

С Б О Р Н И К

МЕСТНЫХ ПРАВИЛ ПЛАВАНИЯ ПО ДУНАЮ
(ОСОБЫХ ПОЛОЖЕНИЙ), УСТАНОВЛЕННЫХ
ПРИДУНАЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ И
СПЕЦИАЛЬНЫМИ РЕЧНЫМИ АДМИНИСТРАЦИЯМИ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Будапешт, 1981

С Б О Р Н И К

МЕСТНЫХ ПРАВИЛ ПЛАВАНИЯ ПО ДУНАЮ
(ОСОБЫХ ПОЛОЖЕНИЙ), УСТАНОВЛЕННЫХ
ПРИДУНАЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ И
СПЕЦИАЛЬНЫМИ РЕЧНЫМИ АДМИНИСТРАЦИЯМИ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Будапешт, 1981

С Б О Р Н И К

МЕСТНЫХ ПРАВИЛ ПЛАВАНИЯ ПО ДУНАЮ
(ОСОБЫХ ПОЛОЖЕНИЙ), УСТАНОВЛЕННЫХ
ПРИДУНАЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ И
СПЕЦИАЛЬНЫМИ РЕЧНЫМИ АДМИНИСТРАЦИЯМИ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Будапешт, 1981

ISBN 963 01 3631 7

Настоящий Сборник местных правил плавания по Дунаю (Особых положений) издан в соответствии с Планом работы Дунайской Комиссии на период 1980/1981 гг. /док. ДК/СЕС 38/34/, принятым XXXVIII сессией.

Сборник составлен на основе материалов, направленных при дунайскими странами для участков, на которых судоходство урегулировано местными правилами, установленными государствами и специальными речными администрациями.

Участки включены в Сборник в порядке расположения снизу вверх против течения.

Оригинал: русский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В
НИЗОВЬЯХ ДУНАЯ

Настоящие "Особые правила плавания в Низовьях Дуная" применяются в Низовьях Дуная и составлены Специальной Речной Администрацией Низовьев Дуная, именуемой в дальнейшем "Администрация", на основании ст. 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года, и Основных положений о плавании по Дунаю, принятых на XXI сессии Дунайской Комиссии 9 июня 1967 года.

Глава I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1.01

Настоящие особые Правила дополняют Правила плавания на Дунае на участке Социалистической Республики Румыния и устанавливают особые предписания плавания на участке Дуная между 173 км и рейдом Сулины, включая и сам рейд и распространяются на все речные и морские суда, плавающие на этом участке.

§ 1.02

Капитаны и все судоводители судов, независимо от флага, под которым они плавают в Низовьях Дуная на участке Администрации, обязаны соблюдать настоящие Правила.

Морские суда обязаны нести огни и сигналы, установленные Международными правилами по предупреждению столкновения судов в море.

Глава II
СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ, МЕРИТЕЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

§ 2.01

1. Все суда, проходящие Сулинским каналом, должны иметь Мерительное свидетельство Администрации, по которому взимаются корабельные сборы за проход каналом. Мерительное свидетельство Администрации аналогично Мерительному свидетельству Суэцкого канала по системе обмера.

При отсутствии указанных сертификатов суда подлежат обмеру специалистом Администрации. Расходы за обмер относятся за счет судовладельца.

2. Речные суда должны иметь судовые документы согласно 1 части "Правил плавания на Дунае".

Глава III
О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ
ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКЕ

§ 3.01

1. Запрещается плавание судов от устья Сулинского канала до порта Браила и в обратном направлении без лоцмана Администрации или лоцмана, имеющего Свидетельство Администрации на право проводки судна на этом участке.

2. Речные суда подчиняются предписаниям Правил плавания на Дунае.

ПРИЕМ ЛОЦМАНА НА БОРТ СУДНА И ВЫСАДКА ЕГО

§ 3.02

1. Для безопасности приема лоцмана на борт судна и высадки его, капитан судна обязан уменьшить ход судна или застопорить машину и принять в этом случае все необходимые меры.

2. При входе с моря в Сулинский канал лоцман обязан принять судно к проводке на расстоянии 1 мили от оконечности северной дамбы Сулинского канала.

3. При выходе из Сулинского канала в море лоцман может сойти с борта судна на расстоянии не менее 1000 м от оконечности северной дамбы Сулинского канала.

4. Приемка и высадка лоцмана в речных портах Низовьев Дуная производится средствами судна.

СУЛИНСКИЙ РЕЙД

§ 3.03

Сулинский рейд для приема и высадки лоцмана охватывает морские воды, ограниченные сектором, образованным пеленгами 0°-121° и радиусом 2-х миль от буя 02 (оконечности северной дамбы).

О НЕВОЗМОЖНОСТИ ПРИЕМА И ВЫСАДКИ ЛОЦМАНА НА СУЛИНСКОМ РЕЙДЕ

НЕДОСТУПНОСТЬ БАРА

§ 3.04

1. Когда Сулинский бар объявлен недоступным для судов, которые должны войти в Сулинский канал, лоцман предоставлен не будет. В этом случае суда должны стоять на якорь на внешнем рейде, если это возможно, или лежь в дрейф. Суда, которые спускаются для выхода в море и должны высадить лоцмана на рейде, обязаны в этом случае вернуться в Сулинский порт.

2. Бар считается недоступным, когда существуют неблагоприятные гидрометеорологические условия, как-то сильный ветер на море и крупная зыбь.

3. Во время пути, а также во время маневров, которые выполняет судно, все приказы даются капитаном судна и под его ответственность. Если в интересах быстрого производства маневров капитан судна считает необходимым, чтобы приказы отдавались непосредственно лоцманином, то маневры, выполненные в таких условиях, считаются как будто они отданы по приказу капитана и ответственность ложится за них только на капитана судна.

4. Капитан ответственен за все маневры судна и за повреждения, причиненные во время этих маневров, и даже в том случае если на борту судна находится лоцман.

5. В случае, если во время пути следования или маневра капитан оставляет мостик, то лоцман должен попросить капитана назначить ответственное лицо для командования судном на время его отсутствия. В случае не выполнения этой просьбы, лоцман остановит судно или маневры, а если для этого нет необходимых условий, то он будет продолжать путь или маневры до тех пор, пока судно сможет остановиться. В обоих случаях лоцман обязан немедленно доложить об этом любым способом Администрации. Ответственность за возможные повреждения, причиненные судном при таких обстоятельствах, полностью ложится на капитана.

НЕВЫПОЛНЕНИЕ УКАЗАНИЯ ЛОЦМАНА НА БОРТУ СУДНА

§ 3.07

1. В случае, если капитан судна не принимает или не выполняет технические советы лоцмана, последний обязан остаться на судне, на мостице и предупредить капитана об ошибках, которые он совершает в части безопасности плавания.

2. Если капитан настаивает на невыполнении указаний лоцмана, тогда лоцман должен составить докладную и передать в конечный пункт проводки представителю Администрации и капитану порта. В случае необходимости лоцман может своевременно просить Администрацию задержать судно для производства следствий.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ ПРИЕМКЕ И ВЫСАДКЕ ЛОЦМАНА

§ 3.08

1. Капитан судна обязан как при приемке, так и при высадке лоцмана предоставить ему лоцманский трап, который должен находиться в исправном техническом состоянии, чистым и хорошо закрепленным, так как он ответственен за жизнь, а также за нанесение травм.

2. В случае, если лоцман устанавливает, что средства для пересадки не соответствуют требованиям, он может отказаться от посадки или высадки и дождаться, пока их приведут в надлежащее состояние для пересадки.

Глава IV

О СУДОХОДСТВЕ В УСТЬЕ СУЛИНСКОГО КАНАЛА. О ВХОДЕ В КАНАЛ СУЛИНСКИМ БАРОМ

§ 4.01

1. Вход и выход судов Сулинским каналом разрешается только днем. Исключением являются только особые случаи, когда на это дает разрешение начальник лоцманского корпуса Администрации.

2. В случае если в устье Сулинского канала проводятся землечерпательные или другие гидротехнические работы вход и выход судов регламентируется семафором, установленным у входа в канал.

В таких случаях на мачту семафорной станции поднимают сигнал А.1, предусмотренный в приложении № 7 Основных положений о плавании по Дунаю.

3. Суда, следующие вниз по течению для выхода в море, обязаны возвратиться в порт, если на центральном маяке Сулинского канала поднят сигнал А.1 согласно приложению № 7.

ВЫБОР МЕСТА ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ НА СУЛИНСКОМ РЕЙДЕ

§ 4.02

Суда, которые становятся на якорь на Сулинском рейде, должны стать таким образом, чтобы не мешать другим судам, находящимся вблизи их в производстве маневров для входа и выхода Сулинским каналом.

ОЧЕРЕДНОСТЬ ВХОДА В СУЛИНСКИЙ КАНАЛ СУДОВ С РЕЙДА

§ 4.03

Обычно суда входят с рейда в Сулинский канал в порядке их очередности прибытия на рейд. Исключение делается для пассажирских судов, судов с опасным грузом, судов, находящихся в опасности или нуждающихся в неотложной медицинской помощи.

ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ БУКСИРОВКЕ СУДОВ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ СУЛИНСКОГО БАРА

§ 4.04

1. Для входа или выхода судов Сулинским баром суда, которые не имеют необходимую маневренность, будут взяты на буксир.

2. Буксировка обязательна также для всех судов в особых гидрологических условиях. Эти случаи устанавливаются лоцманом Администрации, находящимся на борту судна.

3. Буксировка производится на основании акта, подписанного капитаном судна, и который передается лоцману.

4. Отказ от буксировки повлечет за собой оставление судна на рейде до наступления благоприятных условий, а за последствия ответственность несет капитан судна.

ОБ ОСАДКЕ СУДОВ

§ 4.05

В Низовьях Дуная и на Сулинском баре все морские суда обязаны не допускать превышения максимальной осадки в 23 фута в пресной воде соответствующей 7.01 метра. В определенных специфических случаях, когда об этом судоводители извещаются, эта максимальная допустимая осадка может быть уменьшена.

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ НА СУЛИНСКОМ БАРЕ

§ 4.06

Запрещается расхождение судов на огражденном участке Сулинского канала. Суда, идущие с моря, уступают дорогу судам, идущим в море.

Глава У

О ПЛАВАНИИ СУЛИНСКИМ КАНАЛОМ. СУДА, КОТОРЫМ ЗАПРЕЩЕНО ПЛАВАНИЕ СУЛИНСКИМ КАНАЛОМ

§ 5.01

Парусным судам, водоизмещением свыше 50-ти тонн, плавание под парусами в Сулинском канале запрещается.

СКОРОСТЬ СУДОВ ПРИ ПЛАВАНИИ В СУЛИНСКОМ КАНАЛЕ

§ 5.02

1. Капитаны судов должны вести свои суда при плавании в Сулинском канале с такой скоростью, чтобы не повредить гидротехнические сооружения и не создать опасность судам ошвартованным у берега.

Скорость судов устанавливается по согласованию с лоцманом, находящимся на борту и не может превышать ни в коем случае 10 узлов.

2. По указанию лоцмана капитан обязан уменьшить ход в соответствии с условиями, которые существуют на канале.

ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ ПЛАВАНИЕ, ВСТРЕЧИ И ОБГОН

§ 5.03

Плавание судов параллельными курсами по Сулинскому каналу, кроме случаев обгона - запрещается.

1. В поворотах и в местах, где не имеется достаточной ширины фарватера, встреча и обгон судов запрещены.

2. Обгон судов, идущих вверх, разрешен для всех судов любого тоннажа, вниз только для судов менее 4000 тонн водоизмещением. В обоих случаях обгон разрешается только в местах с благоприятными условиями для этого.

ПРИОРИТЕТ СУДОВ ПРИ ВСТРЕЧЕ

§ 5.04

1. При одновременном подходе двух встречных судов к трудно проходимому участку канала и Низовьев Дуная, право прохода первым и выбора курса принадлежит судну, идущему вниз. Суда, идущие вверх, обязаны ждать ниже трудно проходимого участка и пропустить вниз идущее судно.

2. Вверх идущие суда по Сулинскому каналу если заметят на мачте Чатала Св.Георгия сигнал А.1, согласно приложению № 7 Основных положений о плавании по Дунаю, обязаны ожидать на 32 миля левого берега прохождения вниз идущего судна.

3. Суда, следующие для спасательных работ или идущие для оказания помощи терпящему бедствие судну, а также и пассажирские суда при подходе к труднопроходимым местам, должны поднимать на носу судна на видном месте красный вымпел. В этом случае они пропускаются в первую очередь. В случае необходимости визуальный сигнал может быть дополнен звуковым сигналом: один длинный звук, один короткий и один длинный звук (приложение № 6 пункт "F" Основных положений о плавании по Дунаю).

РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ СУДАМИ

§ 5.05

1. Судно, при прохождении узких мест или крутых поворотов фарватера Сулинского канала, не должно приближаться менее чем на одну милю к идущему впереди судну, принимая при этом все меры предосторожности.

2. Малые суда любого типа обязаны уступить своевременно дорогу всем самоходным судам и должны следовать на расстоянии не более чем 15 м от одного из берегов.

3. Любому малому судну запрещено пересекать канал на расстоянии менее одной мили от носа морского судна.

ПЛАВАНИЕ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

§ 5.06

1. Всем морским судам запрещается плавание в ночное время между 0 миль и Сулинским баром, за исключением судов Администрации или имеющим специальное их разрешение.

2. Плавание в ночное время запрещено для всех морских судов между 0 миль - 34 миляй. Во время половодья Дуная (когда уровень воды по водострую Тульча больше +3.00 метра) это ограничение распространено до 43 мили.

СУЛИНСКИЙ КАНАЛ ЗАКРЫТ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ

§ 5.07

Когда по объективным причинам, вследствие которых могла быть нарушена безопасность плавания судов на Сулинском канале, и компетентные органы решают временно закрыть канал, то на мачтах сигнальных станций "Кришан", "Горгова", "Чатал Святого Георгия" и "Чатал Измаил" поднимаются как днем, так и ночью сигналы А.1 согласно приложению № 7 Основных положений о плавании по Дунаю.

СТОЯНКА СУДОВ

§ 5.08

Швартовка судов на крутых поворотах или постановка на якорь в местах прокладки электрического или телефонного кабеля, огражденных специальными знаками на берегу - согласно Основным положениям о плавании по Дунаю, запрещается.

Запрещается в Сулинском канале постановка лагом судов во время стоянки, за исключением случаев по спасанию или работ по поддержанию канала, на что необходимо разрешение Администрации.

Глава VI

ПЛАВАНИЕ В НИЗОВЬЯХ ДУНАЯ. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СУДОВ

§ 6.01

1. При плавании в Низовьях Дуная все суда должны быть укомплектованы полностью экипажем, обеспечивающим его безопасность на ходу и на стоянке.

2. Все суда при плавании в Низовьях Дуная должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы им совершать безопасное плавание.

3. При плавании судов в Низовьях Дуная они должны быть снабжены необходимым аварийным спасательным имуществом и навигационными пособиями, в соответствии с действующими нормами.

ДОПУСТИМЫЙ КРЕН СУДОВ

§ 6.02

Судам, имеющим крен более 8 градусов, плавание в Низовьях Дуная запрещено.

КУРС СЛЕДОВАНИЯ СУДОВ

§ 6.03

Обычно, суда при плавании в Низовьях Дуная, на труднопроходимых участках реки или на канале, должны держаться правой стороны, считая сторону по ходу судна. Исключение составляют случаи, когда из-за специфических местных условий судно вынуждено изменить свой курс.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

§ 6.04

1. Капитаны судов на ходу или на стоянке должны следить за безопасностью своих судов, иметь всегда готовыми к действию якоря, швартовые и сигнальные средства, а также принимать меры к тому, чтобы их суда не препятствовали судоходству.

2. Каждое морское судно, длина которого более 75 метров, при прохождении Сулинским баром, Сулинским каналом и других труднопроходимых мест на участке Администрации обязано иметь на корме якорь, всегда готовый к отдаче.

3. Паровые суда при плавании Сулинским каналом или в других труднопроходимых местах в Низовьях Дуная, а также во время маневров в портах должны иметь полное давление пара.

ПЛАВАНИЕ САМОСПЛАВОМ

§ 6.05

Запрещается всем судам и плотам плавание самосплавом на участке реки от Браила до устья Сулины, а также тащить по дну якорь, вытравленную цепь, кабеля и т.д.

ВЫБРОСКА В КАНАЛ МУСОРА И ОТБРОСОВ С БОРТА СУДНА

§ 6.06

Категорически запрещается во время плавания или стоянки в Низовьях Дуная выбрасывать за борт золу, шлак или др.предметы. Зола, шлак и др.предметы выгружаются на берег в местах, указанных портовыми властями. Категорически запрещается при прохождении по участку Администрации откачивать из льял воду и промывать танки.

ПРЕДМЕТЫ, ЗАТОНУВШИЕ В РЕКЕ

§ 6.07

Якоря, якорные цепи и др. предметы, затонувшие в реке, не могут быть подняты без специального разрешения Администрации.

ВСТРЕЧА СУДОВ

§ 6.08

В Низовьях Дуная:

1. Паромы и другие плавсредства, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают дорогу судам, идущим по реке.
2. Все одиночные речные суда при встрече с буксирными судами, имеющими в караване плоты или несамоходные суда, уступают дорогу последним.
3. Все речные суда обязаны уступить дорогу морским судам.

ПРОХОЖДЕНИЕ СУДАМИ ПОРТОВ И РАЙОНОВ, ГДЕ ПРОВОДЯТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАБОТЫ

§ 6.09

Все самоходные суда проходя мимо порта, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженых шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязаны уменьшить своеевременно и в достаточной степени ход, а, в случае необходимости, остановить машины при условии, что они не подвергнут опасности себя или буксируемые суда.

НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПОВРЕЖДЕНИЕМ СИГНАЛИЗАЦИИ И НАВИГАЦИОННОЙ ОБСТАНОВКИ

§ 6.10

Капитаны судов, лоцмана Администрации при плавании в Низовьях Дуная обязаны доводить до сведения Администрации в первом порту любое нарушение навигационной обстановки, сигнализации и об их отсутствии на штатном месте.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ, КОРАВЛЕКРУШЕНИЕ И ПРОЧЕЕ

§ 6.11

В случае, если судну грозит опасность затопления по каким бы то ни было причинам, капитан обязан принять все зависящие от него меры, чтобы уйти с судоходного фарватера.

Капитан и судовой экипаж обязаны остаться на судне или вблизи него, не покидая места аварии вплоть до расследования ее органами капитании порта. Одновременно капитан обязан сообщить о случае ближайшему капитану порта и Администрации.

Глава УП

ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ В СУЛИНСКОМ КАНАЛЕ

§ 7.01

Во время недостаточной (плохой) или ограниченной видимости (тумана, мглы, проливного дождя, снегопада и т.д.) плавание по Сулинскому каналу запрещено.

В этом случае на мачтах сигнальных станций в канале поднимают флаг с буквой "U" по международному своду сигналов. В этом случае суда обязаны стать на якорь вблизи станции, на которой они заметили соответствующий сигнал. Все же в этом случае суда должны придерживаться правилам плавания на Дунае, что касается сигнализации и несения огней в течение всего времени, пока они идут или стоят на якорях.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ, КОГДА В СУЛИНСКОМ КАНАЛЕ СИЛЬНОЕ ТЕЧЕНИЕ

§ 7.02

В случае, когда в Сулинском канале сильное течение, которое создает трудность в навигации, на мачту Чатала-Измайл поднимается черный флаг. В этих случаях капитаны морских судов принимают особые меры предосторожности, указанные лоцманом. Эти же меры предосторожности принимаются судами, идущими вверх при прохождении Тульчинского поворота. Эти меры рекомендуются компетентными органами Администрации.

Глава УШ

БУКСИРОВКА

Образование буксирных возов

§ 8.01

Максимальное количество буксируемых барж, следующих вверх по Сулинскому каналу, не может превышать 4 единиц, по две единицы в ряду. При буксировке вниз по течению не более двух единиц в один ряд.

Длина буксиров не должна превышать 30 м. Парусные суда, идущие на буксире, плавучие элеваторы и др. плавучие сооружения приравниваются к баржам.

ОБЯЗАННОСТИ БУКСИРОВЩИКА ПО ОТНОШЕНИЮ К СУДАМ КАРАВАНА

§ 8.02

При постановке каравана на якорь, или при швартовке в любом пункте в Низовьях Дуная буксирующее судно не может их оставить до тех пор, пока не убедится, что буксируемые суда не препятствуют судоходству.

ВХОД КАРАВАНОВ НА СУЛИНСКИЙ БАР

§ 8.03

При подходе с моря в Сулинский канал разрешается буксировка только двух единиц и длина буксира не должна превышать 100 м, в остальном они должны придерживаться предписаний § 8.01.

При выходе в море Сулинским каналом длина буксирного троса при этом же количестве барж не должна превышать 50 м. При особых гидрометеорологических условиях проход караванов Сулинским баром разрешается только с согласия Администрации и на условиях установленных ею.

Глава 1X

ПЛОТЫ

Посадка плотов на мель

§ 9.01

При посадке плота на мель в Низовьях Дуная и особенно в Сулинском канале, владелец плота обязан в течение 24 часов привести плот в должное состояние плавания. В противном случае, частичная разгрузка или расформировка плота и убытки от прекращения движения судов относятся за счет владельца плота.

КОНСТРУКЦИЯ И РАЗМЕРЫ

§ 9.02

1. Плоты должны быть составлены из прочно сплоченных между собой частей, а операции по сплотке и расформированию плотов, проводимых на реке, не должны мешать или являться препятствием для судоходства.

2. Ширина плотов, буксируемых Сулинским каналом, не может превышать 16 м, а по длине 40 м. В случае, если плот превышает указанные размеры, то проводка таких плотов не разрешается без предварительного согласия Администрации.

Глава X

ПЕРЕВОЗКА ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИХСЯ И ВЗРЫВОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

ДЕКЛАРАЦИЯ ГРУЗА

§ 10.01

1. Капитаны судов, на борту которых имеется груз легковоспламеняющихся или взрывоопасных веществ, обязаны сообщить об этом лоцману Администрации, прибывшему на борт для проводки судна.

2. Речные суда должны об этом известить органы Администрации и портов.

МЕСТО СТОЯНКИ НА ЯКОРЕ ДЛЯ СУДОВ С ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИМИСЯ И ВЗРЫВЧАТЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ

§ 10.02

1. Суда, заходящие с моря в Сулинский канал с грузом воспламеняющихся или взрывчатых веществ на борту, должны становиться на якорь в местах, указанных лоцманом Администрации.

2. Суда, перевозящие воспламеняющийся груз, следующие вниз по течению для выгрузки в порту Сулина, должны дожидаться разрешения Администрации на вход в канал у 35 мили.

Глава XI
УЩЕРБЫ И АВАРИИ

§ 11.01

Администрация не несет никакой ответственности за ущерб, нанесенный судам во время их прохождения по участку Дуная, обслуживаемому Администрацией.

§ 11.02

Повреждение дамб, береговых укреплений, понтонных мостов, причалов, траверсов навигационной обстановки и других сооружений, а также загромождение фарватера в Низовьях Дуная, рассматриваются как нанесение ущерба Администрации и все убытки от таких повреждений относятся за счет судна, которое их причинило.

Глава XII
ОБЩИЕ ПРАВИЛА, ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ СУДОВ

§ 12.01

1. На всех морских судах на обоих бортах должно быть нанесено на видном месте название или номер судна, а на корме номер и порт приписки. Эти опознавательные знаки должны быть написаны латинским шрифтом и могут быть дублированы национальным шрифтом.

2. На всех морских судах должны быть ясно нанесены на обоих бортах, на форштевне и на ахтерштевне шкалы осадки.

ПРОВЕРКА ОСАДКИ СУДНА

§ 12.02

Во время погрузки капитан судна обязан постоянно следить за осадкой судна, которая не должна превышать максимальную осадку, допустимую для Низовьев Дуная и объявленную извещением для судоводителей на данный период.

О ПОСТАНОВКЕ СЕТЕЙ ДЛЯ ЛОВЛИ РЫБЫ И РАЗЛИЧНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ

§ 12.03

Установка на судоходном фарватере каких бы то ни было заграждений или сетей для ловли рыбы - запрещается.

О ЛОЦМАНСКИХ СУДАХ

§ 12.04

На рейде и в порту Сулина лоцманская служба обслуживается лоцманским судном, которое можно опознать знаками: днем - красно-белый флаг (буква "Н" по международному своду), поднятый на носовой мачте; ночью - красный огонь, видимый в секторе 360 градусов под белым огнем на носовой мачте.

О СУДАХ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

§ 12.05

Суда на подводных крыльях в Низовьях Дуная и особенно в Сулинском канале должны строго придерживаться Правил плавания на Дунае, относительно курса, скорости и сигнализации.

ЗАЯВКА НА ЛОЦМАНА

§ 12.06

Морские суда, прибывшие на рейд Сулина для вызова лоцмана должны поднять на видном месте, над мостиком флаг с полосами переменно по вертикали синий и желтый (буква "G" по международному своду) и должны подавать звуковые сигналы, соответствующие значению этой буквы.

§ 12.07

1. В особых случаях, которые устанавливаются Администрацией, ее суда могут плавать совместно с другими судами или караванами с условием, что они не мешали бы судоходству и не нарушили бы безопасности его, имея на это разрешение от капитана порта.

2. Во время, когда Администрация закрыла судоходство в условиях, предусмотренных § 5.07 и § 7.01, ее суда могут плавать под собственную ответственность и интересах устранения условий, повлекших за собой закрытие канала, а также для принятия предупредительных мер.

Оригинал: французский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ
НА УЧАСТКАХ ДУНАЯ МЕЖДУ 936 – 949 км
и 965 – 975 км

I

Шлюзование на участке Дуная от 949 до 936 км

Статья 1

Шлюзы являются 2-х ступенчатыми; они симметрично расположены по обоим берегам; промежуточный бьеф шлюзов находится на 943 км.

Статья 2

Длина камер шлюзов - 310 м

Ширина камер шлюзов - 34 м .

Минимальная глубина на порогах шлюзов - 4,5 м

Свободная высота шлюза - 10 м

Однако для обеспечения в шлюзе правого берега свободной высоты в 9,50 - 10 м необходимо соответственно урегулировать уровень воды. В связи с этим для прохода через шлюз правого берега судоводитель должен сообщить оператору шлюза число единиц, его состав, свободная высота которых превышает 9,5 м.

В случае необходимости по предварительному запросу в шлюзе правого берега можно обеспечить глубину не менее 5 м и свободную высоту в 13,5 м при оплате соответствующих расходов.

Статья 3

Выше и ниже шлюзов в продлении камер расположены вдоль каждого берега аванпорты.

