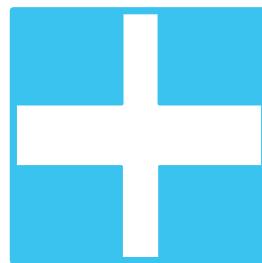


E.9c

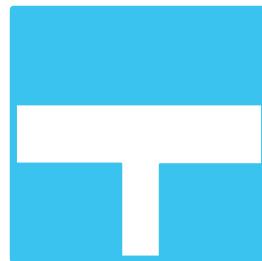


- E.10 Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути (см. статью 6.16 пункт 1)

E.10a

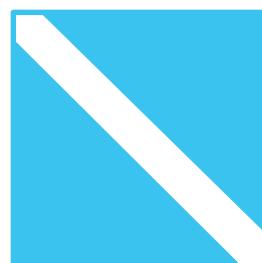


E.10b



- E.11 Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения (см. статью 6.12 пункт 1)

E.11a



или

E.11b



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

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



b) изофазный огонь (огни): проход разрешается



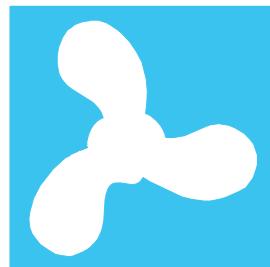
E.13      Место забора питьевой воды



E.14      Телефонный пост



E.15      Плавание моторных судов разрешено



E.16      Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено<sup>\*)</sup>

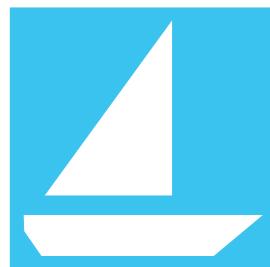
<sup>\*)</sup> Примечание: этим знаком компетентные органы могут также разрешить плавание малых судов.



E.17      Воднолыжный спорт разрешен



E.18      Плавание парусных судов разрешено



E.19 Плавание судов, которые не являются ни моторными, ни парусными, разрешено



E.20 Плавание на досках с парусом разрешено



E.21 Разрешение скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



E.22 Спуск малых судов на воду или подъем на берег разрешен



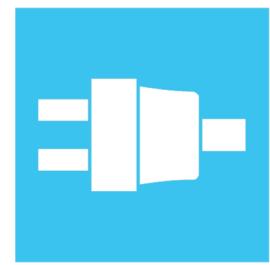
E.23 Возможность получить информацию о судоходных условиях на указанном канале



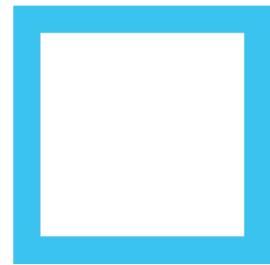
E.24 Разрешение плавания на водных мотоциклах



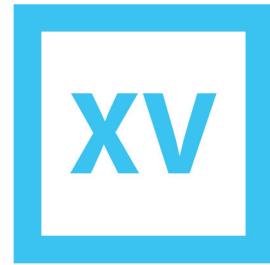
E.25 Электропитание на берегу



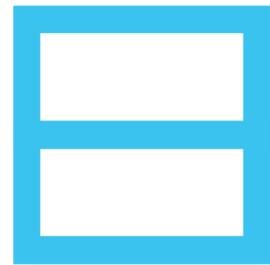
E.26 Зимовник



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

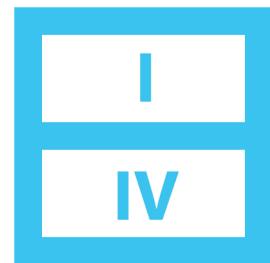


E.27 Зимний порт-убежище



E.27.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту

Максимальное число рядов судов, стоящих борт к борту



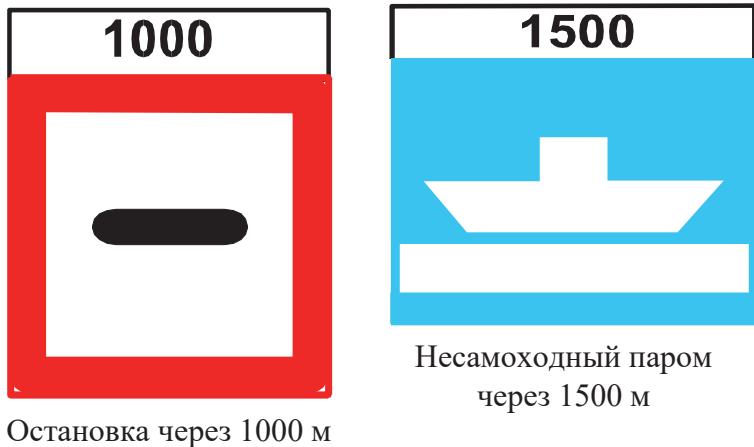
## II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

### A. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие

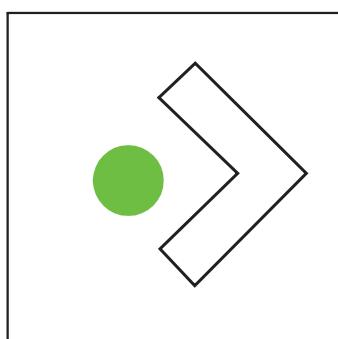
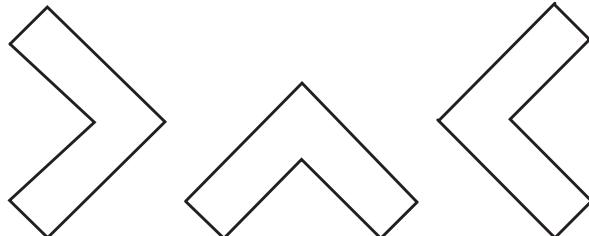
Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



### B. Дополнительные световые сигналы

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:

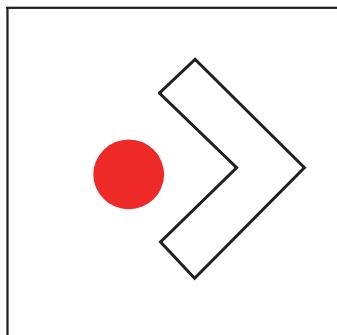


a) с зеленым огнем

Например: вход в затон по направлению стрелки разрешен

b) с красным огнем

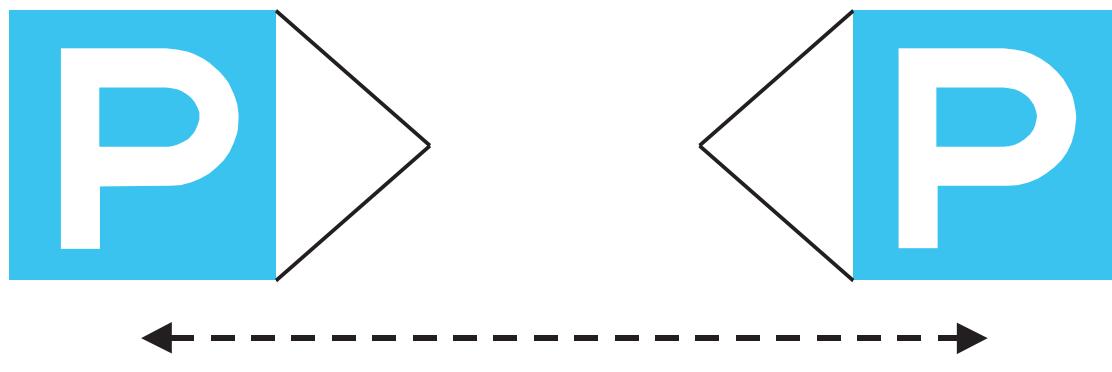
Например: вход в затон по направлению стрелки запрещен