Длина аванпортов шлюзов - 570 м, а ширина - 100 м.

Верхние аванпорты шлюзов, оборудованные рядом кнехтов, расположены в продлении стен верхних камер для направления составов при входе в шлюзы.

Статья 4

Вдоль каждого берега находятся места для ожидания и формирования составов, а именно: ниже шлюзов между 939 и 941 км, а выше—между 945 и 947 км.

Статья 5

Верхний подходный фарватер отвечается на 939 км: один по направлению к правому шлюзу, а другой — к левому шлюзу. Нижний подходный фарватер отвечается на 936 км: один по направлению к правому шлюзу, а другой — к левому шлюзу.

Статья 6

В камеры шлюзов допускаются только составы, максимальная длина и ширина которых не превышает, соответственно, 300 м и 33 м.

Статья 7

При наполнении и опорожнении камер шлюзов у соответствующего кнехта должен постоянно находиться член экипажа. В случае заклинивания кнехта он должен освободить швартовые, а судно подать ряд коротких последовательных звуковых сигналов с тем, чтобы привлечь внимание оператора шлюза для принятия необходимых мер.

Для обеспечения статистического учета капитаны судов должны во время шлюзования передать в пунктах, установленных Администрацией шлюза "Бюллетень прибытия", содержащий все данные, касающиеся судов или составов.

Подача во время шлюзования других звуковых сигналов, помимо тех, которые предусмотрены настоящими Правилами, строго запрещается.

Статья 8

На 935,700 км левого берега для судов, следующих вверх против течения и на 949 км правого берега для судов, следующих вниз по течению, установлены авансигналы, состоящие из двух белых огней, расположенных по горизонтали, которые указывают судам какой из двух шлюзов свободен. Эти авансигналы имеют следующее значение:

- a) два постоянных белых огня - запрещение проходить за пределы авансигнала;
- b) один постоянный белый огонь и один белый мигающий огонь - прохождение за пределы сигнала по направлению к берегу, соответствующему мигающему огню до места ожидания входа в шлюз разрешается;
- c) два мигающих белых огня - прохождение сигнала по направлению к одному и другому берегам до места ожидания входа в шлюз разрешается.

Статья 9

По обоим берегам на 941,200 км для судов, следующих вверх против течения, и на 944,950 км для судов, следующих вниз против течения, установлены позывные сигналы, состоящие из двух белых огней, расположенных по горизонтали, которые указывают судам, если вход в аванпорты шлюзов разрешен.

Эти сигналы имеют следующее значение:

- a) два постоянных белых огня - запрещение входить в аванпорт; суда должны остановиться перед сигналом;

- b) один постоянный белый огонь и один мерцающий белый огонь – разрешение войти в аванпорт со стороны, указанной мерцающим огнем;
- c) два белых мерцающих огня – разрешение войти в аванпорт с левой или с правой стороны.

Статья 10

На стенах аванпорта со стороны направления судна установлены сигналы, состоящие из двух белых огней, расположенных по горизонтали, которые указывают судам разрешение пройти через аванпорт до черты остановки перед воротами шлюза.

Эти сигналы имеют следующее значение:

- a) два постоянных белых огня – запрещение проходить за пределы сигнала;
- b) один постоянный белый огонь и один мерцающий белый огонь – разрешение войти в аванпорт и пройти до черты остановки перед воротами в шлюз со стороны мерцающего огня;
- c) два мерцающих белых огня – разрешение войти в аванпорт с одной и с другой стороны до черты остановки перед воротами в шлюз.

Статья 11

Световые сигналы, указывающие вход в шлюзы, установлены на правых стенках со стороны направления судна; эти сигналы имеют следующее значение:

- a) два постоянных красных огня, расположенных по вертикали, – судоходство приостановлено, шлюз не работает;
- b) два постоянных красных огня, расположенных по горизонтали, – вход в шлюз запрещен;
- c) один постоянный красный огонь – вход в шлюз запрещен, но суда должны быть готовы к шлюзованию;

- d) два постоянных зеленых огня, расположенных по горизонтали, - вход в шлюз разрешен.

Статья 12

Световые сигналы, дающие указания о выходе из камер шлюзов, установлены на правой стенке шлюза со стороны направления судна; эти сигналы имеют следующее значение:

- a) постоянный красный огонь - выход запрещен;
- b) постоянный зеленый огонь - выход разрешен.

Статья 13

Как общее правило, порядок прохождения шлюзов устанавливается по порядку прибытия судов к 939 км и 947 км. Для более рационального использования шлюза оператор может установить и другой порядок прохождения.

Статья 14

Шлюзование пассажирских судов с наливными судами либо с судами, перевозящими опасные вещества, запрещается.

Статья 15

Шлюзование наливных судов с судами, перевозящими взрывчатые вещества, запрещается.

Днем в период года с высокими температурами палуба наливных судов должна в обязательном порядке поливаться водой в течение всей операции шлюзования.

В период года с высокими температурами наливные суда, которые не имеют возможности обеспечить поливку палубы, могут шлюзоваться только ночью.

П

Плавание на участке Дуная между 965 и 975 км

Статья 16

При плавании вверх против течения ширина составов не должна превышать 60 м, а скорость хода не должна быть менее 6 км/час.

Статья 17

Суда, плавающие на участках между 965,500-966,000 км; 967,200-968,900 км; 970,300-970,900 и 972,200-973,700 км, должны соблюдать следующие положения:

- a) Приоритет прохода предоставляется судам, следующим вниз по течению;
- b) Запрещается:
 1. Расхождение и обгон составов, а также параллельное плавание.
 2. Обгон составов одиночными судами, исключая суда на подводных крыльях.
 3. Обгон одиночных судов или составов судами на подводных крыльях в момент расхождения одиночных судов и составов.
 4. Обгон одиночных судов составами.
- c) Встреча одиночных судов с другими одиночными судами или составами разрешается.

Оригинал: русский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКИ

Глава 9
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 9.01 – Определения

При применении части II Правил:

- а) плавучее транспортное средство – плавучее сооружение, предназначенное для сообщения и перевозки по водным путям, а также для буксировки по ним (морское судно, большое и малое суда внутреннего плавания, паром, шлюпка, плот);
- б) большое судно внутреннего плавания – плавучее транспортное средство длиной корпуса 15 м и более, шириной 3 м и более или водоизмещением 15 тонн и более;
- в) малое судно внутреннего плавания – плавучее транспортное средство длиной корпуса менее 15 м, шириной менее 3 м или водоизмещением менее 15 тонн. Малые суда внутреннего плавания в зависимости от рода движителей подразделяются на малые моторные суда и на малые суда без механического движителя или парусные малые суда, которые могут быть:
 - класса "А" с площадью парусов более 25 м² или имеющие килевой балласт массой не менее 200 кг;
 - класса "В" с площадью парусов 10 м² и менее 25 м² и имеющее шверт или килевой балласт массой менее 200 кг;
- г) буксируемая баржа – несамоходное грузовое судно, пригодное для буксировки и имеющее рулевое устройство;
- д) толкаемая баржа – несамоходное грузовое судно, приспособленное для вождения методом толкания;
- е) шлюпка (лодка) – плавучее транспортное средство длиной менее 7 м, водоизмещением менее 3 тонн или объемом цилиндров двигателя менее 250 см³, либо площадью парусов менее 10 м²;

- g) шлюпка (лодка) для переправы, судно для перевозки пассажирскую переправу через водный путь;
- h) тросовый паром – паром, передвигающийся посредством проложенного через водный путь направляющего каната;
- i) вахта – непрерывная служба наблюдения на борту или на береговом посту;
- j) дежурство – готовность на борту или на месте, откуда за судном ведется наблюдение;
- k) судно общего пользования – судно, которое может быть использовано любым лицом для перевозки пассажиров или грузов;
- l) судно производственное – судно, эксплуатируемое в целях выполнения производственной деятельности (рыболовство, добыча щебня и т.д.);
- m) судно служебное – судно, эксплуатируемое для несения определенной службы (служебная, регулярная спасательная деятельность и т.д.);
- n) судно спортивно-прогулочное – судно, эксплуатируемое для спорта, отдыха и прочих видов развлечений;
- o) фарватер – часть водного пути, огражденная расставленными знаками судоходной обстановки, и территория, регулярно используемая судами общего пользования, включая акваторию порта, якорных мест и перегруженочных пунктов.

Статья 9.02 – Общие правила плавания

1. Плавучее транспортное средство (включая и находящееся в движении судно технического флота) следует вести в соответствии с условиями погоды, движения, фарватера и прочими обстоятельствами, влияющими на безопасность плавания.

2. Плавучее средство транспорта с механическим движителем можно оставить без присмотра при условии, чтобы посторонние лица не могли ввести его в эксплуатацию.

Статья 9.03 – Общие запрещения и ограничения

1. Плавучее средство транспорта с двигателем внутреннего сгорания нельзя эксплуатировать без звукоглушительного устройства.

2. На борту плавучего средства транспорта музыка допускается только с такой громкостью, которая не мешает окружению.

3. Вблизи населенного пункта давать звуковой сигнал, указанный в пункте 2 статьи 4.03 Правил, запрещается.