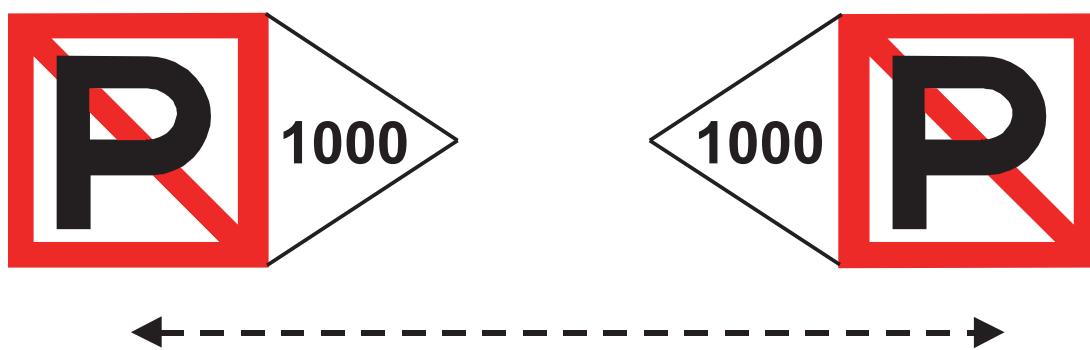
**С. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак**

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 1000 м)

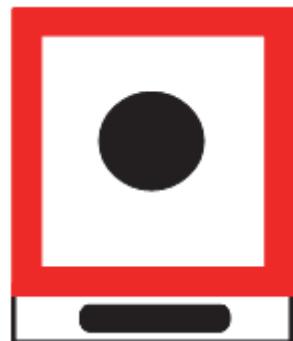
**D. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией.**

Примечание: эти таблички должны размещаться под основными знаками.

Примеры:



Остановка для  
таможенного досмотра



Подать  
продолжительный  
звуковой сигнал

## ПРИЛОЖЕНИЕ 8

### ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ

#### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### A. Сигнальные знаки

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.

##### B. Значение 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 вспышек света, сила и цвет которых остаются постоянными.

##### C. Ритмичность огней

Затмевающийся огонь

Примеры:



Группо-затмевающийся огонь



Изофазный огонь



Огонь с отдельными вспышками



Огонь с группами вспышек



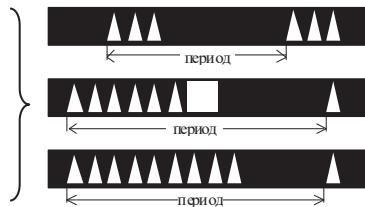
Огонь со сложными группами вспышек



Непрерывный частый проблесковый огонь или непрерывный очень частый проблесковый огонь



Частый группо-проблесковый огонь или очень частый группо-проблесковый огонь<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Во втором примере продолжительная вспышка позволяет более четко различать ритм.

## II. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ НА ВОДНОМ ПУТИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА

### A. Правая сторона фарватера

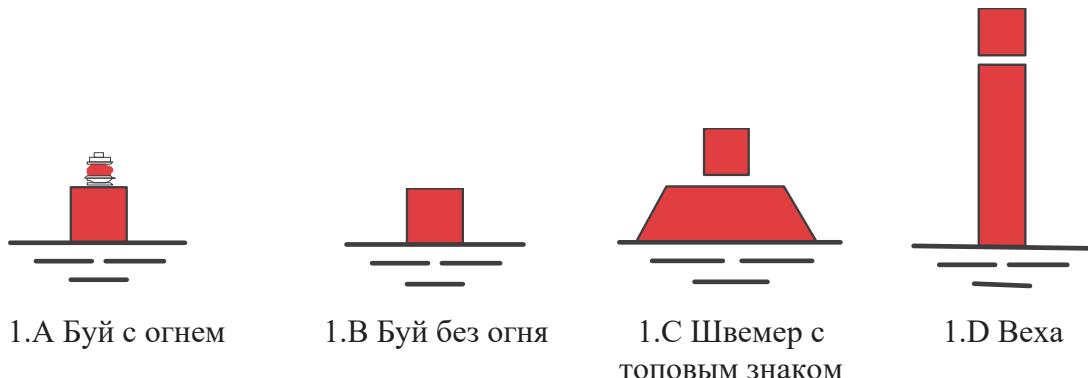


Рисунок 1

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Цвет:                              | красный  |
| Форма:                             | буи цилиндрической формы либо швемеры или вехи с топовым знаком          |
| Топовый знак:<br>(если установлен) | красный цилиндрической формы   |
| Огонь<br>(если установлен):        | красный ритмичный огонь.<br>Как правило, с радиолокационным отражателем. |

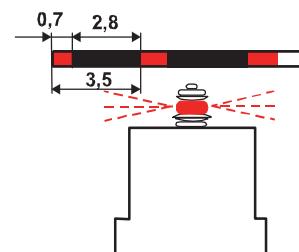


Рисунок 1а

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

В. Левая сторона фарватера

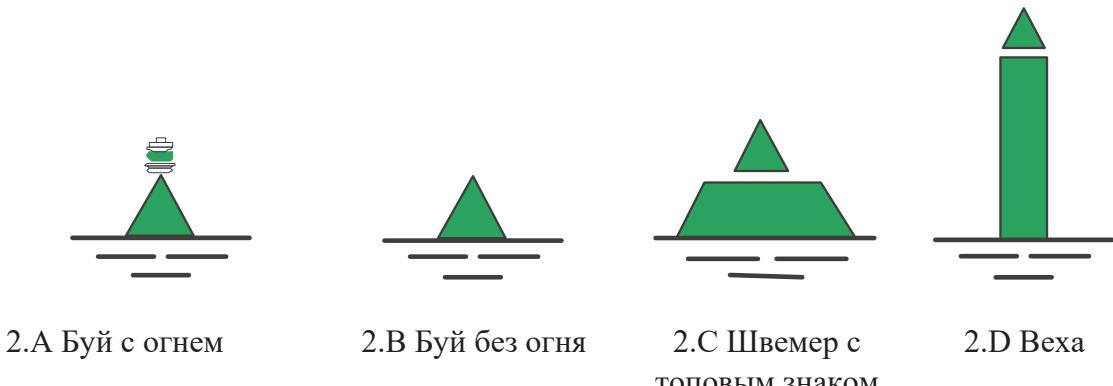


Рисунок 2

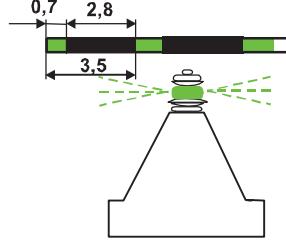
|                                    |  |  |
|------------------------------------|--|--|
| Цвет:                              | зелёный  |  |
| Форма:                             | буи конической формы либо швемеры или вехи с топовым знаком              |  |
| Топовый знак:<br>(если установлен) | зеленый конической формы вершиной вверх                                  |  |
| Огонь<br>(если установлен):        | зеленый ритмичный огонь.<br>Как правило, с радиолокационным отражателем. |  |