4. На акватории, выделенной для купания, движение плавучих средств транспорта, за исключением случая, указанного в пункте 5., запрещается.

5. На акватории, выделенной для купания, малое судно и шлюпка могут передвигаться только тогда, если их постоянное место хранения (причал) находится на этой акватории; малое судно и шлюпка обязаны проходить через выделенную для купания акваторию по самому короткому маршруту со скоростью не более 5 км в час.

6. Огни (источник света), не указанные в Правилах, запрещается располагать на фарватере и вблизи его так, если они могут быть спутаны со световым сигналом, указанным в Правилах, мешать восприятию световых сигналов и угрожать безопасности плавания (например, ослепление экипажа).

Статья 9.04 – Лишение права на вождение судна

1. С согласия прокурора, судоходные власти могут лишить права на вождение судна лицо:

– которое находится под судом из-за совершения преступления в сфере водного транспорта до окончательного решения уголовного процесса;

– которое повторно или грубо нарушило положения Правил или других законодательных актов, связанных с судоходством, – продолжительностью не более 1 года.

2. Инспектор речной полиции или судоходной власти, выполняющий контроль, может лишить права на вождение малого судна или шлюпки водителя на месте, если водитель:

– причинил смертельное или жизнеопасное увечье, либо массовый несчастный случай посредством нарушения Правил или других законодательных актов, связанных с судоходством;

– несомненно водил судно под влиянием алкогольных напитков.

Полицейские власти отобранные права направляют судоходным властям.

Глава 10

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, СВЕТОВЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

Статья 10.01 – Опознавательные знаки

1. На корме иностранных малых спортивно-прогулочных судов и шлюпок следует располагать национальный флаг страны местожительства владельца или должна быть нанесена надпись этой страны.

2. На плавучей установке и судне технического флота (плавучее средство) должен наноситься учетный номер, указанный в его (ее) удостоверении. Относительно нанесения учетных номеров следует руководствоваться положениями, изложенными в пункте 3 статьи 2.01.

Статья 10.02 – Свето- и звукосигнальные устройства

Характеристики светосигналов, указанных в главе З Правил, а также звукосигнальных устройств приведены в Правилах технического надзора для судов внутреннего плавания. Эти характеристики относятся также и к свету, применяемому на технических сооружениях на фарватере, на препятствиях судоходству и на средствах для управления водным транспортом. Относительно силы света судоходные власти могут распоряжаться и по-иному.

Статья 10.03 – Освобождение от применения светосигналов

1. Светосигнал, указанный в статье 3.20, не требуется на судне, стоящем в бассейновом порту, а также на малом судне, пришвартованном к понтону и в достаточной мере освещенным с берега.

2. Светосигнал, указанный в статье 3.25, не нужно применять на плавучей установке, служащей для спортивно-прогулочных целей, если она не выступает от берега более чем на 5 м.

Статья 10.04 – Обозначение якорей судов технического флота на участке Райка-Гёнью

На участке Дуная от Райка (1851 км) до Гёнью (1791 км) якоря судов технического флота, расположенные на фарватере или в его непосредственной близости, необходимо обозначать с правой стороны фарватера швемером красного цвета, с левой стороны – швемером черного цвета, на которых ночью нужно расположить мигающий огонь красного и зеленого цвета соответственно. (См. рис. А1 и А2 Приложения 8).

Статья 10.05 – Обозначение килекторного судна

На передней части килекторного судна необходимо расположить вымпел красного цвета с зеленым кругом в середине.

Глава 12

ПОНТОННЫЕ МОСТЫ, СУДОХОДНЫЕ ШЛЮЗЫ, ПЛАВАНИЕ ДРЕЙФОМ

Статья 12.01 – Положения о понтонных мостах

1. Для сооружения понтонных мостов требуется разрешение судоходных властей.

2. Содержатель понтонного моста обязан два раза в день открывать мост; судоходные власти, в зависимости от потребностей движения, могут распоряжаться и по-иному.

Статья 12.02 – Положения о судоходных шлюзах

1. До или после шлюзования судам разрешается находиться на акватории шлюза, если это необходимо по причинам судоходства, или если на это работники шлюза дали разрешение.

2. Запрещается шлюзовать пассажирское судно или шлюпку вместе с судном, перевозящим огнеопасный или прочий опасный груз. Водитель судна, перевозящего взрыво-опасный груз, обязан перед шлюзованием информировать о характере груза персонал шлюза.

3. Если персонал шлюза не распоряжается по-иному, малые суда и шлюпки могут входить в шлюзовую камеру или выходить оттуда только после больших судов.

4. Для шлюзов правила швартовки и прохода судов излагаются в Регламенте, изданным эксплуатирующей организацией шлюза и согласованном с судоходными властями.

Глава 13

ПОЛОЖЕНИЯ О ШЛЮПКАХ

Статья 13.01 – Водители шлюпок (лодок)

1. Если законодательные положения не требуют наличия квалификации, то шлюпку водить может лицо:

а) имеющее возраст 14 лет;

б) умеющее плавать;

с) обладающее необходимой практикой, знающее особенности данной акватории, а также правила плавания.

2. Спортсмен возрастом до 14 лет, являющийся членом спортивного общества, может водить только гребное или парусное судно, и только под руководством и контролем тренера или лица, имеющего необходимую квалификацию, а также при наличии спасательных средств и аварийно-спасательного катера, при условии, что он умеет плавать и знает правила плавания.

3. При нахождении в шлюпке нескольких человек до отправления необходимо назначать водителя.

4. При групповом походе на лодках звеневой лодкой может руководить лицо, имеющее права на вождение и знающее особенности данной акватории.

Статья 13.02 – Техническое состояние и снабжение шлюпок

1. Положения о конструкции, снабжении и эксплуатации шлюпки приведены в приложениях 9 и 10.

2. Водитель шлюпки обязан заботиться о том, чтобы перед отплытием шлюпка была снабжена средствами, необходимыми для эксплуатации, и находилась в хорошем техническом состоянии.

3. Дождевую воду и накопившуюся, а также просачивающуюся необходимо удалить из шлюпки.

Статья 13.03 – Правила плавания шлюпок

1. От берега или с другого причала можно отчаливать и изменять курс таким образом, чтобы не мешать другому участнику движения по воде.

2. В случае встречи шлюпок, правила встречного плавания изложены в пункте 6 статьи 6.02.

3. Купальщиков необходимо обходить на расстоянии не менее 5 м таким образом, чтобы они остались между шлюпкой и более близким берегом. При необходимости, купальщиков нужно предупредить голосом о приближении шлюпки.

4. Шлюпка, плывущая вниз по реке, должна обеспечить возможность прохода для шлюпки, плывущей вверх по реке недалеко от берега, в случае встречи (если надежное прохождение мимо друг друга возможно только посредством изменения направления одной из шлюпок) шлюпка, плывущая вверх по реке, должна уступить дорогу.

5. В случае пересечения курса шлюпка, прибывающая справа, пользуется приоритетом.

6. Моторная или гребная шлюпки должны уступить дорогу паруснику.

7. Шлюпке запрещается пересекать курс судна на ходу на расстоянии менее 300 м, судна на подводных крыльях – менее 1000 м, а также приближаться к судну на ходу на расстояние менее 30 м, если при этом габариты фарватера позволяют. Судно (плавучее средство транспорта), выполняющее маневры для отхода, считается судном на ходу.

Статья 13.04 – Прочие положения, касающиеся использования лодок

1. Шлюпку на ходу, даже с целью купания, можно покидать только с разрешения водителя шлюпки.

2. За купальщиком должна следовать шлюпка до тех пор, пока он не находится в полной безопасности.

3. За исключением кормовой гребли и передвижения с помощью багра, в лодке во время хода находиться в положении стоя запрещается.

4. Буксировать лодку, малое судно или катающегося на водных лыжах с моторной лодкой только тогда, если:

а) водитель моторной лодки имеет права на вождение малого судна;

б) двигатель имеет мощность, достаточную для буксировки;

с) для крепления буксирующего троса как на моторной лодке, так и на буксируемом плавучем транспортном средстве имеются соответствующие закрепляющие средства (кнехт, утка, гак и т.д.) и буксирующий канат не препятствует маневренности лодки;

д) буксирующий трос как на буксирующем, так и на буксируемом судах может быть закреплен таким образом, чтобы было возможно легко отдавать его.

5. Спортивные общества, пункты проката лодок, дома отдыха и прочие организации должны вести журнал о прокате плавучих транспортных средств, для вождения которых необходимо иметь квалификацию. В журнале нужно указать учетный номер средства, продолжительность проката и данные лица, берущего лодку напрокат (имя, фамилия, почтовый адрес, номер удостоверения личности).

6. Обучать вождению лодки и тренировать разрешается только вблизи берега, вне фарватера и акватории порта.