Рисунок 2а

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

### C. Развилка фарватера

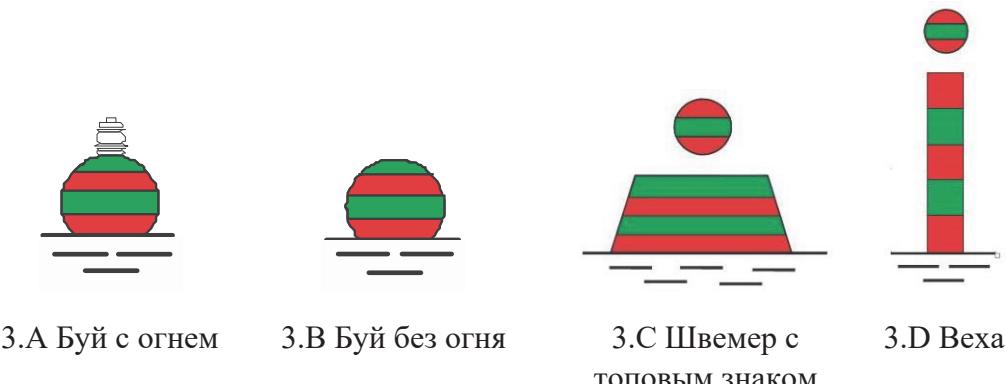


Рисунок 3

|                                    |   |  |
|------------------------------------|---|--|
| Цвет:                              | горизонтальные красные и зеленые полосы   |  |
| Форма:                             | буи сферической формы либо швемеры или вехи с топовым знаком  |  |
| Топовый знак:<br>(если установлен) | сферической формы с красными и зелеными горизонтальными полосами*   |  |
| Огонь<br>(если установлен):        | белый непрерывный проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может быть белый огонь с группами из трех вспышек). Как правило, с радиолокационным отражателем |  |

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 судовой ход), на Дунае не используются. В приложении 8 ЕПСВВП такие знаки показаны на рисунке 4.

**D. Фарватер вдоль места стоянки**

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

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

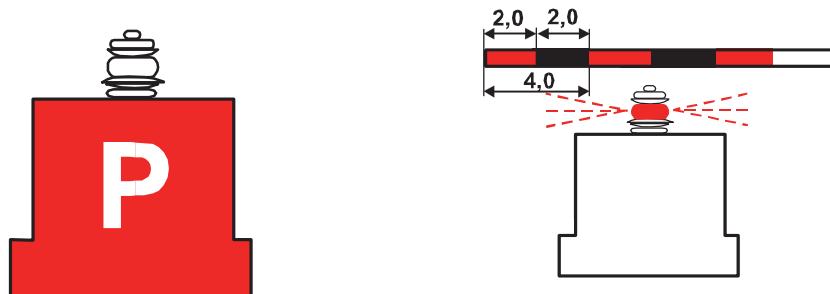


Рисунок 4а

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

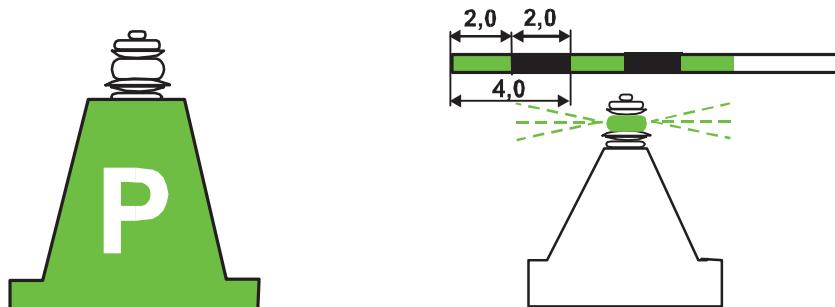


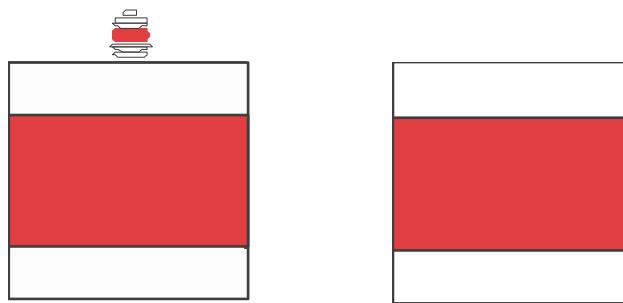
Рисунок 4б

### III. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УСТАНАВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ И УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА

#### A. Знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам посредством береговых сигнальных знаков

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



4.A С огнём

4.B Без огня

Рисунок 5

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

Огонь (если установлен): красный  
ритмичный огонь

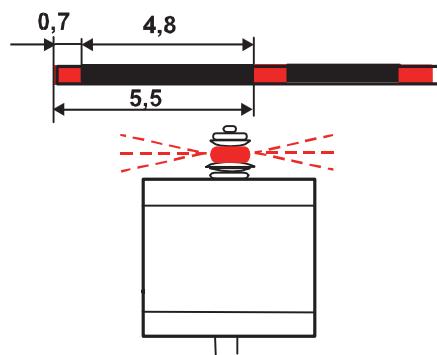
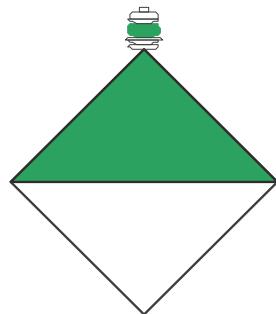
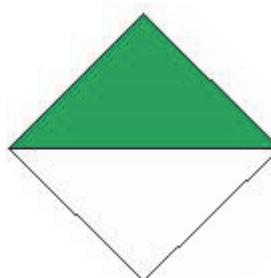


Рисунок 5а

## 2. Фарватер возле левого берега



5.А С огнём



5.В Без огня

Рисунок 6

Цвет: зеленый / белый

Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): зеленый  
ритмичный огонь

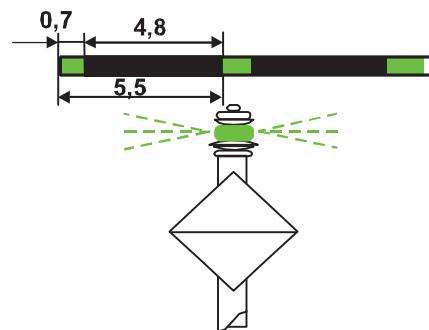


Рисунок 6а

## 3. Использование знаков:

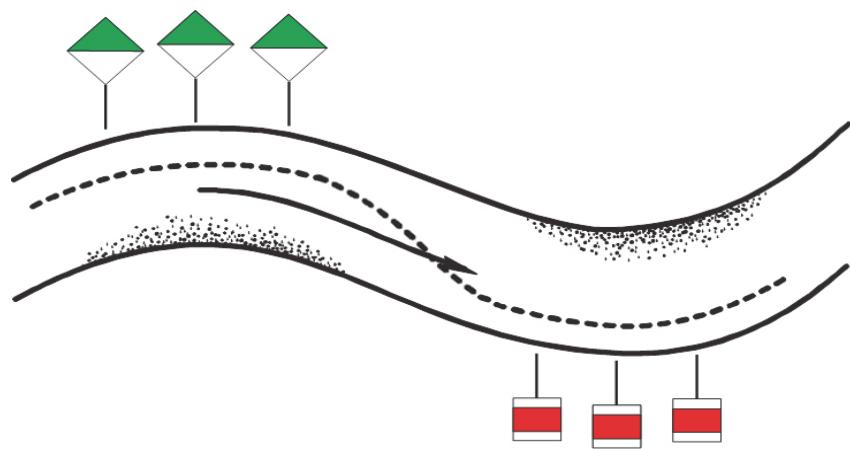
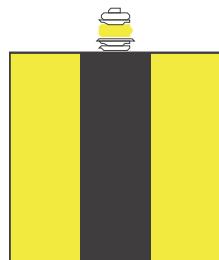