Глава 14

ПРАВИЛА КАТАНИЯ НА ВОДНЫХ ЛЫЖАХ

Статья 14.01 – Общие правила

1. Воспрещается кататься на водных лыжах:

а) в бассейновом порту и перед входом в порт в районе 200 м;

б) на акватории, принадлежащей шлюзу;

- c) на якорном месте;
- d) в узких проходах;
- e) в пролете моста;
- f) на акватории, отведенной для купания;
- g) по Дунаю в Будапеште на участке между северным и южным железнодорожными мостами;
- h) в рукаве Дуная "Рацкеве" и на озерах, за исключением акватории, отведенной для катания на водных лыжах (трасса для водных лыж).

2. Кататься на водных лыжах разрешается только в условиях хорошей видимости.

3. Катающийся должен иметь на себе спасательный жилет.

4. На борту судна, буксирующего катающегося на водных лыжах, кроме водителя судна должен присутствовать и проводник, который должен следовать за катающимся и предупреждать его о возможных опасностях.

Статья 14.02 – Прокладка трасс для катания на водных лыжах

1. Прокладку трасс для катания на водных лыжах осуществляет судоходная власть при согласовании с полицией, компетентной на данной территории. Трассы для катания на лыжах необходимо ограждать буями.

2. О размещении буев должен заботиться эксплуатирующий трассу.

Статья 14.03 – Правила буксировки

1. Моторное судно, буксирующее катающегося на водных лыжах, а также сам катающийся не могут пересекать курс судна на ходу на расстоянии менее 300 м и судна на подводных крыльях – менее 1000 м, и не должны приближаться к ним на расстояние менее 30 м.

2. Ни буксирующему моторному судну, ни катающемся на лыжах нельзя приближаться к купальщику на расстояние менее 20 м; буксирующему моторному судну и буксированному катающемся запрещается проход мимо купальщика таким образом, чтобы он оказался между ними.

3. Запрещается волочить буксирный трос без катающегося.

Глава 15

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 15.01 – Несение вахты и дежурство на судах

1. Должна находиться вахта на судне, стоящем вне фарватера, если:

а) на борту судна находятся пассажиры или прочие лица;

б) судно перевозит взрывоопасные или радиоактивные грузы, указанные в Приложении 5 Правил;

с) местные условия требуют этого (ледоход, наводнение, получение пробоины, опасность пожара);

2. На самоходных судах, судах технического флота, стоящих вне фарватера, необходимо установить дежурство на борту.

3. Охрану судов, рядом стоящих вне фарватера, можно организовать и совместную.

4. В бассейновых портах суда могут быть переданы портовой службе охраны.

5. Простаивающие суда, на борту которых не требуется несение вахтенной службы или дежурства, должны быть отданы под надзор лица, которое в состоянии контролировать соблюдение мер, указанных в пункте 3 статьи 7.01, заботиться об устранении недостатков и о размещении сигналов, требуемых Правилами.

Статья 15.02 – Правила перевозки пассажиров

1. Водитель судна может разрешать посадку пассажиров на судно и высадку из него только на пристани, отведенной для пассажирского движения.
2. Посадка и высадка пассажиров запрещается до тех пор, пока водитель судна или его уполномоченный не даст на это разрешение.
3. Водитель судна может отказать в перевозке лиц, о которых может предполагать, что они ставят под угрозу спокойствие или физическую невредимость пассажиров.
4. Пассажирским судам вести счленную группу, буксировать, двигаться в буксируемом составе и толкать допускается только с разрешения судоходных властей.
5. Водитель судна должен заботиться о равномерной загрузке судна.
6. Перевозка опасных грузов вместе с пассажирами запрещается.
7. За исключением шлюпок, при определении максимально допустимой пассажировместимости судна учитывать:
 - а) два ребенка возрастом до десяти лет приравниваются одному пассажиру (этот способ расчета возможно применять на оз. Балатон до 10% допустимой пассажировместимости, на прочих внутренних водах – до 25%);
 - б) ребенка возрастом до четырех лет, если он не занимает отдельного места для сидения, не нужно считать в составе пассажиров.
8. Указанное в пункте 7 применяется только в том случае, если каждый пассажир (взрослые и дети) может быть размещен на местах для сидения.

Статья 15.03 – Расписание по тревоге

Если состав экипажа судна превышает пять человек, водитель судна должен в служебном распоряжении (расписании по тревоге) урегулировать задачи экипажа на случай пожара, получения пробоины и спасения на воде. Экипаж должен быть ознакомлен с расписанием по тревоге.

Статья 15.04 – Препятствия на фарватере

1. Судоходные власти могут установить срок для снятия судна, севшего на мель или затонувшего на фарватере, в целях освобождения фарватера. Если владелец судна не выполняет свои обязанности по освобождению фарватера до указанного срока, судоходные власти могут освободить фарватер за счет судовладельца.

2. Запрещается располагать на фарватере предметы, представляющие угрозу для плавания, забивать колы, ставить на якорь малое судно или шлюпку. На акватории вне фарватера разрешается забивать колы для швартовки шлюпок, но перед отходом необходимо их удалить.

Статья 15.05 – Положения для судов, перевозящих опасные грузы

1. Запрещается стоянка судна, перевозящего опасный груз, под мостом, на расстоянии менее 100 м от моста, другого судна, железной дороги, или здания на берегу.

2. Перегрузка опасных грузов разрешается только при соблюдении условий, установленных судоходными властями.

3. При погрузке и выгрузке взрывоопасных грузов, а также огнеопасной жидкости класса 1 (К-1), перечисленных в Приложении 4 к Правилам, а также если после выгрузки огнеопасной жидкости, входящей в классы 1 (К-1) и П (К-2) цистерны еще не дегазированы, нужно расположить на судне щит со знаком 1У.5 (запрещающий боковую стоянку), указанный в Приложении 3.

4. С начала погрузки и выгрузки огнеопасной жидкости до их окончания необходимо создать хорошо проводящую металлическую связь между судном и береговым заземителем; резиновые шланги могут быть использованы только с металлической спиралью.

5. На борту судов, перевозящих огнеопасные жидкости, находящихся под погрузкой, и если после выгрузки такого рода груза суда еще не дегазированы, кроме указанных в пункте 1 статьи 8.02, запрещается:

- использовать средства, инструменты, одежду, вызывающие искрообразование, или которые могут заряжаться статическим электричеством;
- проводить работу, сопровождающуюся с искрообразованием;
- расположение ламп над грузовыми или воздушными отверстиями;
- во время перевозки и разгрузки закрытым способом открывать для вентиляции крышки расширительных шахт.

6. До начала погрузки и выгрузки огнеопасной жидкости необходимо проверять готовность к использованию пожарного инвентаря.

Статья 15.06 – Перевозка крупногабаритных грузов с малым удельным весом

При перевозке крупногабаритных грузов с малым удельным весом можно отказаться от выполнения положения пункта 2 статьи 1.07, за исключением требования о достаточной остойчивости, при следующих условиях:

- а) при необходимости использования рулевого устройства судна на верху груза необходимо поставить вспомогательный персонал для передачи команды по управлению человеку, стоящему у штурвала;
- б) на верху груза по всей его длине нужно проложить дорожку для входа и выхода на груз и с груза, и установить впереди и сзади трапы;
- с) для огнеопасного груза (например, пенька, солома) дымовые трубы судна необходимо снабжать искрогасителем и на хорошо видимом месте расположить щит, запрещающий курение.

В данном случае груз нужно расположить так, чтобы были обеспечены: контроль уровня подсланевых вод, а также доступ к люку трубопровода водоотливного насоса; места у кнехт судна и для маневра с якорем.

Статья 15.07 – Работы на фарватере и культурные мероприятия на воде

1. Для проведения работ на фарватере или в его близости необходимо иметь разрешение судоходных властей. Порядок получения указанного разрешения содержится в Приложении 11.

2. Для проведения мероприятий (соревнование, демонстрация) необходимо иметь разрешение полиции. Порядок получения разрешения содержится в Приложении 12.

3. Если мероприятие, указанное в пункте 2, касается фарватера, то полиция разрешение выдает с согласия судоходных властей. Если мероприятие касается пограничных вод, то для выдачи разрешения необходимо и согласие пограничных властей.

Статья 15.08 – Запрещение потребления алкогольных напитков

1. Водителю плавучего транспортного средства, судна технического флота непосредственно перед вождением, а также во время вождения запрещается употреблять алкогольные напитки или прочие напитки, вызывающие подобные действия; запрещается в состоянии влияния алкогольных напитков водить плавучее транспортное средство, судно технического флота и передавать вождение лицу, находящемуся в таком состоянии.

2. Если в целях безопасного вождения судна необходима совместная работа нескольких лиц (водитель, рулевой, механик, баржевой и паромный матросы), то указанные положения в пункте 1 действительны для каждого из них, несущих службу одновременно.

Глава 16

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПЕРЕПРАВ

Статья 16.01 – Самоходные суда и шлюпки, работающие на переправе

1. На самоходном судне, регулярно работающем на переправе, ночью необходимо нести огни, указанные в пункте 2 статьи 3.16.
2. Положения пункта 1 статьи 6.23 необходимо соблюдать на самоходном судне и шлюпке, работающих на переправе.

Статья 16.03 – Перевозка пассажиров и средств дорожного транспорта

1. Пассажир средства дорожного транспорта, за исключением лиц, перечисленных в пункте 2, должен выйти перед его въездом на паром и войти только после его выезда с парома.

2. В течение рейса могут оставаться в средстве дорожного транспорта:

- а) больной, сопровождающий его врач, санитар или прочие сопровождающие лица, если это сопровождающий врач считает необходимым или если сопровождающее лицо подтверждается документом врача о необходимости сопровождения;
- б) арестованный, сопровождаемый вооруженной охраной.

Во время переправы водитель машины скорой помощи и вооруженный конвой должны находиться возле машины.

3. Водитель средства автодорожного транспорта, после расположения машины на пароме, должен остановить двигатель и выйти из машины. На самоходных паромах водители автомашин могут находиться в машине, но они должны держать дверь автомашины открытой в течение переправы паромом.

4. Ездовой (ездовые) гужевого транспорта должен находиться впереди животных во время переправы; после швартовки парома они могут вывезти свои повозки в порядке, определенном водителем парома.

5. О заклинивании перевозимых транспортных средств должен заботиться водитель парома.

6. Пассажиры могут садиться в паром только после транспортных средств и животных. С парома разрешается выезд транспортных средств и животных только после выхода пассажиров.

7. Водитель парома должен заботиться о том, чтобы средство дорожного транспорта с осевым давлением, выше допущенного для данного парома, не въезжало на паром; распределение пассажиров, транспортных средств, животных и грузов было равномерным, чтобы не было препятствий для посадки и высадки пассажиров. Водитель транспортного средства, по желанию водителя парома, должен сообщать данные об осевом давлении.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СНАБЖЕНИЕ ШЛЮПОК

Приложение 10

№ пп	Т и п	Снабжение			
		Якорь	Якор- ный трос	Весло- руле- вое	Уклю- чина
КГ	М	ШТ	ШТ	ШТ	ШТ
1. Гребные шлюпки					
1.	Байдарка-каноэ	-	-	-	-
2.	Речная килевая шлюпка	-	-	1	2
3.	*Речная килевая "звеневая" шлюпка	-	-	4	4
4.	Плоскодонная служебная или спасатель- ная лодка	-	-	1	2
5.	Плоскодонная лодка вмест. до 4 чел.	-	-	1	2
6.	Плоскодонная лодка вмест. выше 4 чел.	-	-	1	1
7.	Рыболовная лодка	-	-	1	1
8.	Озерная килевая спасательная шлюпка	-	-	2	2
9.	Озерная килевая лодка	-	-	2	2
10.	Озерная плоскодонная рабочая лодка	7-10	10	1	2
	II. Моторные лодки				
11.	Речная шлюпка с бортовым навесным двигателем	-	-	1	1
12.	Речная шлюпка с кормовым навесным дви- гателем вместимостью до 4 чел.	-	-	1	1
13.	Речная шлюпка с кормовым навесным дви- гателем вместимостью выше 4 чел.	-	-	1	1
14.	Озерная шлюпка с кормовым навесным двигателем	4-8	8	1	1
	III. Парусная шлюпка				
15.	Парусная шлюпка	8-10	15	1	1

Приложение 10
(продолжение)

		Снаряжение				Донная решетка	
№ пп	Багор	Черпак	Спасательный круг	Швартовный линь	Пакет первой помощи	Сигналльная лампа белого цвета	Рулевое устройство
	шт	шт	шт	шт	шт	шт	шт
1.	-	-	-	3	-	1	-
2.	-	1	1	4	1	1	-
3.	1	1	1	4	1	1	-
4.	-	1	1	4	1	1	-
5.	1	1	1	4	1	1	-
6.	1	1	1	5	1	1	-
7.	1	1	1	4	1	1	-
8.	1	1	1	5	1	1	-
9.	-	*	*	4	1	1	-
10.	1	*	*	4	1	1	-
11.	*	*	*	4	1	1	-
12.	*	*	*	4	1	1	-
13.	-	-	1	4	1	1	-
14.	-	-	-	4	1	1	-
15.	-	-	-	1	-	1	-

Примечание: * - в соответствии с типом шлюпки, на которой устанавливается двигатель.

Снабжение гоночной шлюпки необходимо обеспечить согласно правилам гонки. Для целей систематической спасательной деятельности разрешается применять в качестве спасательной шлюпки только шлюпки вместимостью 4 чел. и более.

Снабжение шлюпок общего пользования и шлюпок, служащих для производственных и служебных целей, может быть определено судоходными властями и по-иному.

ОГРАНИЧЕНИЯ, РАСПРОСТРАНЯЮЩИЕСЯ НА КАРАВАНЫ

1. Допустимые наибольшие габариты караванов на участке Дуная от Райка до Гёнью, с учетом уровня воды по Братиславскому водомерному посту.

А. Габариты буксируемых составов

а) при плавании вниз:

при счале с судном с механическим движителем лагом допускается буксировка только одного судна, а при буксировке на канате не более четырех, счаленных бортами в один ряд судов. Ширина счаленного ряда при уровне воды + 350 см и более не должна превышать 46 м, а при уровне воды менее + 350 см - 35 м. Если оба крайние суда состава порожние и уровень воды +300 см и более, то ширина состава может достигать 46 м.

б) при плавании вверх:

- при уровне воды + 300 см и более лагом допускается буксировка одного судна, а на канате в кильватере не более пяти судов или не более четырех, счаленных по два в два ряда. Для составов из порожних судов допускается буксировка до шести судов, счаленных по два в три ряда. Из счаленных бортами судов отсутствие рулевого устройства допускается только на одном из них;

- если уровень воды менее + 300 см, то допускается буксировка лагом одного судна и на канате четырех судов, счаленных в кильватере или двух судов, счаленных бортами. Из счаленных бортами судов отсутствие рулевого устройства допускается только на одном из них.

В. Габариты толкаемых составов

а) при плавании вниз:

- при уровне воды + 350 см и более, длина состава должна быть не более 140 м, а ширина не более 46 м;
- при уровне воды менее + 350 см, длина состава должна быть не более 140 м, а ширина не более 35 м;

б) при плавании вверх:

- при уровне воды + 350 см и более, длина состава должна быть не более 210 м, а ширина не более 23 м. В случае, если ширина состава при этом не превышает 12 м, длина состава может быть 220 м;

- при уровне воды менее + 350 см, но более +250 см, длина состава должна быть не более 185 м, а ширина не более 23 м. В случае, если ширина состава при этом не превышает 12 м, длина состава может быть 195 м;

- при уровне воды менее + 250 см, длина состава должна быть не более 165 м, а ширина не более 23 м. В случае, если ширина состава не превышает 12 м и он имеет эффективное носовое подруливающее устройство или скорость хода по всему участку составляет не менее 6 км/час, то допускаемая длина состава может быть не более 195 м.

2. Допустимые наибольшие габариты караванов на участке Дуная от Гёнью до Бок (за исключением района г.Будапешт):

а) при плавании вниз в счале буксирующее судно может буксировать лагом только одно судно, а буксировать на канате только два ряда судов; ширина ряда не должна превышать 53 м;

б) при плавании вверх буксирующее судно может буксировать не более 5 рядов судов, ширина ряда не должна превышать 42 м.

3. Габариты караванов и их скорость хода в районе Будапешта:

В районе г.Будапешт от верхней стрелки острова Маргит (1652 км) до южного железнодорожного моста (1642,5 км) допускаются следующие максимальные габариты караванов:

А. При плавании вниз:

- а) одна баржа счаленная лагом и один ряд барж, буксируемых на канате. Ширина буксируемого ряда барж должна быть не более 53 м;
- б) длина толкаемого состава (включая толкач) должна быть не более 175 м, а ширина не более 50 м.

В. При плавании вверх:

- а) буксируемые составы должны быть не более трех рядов, счаленных друг за другом. Ширина первого и второго ряда должна быть не более 35 м, а третьего - не более 23 м. Длина буксирного троса должна быть не более 100 м;
- б) общая длина толкаемого состава (включая толкач) должна быть не более 240 м, а ширина не более 35 м;
- с) скорость хода буксируемых и толкаемых составов должна быть не менее 6 км/час (за исключением местной перестановки судов, скорость хода при которой должна быть не менее 4 км/час).

Оригинал: русский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

Выписка из Сборника
Правил безопасности плавания на внутренних водных
путях Чехословацкой Социалистической Республики
Глава II

Дополнительные предписания, применяемые на Дунае

Статья 11.01

Область применения

Постановления настоящей главы распространяются на:

- а) р.Дунай от устья р.Морава (1880,260 км) до устья р.Ипель (1708,200 км);
- б) р.Морава от устья, где она впадает в р.Дунай у Девина (1880,260 км на Дунае), до слияния с р.Дией (74,500 км);
- в) судоходную часть р.Ваг.

Статья 11.02

Судовые документы

(к ст. 1.10)

- (1) На безэкипажном судне судовое удостоверение и моральное свидетельство заменяются следующим образом:
- а) судовое удостоверение заменяется надписью, содержащей следующие данные:
 - аа) номер судового удостоверения,
 - аа) срок действия судового удостоверения,
 - аа) максимальные размеры судна (длина, ширина, высота борта, максимальная высота и осадка судна),
 - аа) указания, касающиеся возможных ограничений плавания на некоторых участках водного пути или вида перевозимых грузов.