Рисунок 7

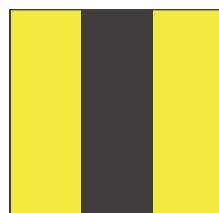
## B. Перевальные знаки

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



4.C С огнём



4.D Без огня

Рисунок 8

Цвет:           желтый / черный

Форма:       стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): желтый огонь со вспышками или желтый затмевающийся огонь с четной характеристикой, кроме групп из двух вспышек

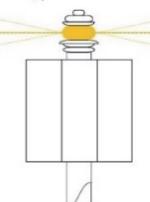
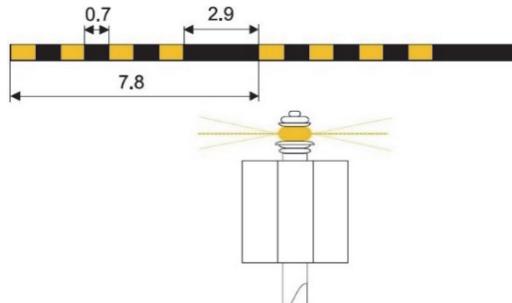
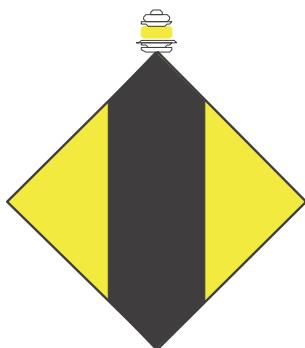
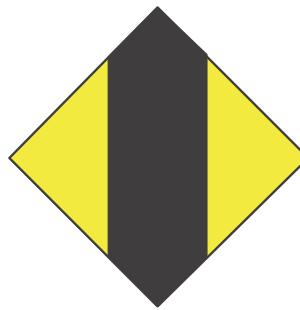


Рисунок 8а

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

5.C С огнём



5.D Без огня

Рисунок 9

Цвет: желтый / черный

Форма: стойка с топовым знаком

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

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

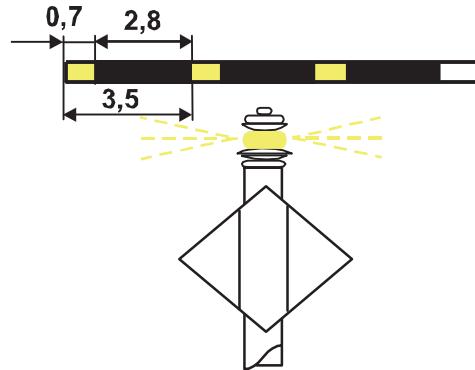


Рисунок 9а

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

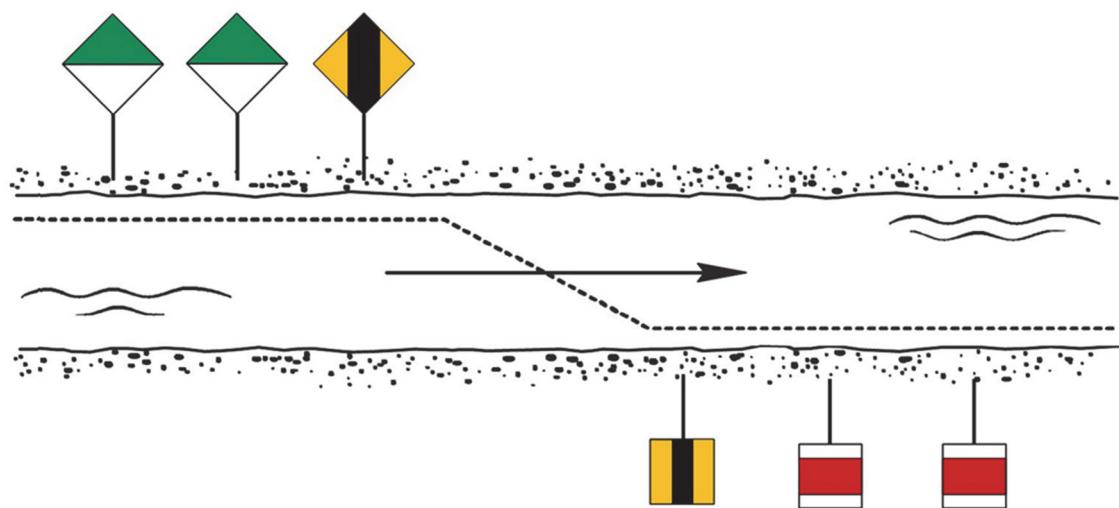


Рисунок 10

### 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.

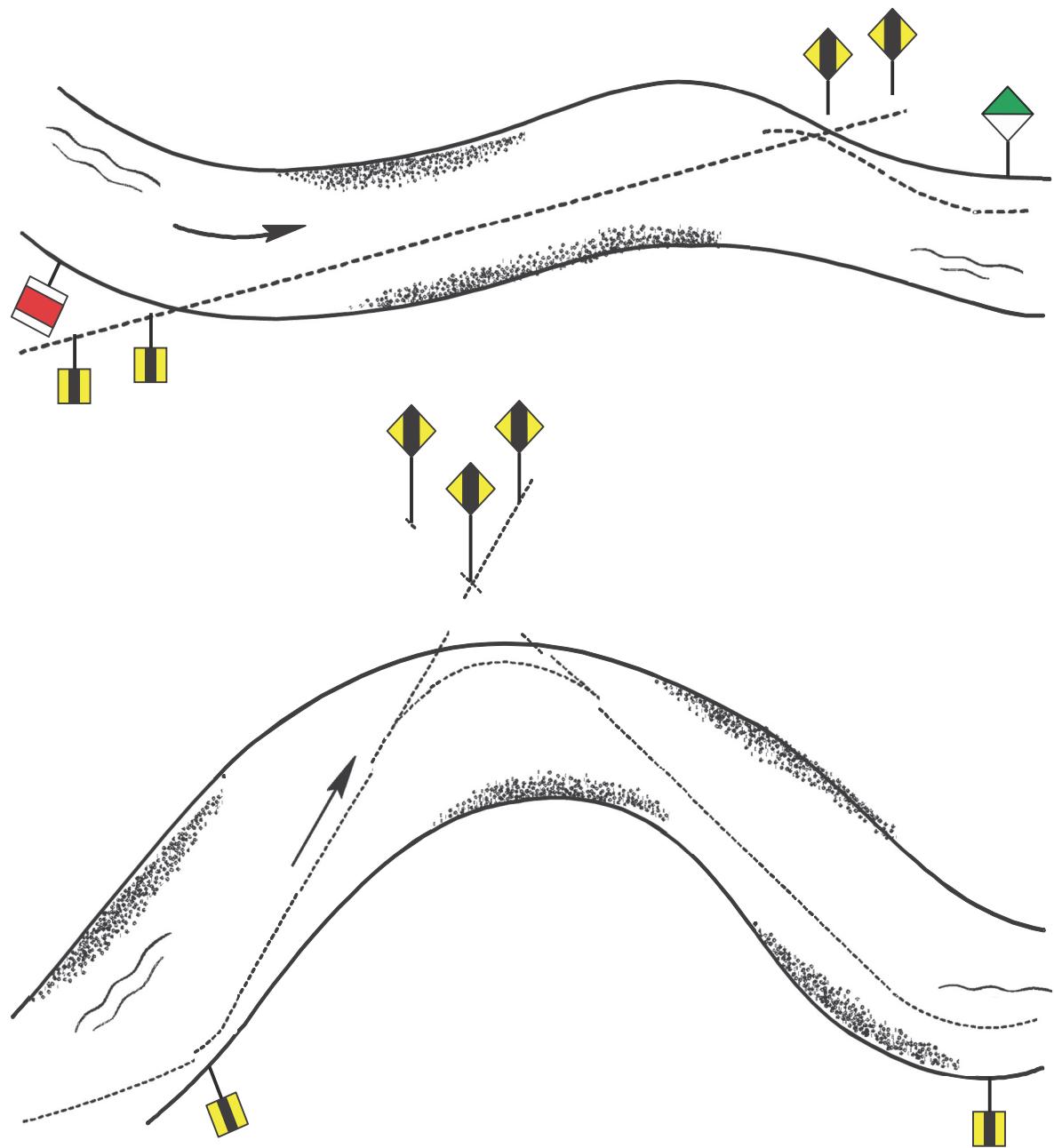


Рисунок 11

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

передний огонь

задний огонь

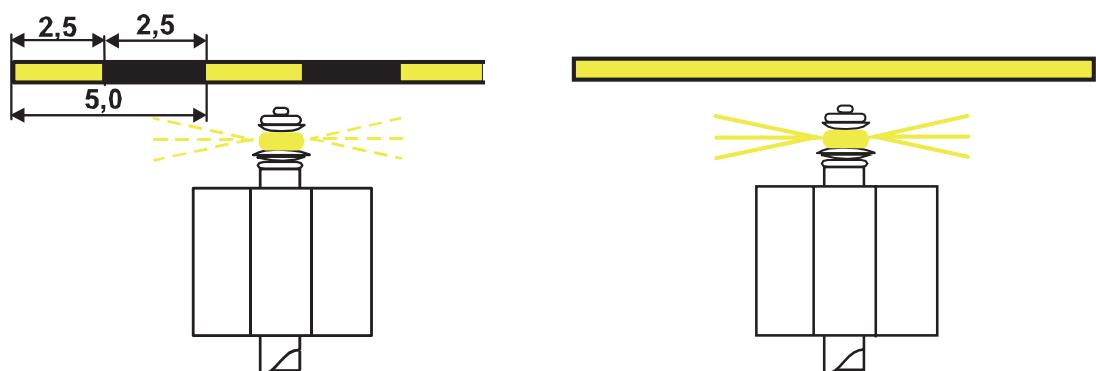
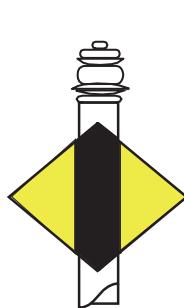


Рисунок 11б

Левые линейные створы

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

передний щит



задний щит

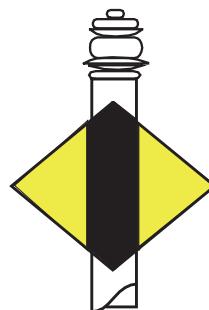
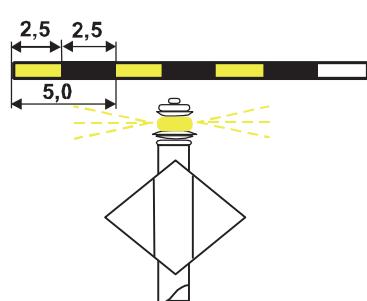


Рисунок 11с

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

передний огонь



задний огонь

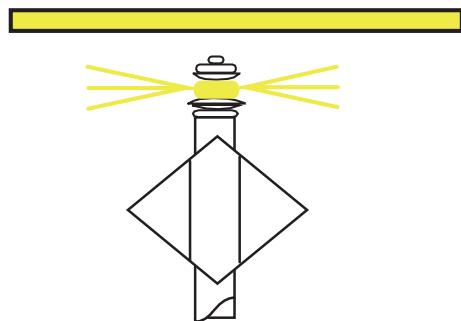


Рисунок 11д

## IV. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

### A. Неподвижные сигнальные знаки

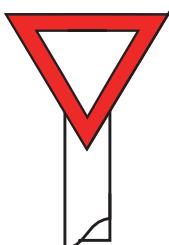
#### 1. Правый береговой знак, ограждающий опасные места

Цвет: красный

Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



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.

4.F

Рисунок 12

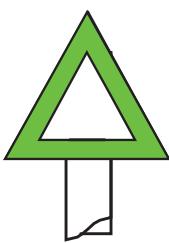
#### 2. Левый береговой знак, ограждающий опасные места

Цвет: зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): зелёный ритмичный огонь



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.

5.F

Рисунок 13

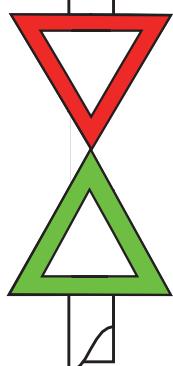
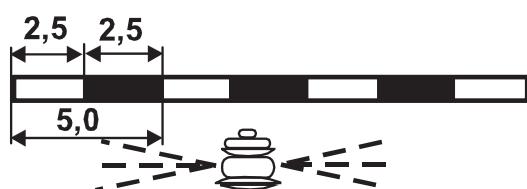
**3. Знак опасного места "Развилка" (проход возможен с обеих сторон)**

Цвет: красный / зеленый

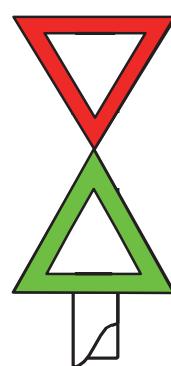
Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый или изофазный огонь (может заменяться белым группопроблесковым огнем с тремя проблесками в группе)



6.A



6.B

Рисунок 14

Сигнальный знак устанавливается на окончностях 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.

B. Плавучие знаки1. Правая сторона

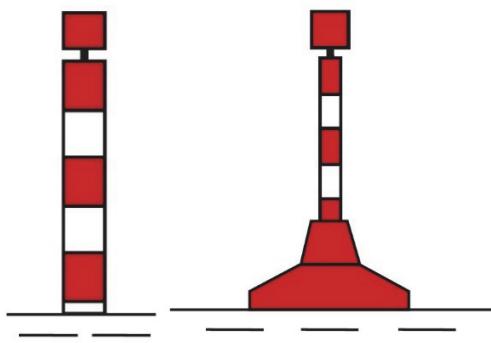
Цвет: горизонтальные красные и белые полосы

Форма: веха или швемер с вехой

Топовый знак: красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем



1.F.1

1.F

Рисунок 15

## 2. Левая сторона

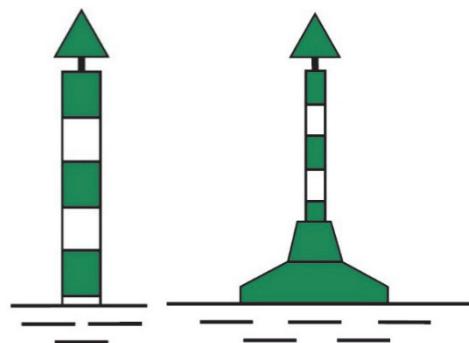
Цвет: горизонтальные зелёные и белые полосы

Форма: веха или швемер с вехой

Топовый знак: зелёный конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зелёный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



2.F.1

2.F

Рисунок 16

Пример использования сигнализации, описанной в Разделах II и IV.

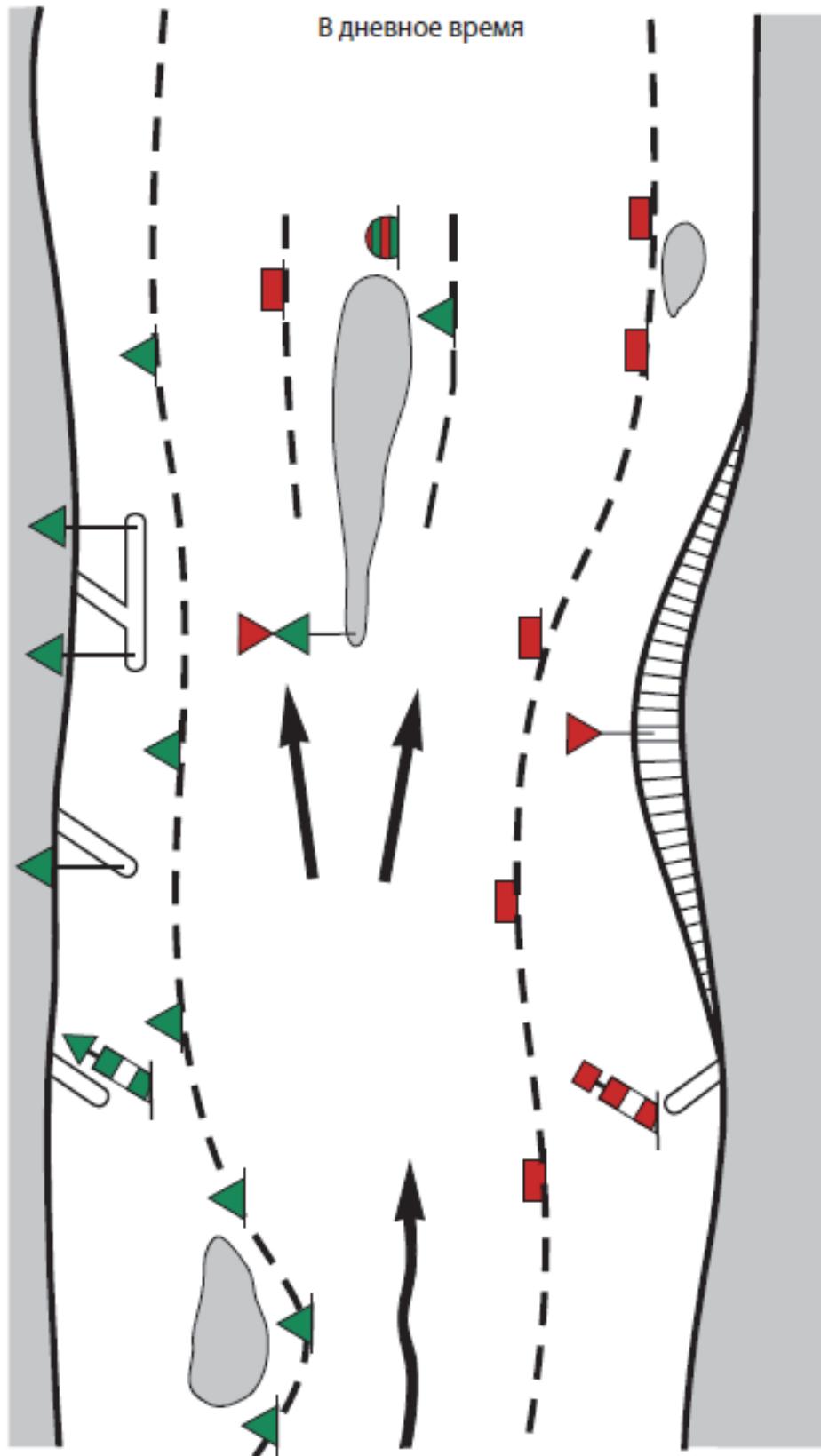


Рисунок 17

#### IV.a. ДРУГАЯ ВОЗМОЖНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОПАСНЫХ МЕСТ И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ВОДНОМ ПУТИ

##### A. Разрешён проход со свободной стороны без снижения скорости

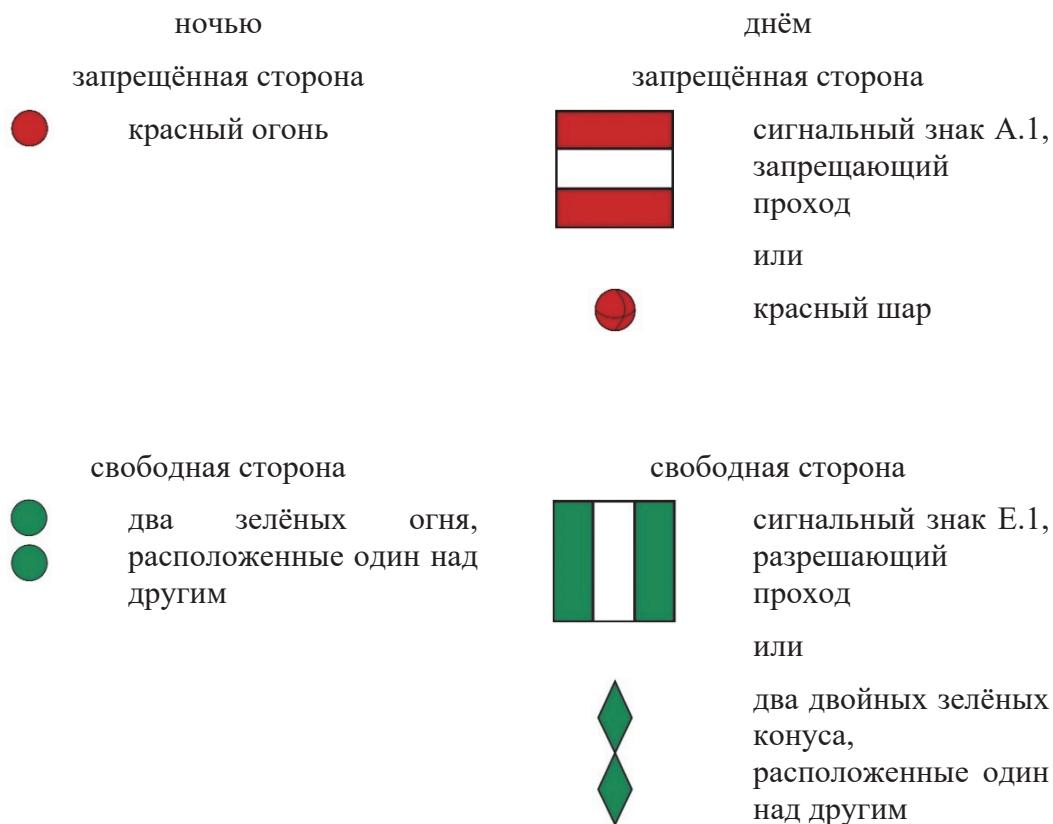


Рисунок 17а

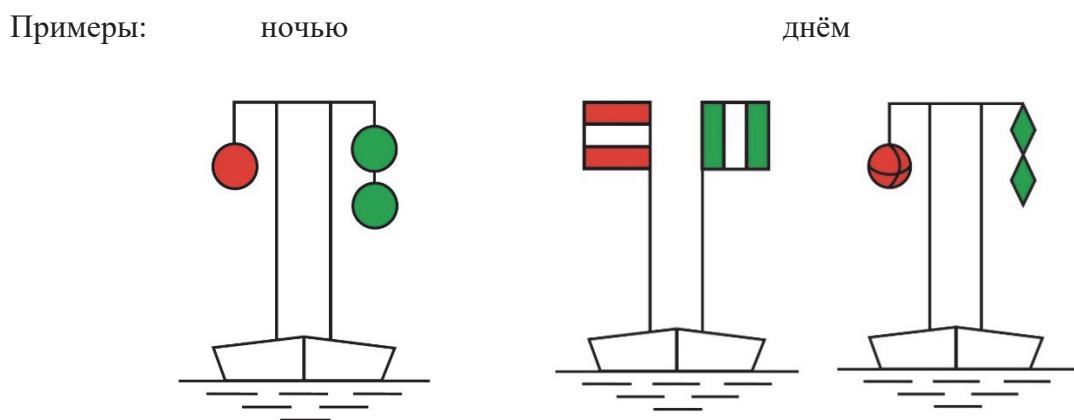


Рисунок 17б

**B. Разрешён проход со свободной стороны на сниженной скорости (во избежание создания болтанки)**

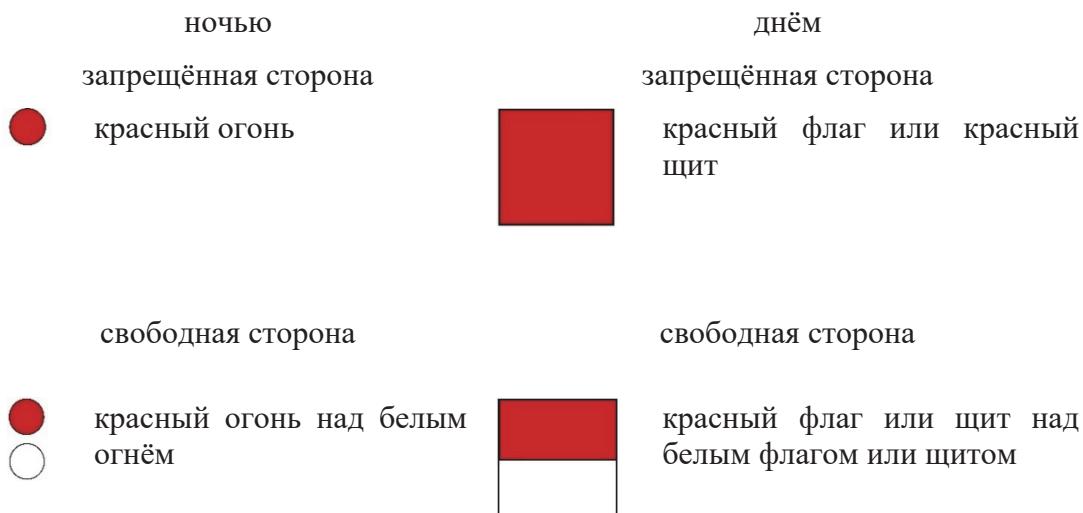


Рисунок 17c

Примеры:

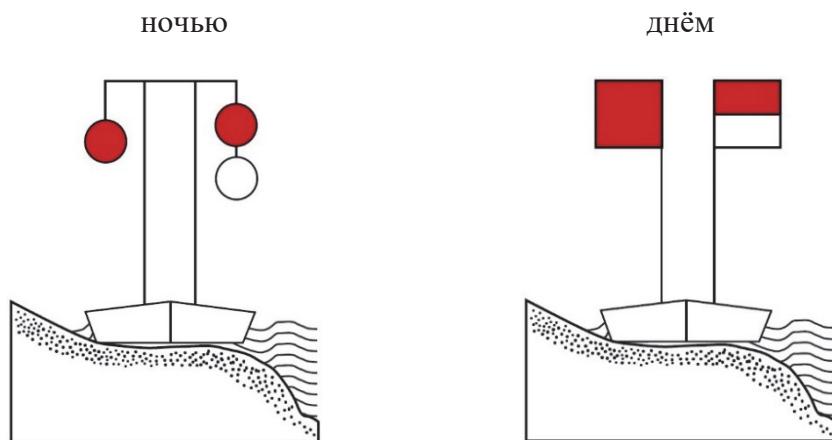
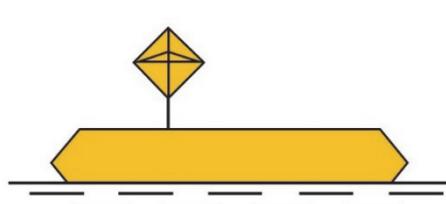


Рисунок 17d

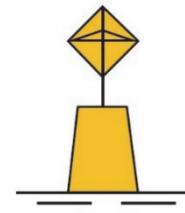
## V. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОЛОКАТОРА

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

1. Жёлтые буи с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор мостов).



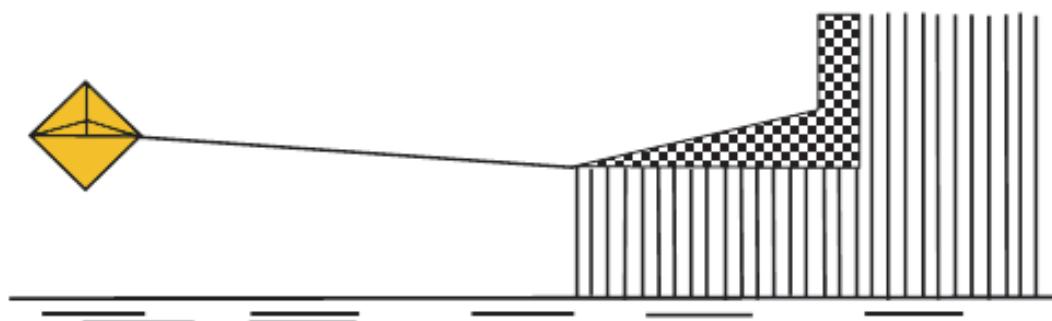
8.C



8.C1

Рисунок 18

2. Кронштейны с радиолокационными отражателями, устанавливаемые выше и ниже по течению от опор мостов.

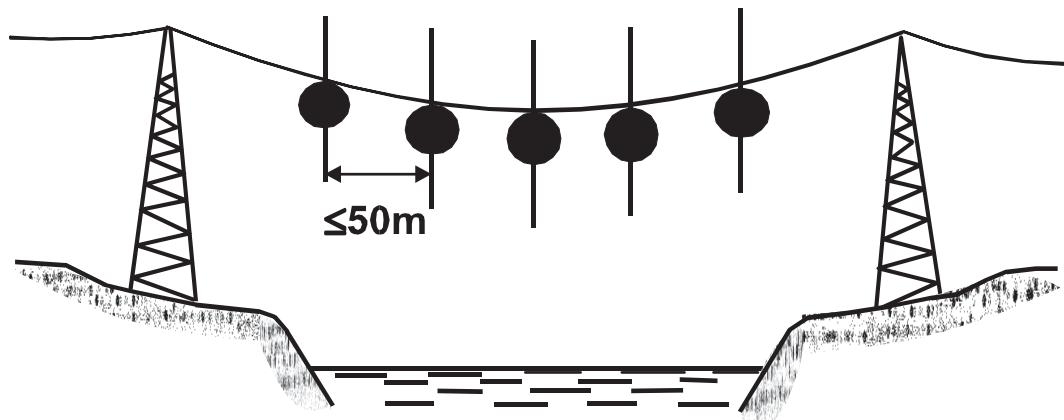


8.C2

Рисунок 19

**В. Обозначение воздушных линий электропередач (в случае необходимости)**

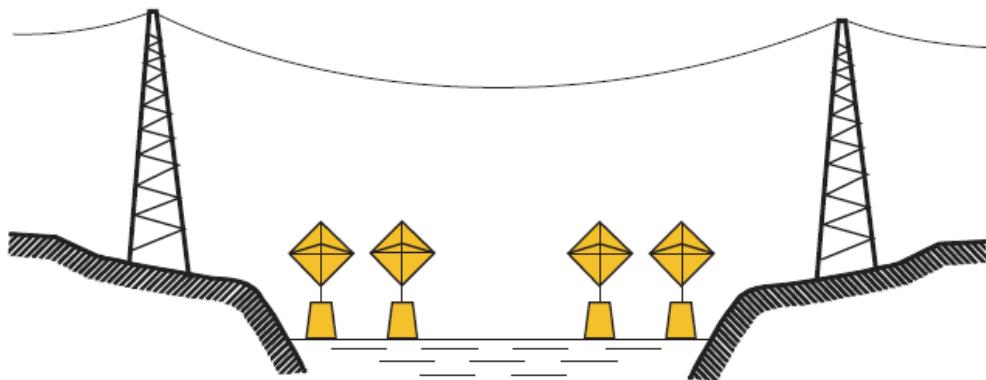
1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередач).



8.C3

Рисунок 20

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 21

**VI. (БЕЗ СОДЕРЖАНИЯ)****VII. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЁННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН****1. Специальные знаки**

Знаки, основное предназначение которых не заключается в облегчении судовождения, но которые указывают особую зону или сведения, упомянутые в соответствующих документах, например, знаки зоны военных маневров, знаки зоны отдыха.

Цвет: жёлтый

Формы: любая, которую нельзя спутать с навигационными знаками

Топовый знак (если установлен): фигура в виде косого креста желтого цвета

Огонь (если установлен): цвет желтый, ритм любой

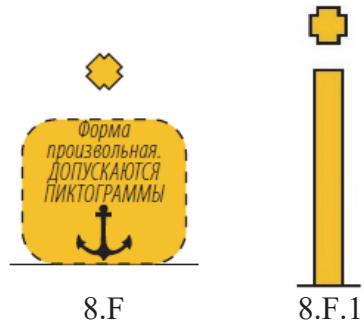


Рисунок 22

2. Характер запрещения или ограничения должен, по мере возможности, обозначаться в письменном виде (например, на картах) и с помощью информации на месте. Информация на месте может наноситься на желтые буи. Она может также отображаться топовыми фигурами, установленными на буе, вместо топовых фигур, предусмотренных выше. Например, буи, ограждающие зону, полностью запрещенную для судоходства, могут нести древко с жестким треугольным флагом красного цвета. Информация может размещаться на щитах, установленных на берегу и представляющих собой один из знаков запрещения или ограничения, предусмотренных в Главах А и Е Части I Приложения 7. Эти щиты в случае необходимости дополняются стрелкой, указывающей направление участка, к которому относится данный знак (см. Главу С Части II Приложения 7).

3. Если через прибрежную зону, запрещенную или регламентированную для одного или нескольких видов судов или работ, проходит фарватер, в котором на один из этих видов судов или деятельности не распространяется данное запрещение или ограничение (за исключением входа в порт, где применяются положения Части II), стороны этого фарватера также могут обозначаться желтыми буями. В случае необходимости верхняя часть обоих буев может окрашиваться в красный цвет справа и в зеленый цвет слева по отношению к судоводителю, выходящему из фарватера. Установленные на берегу щиты Е.15 - Е.20, предусмотренные в Приложении 7, указывают характер разрешения (например, щит «Воднолыжный спорт разрешен» устанавливается для указания фарватера, предназначенного для водных лыж, в зоне, где запрещено любое судоходство или только катание на водных лыжах); они могут быть дополнены стрелкой, предусмотренной в Главе С Части II Приложения 7.

Если через зону, открытую для нескольких видов деятельности, проходит фарватер, на котором разрешается лишь один вид деятельности, стороны этого фарватера могут ограждаться таким же образом, как и в предыдущем случае. Щит на берегу может указывать на характер разрешаемого вида деятельности.

## VIII. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ИНОГО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЯ

Буи, необходимые для не упомянутых выше целей, должны быть главным образом белого цвета. На них могут наноситься пиктограммы.

## IX. ВХОДЫ В ПОРТЫ

### 1. Сигнальные знаки на входе

#### днём:

с левого борта при входе:

приспособление красного цвета, как правило цилиндрической формы, или веха с цилиндрической топовой фигурой красного цвета, или нанесённый на моле красный прямоугольник;

с правого борта при входе:

приспособление зелёного цвета, как правило конической формы, или веха с конической топовой фигурой зеленого цвета, или нанесённый на моле зелёный треугольник вершиной вверх.

#### ночью:

Дневные сигнальные знаки, описанные выше, могут быть освещены.

Если используются огни:

с левого борта при входе: красный, как правило ритмичный огонь;

с правого борта при входе: зелёный, как правило ритмичный огонь;

В определённых случаях используется только один из этих огней.

### 2. Эти знаки могут быть также использованы для обозначения входа в судоходные притоки, ответвления от основного русла и затоны портов.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 9****ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЁТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ**

.....  
(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 USAGÉES**

### **Ausstellung der Ölkontrollbücher**

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffszeugnisses 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 судового свидетельства 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 bateau 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 Schiffnummer 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 от эксплуатации судна, содержащие масла и смазочные материалы, которые были приняты:**

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

1.1 Altöl:

Отработанные масла:

Huiles usagées : ..... l/l

1.2 Bilgenwasser aus / Подсланевые воды из / Eau de fond de cale de :

Maschinenraum hinten / Кормового машинного отделения/ Salle de machine arrière: ..... l/l

Maschinenraum vorne / Носового машинного отделения / Salle de machine avant : ..... l/l

anderen Räumen / Прочих помещений / Autres locaux: ..... l/l

1.3 Anderer öl- oder fetthaltiger Abfall/ Другие отходы, содержащие масла и смазочные материалы/  
Autres déchets huileux ou graisseux :

Altlappen / Использованная ветошь / Chiffons usagés: ..... kg/kg

Altfett / Отработанные смазочные материалы / Graisses usagées: ..... kg/kg

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 : .....

**ПРИЛОЖЕНИЕ 10**  
**ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ**  
**УСТАНОВКИ**

Предписания, касающиеся общих технических параметров радиолокационной установки, включены в Приложение 5 ES-TRIN и в Добавление 7 к Резолюции № 61 ЕЭК ООН ("Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания" - Добавление 7 "Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки").

**ПРИЛОЖЕНИЕ 11**  
**КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР ПРИ БУНКЕРОВКЕ ТОПЛИВА**

Номер: .....

Год: .....

| Бункеровочная станция /<br>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 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 с фланцем или быстроразъёмным соединением следует проверить:**

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

**В случае использования заправочного шланга со штуцером следует проверить:**

- Контролер бункеровки ознакомлен с методом эксплуатации заправочного шланга со штуцером и может привести в действие устройство аварийной остановки.
- Штуцер достаточно глубоко вставлен в заливную горловину и закреплен в этом положении.

Дата: .....

Место (номер причала согласно речному км на водном пути,): .....

**Начало процедуры бункеровки (время):** .....

Оператор бункеровки:

Контролер бункеровки:

.....

.....

Подпись

Подпись

**Окончание процедуры бункеровки (время):** .....

**Составлено Секретариатом Дунайской Комиссии**

**Отпечатано в типографии: Multiszolg Bt.**

**<http://www.multiszolgbt.hu>**

**Опубликовано Дунайской Комиссией**

**<https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/>**