Кроме вышеуказанной надписи на борту судна или буксира-толкача может находиться копия или фотокопия судового удостоверения.

- b) мерительное свидетельство заменяется фотокопией либо заверенной копией, находящейся на борту судна или буксира-толкача, либо надписью, содержащей выписку из мерительного свидетельства, в частности, грузовую таблицу;
 - c) надписи, приведенные в пп. а) и б), наносятся на щите либо на борту судна в удобном и хорошо видимом месте и должны быть защищены от возможных повреждений.
- (2) Список членов экипажа судна должен содержать: название судна, фамилию владельца судна и его место жительство, поименный список экипажа со следующими данными: порядковый номер, место работы, фамилия, дата и место рождения, гражданство, должность или обоснование присутствия на судне, дата и место прибытия на судно или выбытия с него. Список экипажа должен быть подписан капитаном судна и заверен судовой печатью. Количество экземпляров списка должно отвечать требованиям компетентных органов.
- (3) Судовой журнал ведет капитан судна. Когда судно находится в плавании, то в нем необходимо отмечать следующие данные:
- a) дата и место прибытия, отбытия и других маневров;
 - b) данные о количестве груза, пассажиров и осадке судна;
 - c) данные о количестве буксируемых, толкаемых судов или единиц счленной группы, о типе состава судов, о грузе и осадке отдельных судов;
 - d) время смены вахты на капитанском мостике и у руля;
 - e) события, наблюдавшиеся во время плавания (аварии судов, препятствия, состояние судоходного пути (фарватера), навигационная обстановка, тяжелые случаи заболевания или несчастные случаи на судне и т.п.);
 - f) время и место уменьшения или повышения скорости главных двигателей машин (об/мин);

- g) название обгоняемых или встречных судов;
- h) метеоусловия, влияющие на судоходство (туман, снегопад, буря, направление и сила ветра, уровень воды и т.п.);
- i) данные о посадке и высадке членов экипажа.

Статья 11.03

Освобождение от несения обязательной
сигнализации

(к ст. 3.25, 3.27 и 3.41)

Суда или плавающие средства освобождаются от несения ночной сигнализации в следующих случаях:

- a) плавающие средства, которые исключительно служат для спортивных целей и не выступают в фарватер более, чем на 5 метров, могут не нести белый сигнал, указанный в ст.3.25;
- b) затонувшие или севшие на мель малые суда должны нести сигналы, предписанные в ст.3.27 и ст. 3.41 только в тех случаях, когда они являются препятствием для судоходства.

Статья 11.04

Допустимые пределы шума в рулевой рубке

(к ст. 4.01)

Если судно идет в нормальных эксплуатационных условиях, шум в рулевой рубке (на уровне головы рулевого) не должен превышать 70 дБ (А) для обеспечения слышимости звуковых сигналов.

Статья 11.05

Запрещение стоянки судов и водного спорта (к главе 7 и ст.9.04)

- (1) На пограничном участке р.Дунай от устья р.Морава (1880,260 км) до 1872,700 км запрещено:
 - a) поднимать суда, плавающие средства и ставить на стоянку. Это запрещение не распространяется на аварийные случаи и на суда, осуществляющие гидротехнические работы, а также на суда речного и судоходного надзора;
 - b) организовывать любые спортивные мероприятия.
- (2) На участке р.Дунай от устья р.Морава (1880,260 км) до Клижска Нема (1791,000 км) запрещено плавание на водных лыжах и при волнении.

Статья 11.06

Ограничения размеров составов (к ст. 1.06)

- (1) На участке р.Дунай от устья р.Морава (1880,260 км) до Клижска Нема (1791,000 км) разрешаются следующие толкаемые и буксируемые составы:

Буксируемые составы:

- a) в судоходстве вниз по течению буксир по борту может вести только одно судно и буксировать не более 4 судов в одном ряду. При уровне воды по в/п Братислава 350 см и более допускаемая максимальная ширина ряда должна быть 46 м, а при уровне воды ниже 350 см - 35 м. Если в ряду крайние суда порожние, то при уровне воды по в/п Братислава 300 см и более допускаемая максимальная ширина ряда - 46 м;

- b) в судоходстве против течения при уровне воды по в/п Братислава 300 см и более буксир по борту может вести одно судно и буксировать не более 5 судов в кильватере либо по два судна по бортам, счаленных в два ряда (всего четыре единицы). Порожних судов можно буксировать 6, если они счалены в два или три ряда, причем, в одном ряду без руля может быть только одно судно;
- aa) при уровне воды по в/п Братислава ниже 300 см буксир по борту может вести одно судно и буксировать четыре судна в кильватере,
- bb) при уровне воды по в/п Братислава ниже 300 см буксир может буксировать не более двух судов, счаленных в один ряд, при этом в ряду без руля может быть только одно судно.

Толкаемый состав

- a) при плавании по течению:
 - aa) при уровне воды по в/п Братислава 350 см и выше допускаемая максимальная длина состава должна быть 140 м, а ширина - 46 м,
 - bb) при уровне воды по в/п Братислава ниже 350 см допускаемая максимальная длина состава должна быть 140 м, а ширина - 35 м;
- b) при плавании против течения:
 - aa) при уровне воды по в/п Братислава 350 см и более допускаемая максимальная длина состава должна быть 210 м, а ширина - 23 м, или длина - 220 м, но при этом ширина - 12 м,
 - bb) при уровне воды по в/п Братислава ниже 350 см допускаемая максимальная длина состава должна быть 185 м, а ширина - 23 м, или длина - 195 м, но при этом ширина - 12 м,

cc) при уровне воды по в/п Братислава ниже 250 см допускаемая максимальная длина состава должна быть 165 м, а ширина - 23 м.. Если ширина толкаемого состава не превышает 12 м, то длина состава может быть 195 м при условии, что толкаемый состав будет оснащен эффективным подруливающим устройством и способен на любом речном участке обеспечить скорость не менее 6 км/час.

(2) На участке р.Дунай между Клижска Нема (1791,000 км) и устьем р.Ипель (1708,200 км) допускаются следующие размеры толкаемых составов:

- a) при плавании по течению буксир по бортам может вести только по одному судну и буксировать два ряда счлененных судов, при этом допускаемая максимальная ширина ряда должна быть 53 м;
- b) при плавании против течения буксир может буксировать 5 рядов судов, при этом допускаемая максимальная ширина должна быть 42 м.

(3) Мощность буксиров-толкачей и буксиров, указанных в абзацах 1 и 2, должна соответствовать постановлениям статьи 6.21.

Статья 11.07

Ограничения и прекращение судоходства
при высоком уровне воды и наводнении

(к ст. 1.06)

(1) На совместном чехословацко-австрийском участке (1880,2 - 1872,7 км), на чехословацком участке (1872,7 - 1850,0 км) и на совместном чехословацко-венгерском участке р.Дунай (1850,0 - 1708,2 км) в случае возникновения наводнения, т.е. когда уровень воды достигнет и превысит по в/п в/п в: Вене - 610 см, Хайнбурге - 638 см, Братиславе - 700 см, Дунаремете - 580 см, Комарно - 600 см, Эстергоме - 600 см для защиты объектов и сооружений, предназначенных для предотвращения наводнения, необходимо идти с повышенной осторожностью вблизи береговых укреплений и со сниженной скоростью.

- (2) Прекращение судоходства объявляется навигационным оповещением на период, когда уровень воды превысит 690 см по в/п Вена, 770 см - по в/п Братислава и 680 см - по в/п Комарно, при условии, если наводнение будет продолжаться. Судам, которые во время объявления прекращения судоходства находятся на линии, плавание разрешается до ближайшего порта или причала. Перед наводнением все суда должны быть в порту-убежище или других защищенных местах.
- (3) Запрещение плавания не распространяется на суда, которые идут для спасательных работ и которые выполняют государственный надзор судоходства.
- (4) Исключение из постановления абзаца 2 может быть сделано только судоходной администрацией в обоснованных случаях.

Навигационное оповещение

№ 14/1964

На основании § 2 абзаца 5 закона 26/1964 Сборника о внутреннем судоходстве в связи с началом эксплуатации судов на подводных крыльях в Чехословацком Дунайской пароходстве национального предприятия, приказываю всем судоводителям и судоходным предприятиям:

1. Для пассажирских судов на подводных крыльях действительны Правила безопасности плавания (далее ПБП) со следующим дополнением: "Суда на подводных крыльях при встрече с другими судами, кроме предписанных звуковых сигналов, с борта судна со стороны встречи с другим судном и в дневное время дают сигнал в виде яркого белого огня."

Сигнал, предписанный в статье 43 ПБП, т.е. поднятие темно-синего флага не распространяется на суда на подводных крыльях.

2. Все виды судов и лодок при встрече с судами на подводных крыльях, по возможности, не меняют свое положение и первоначальный курс плавания.

3. Предпочтение в выборе стороны курса перед остальными судами имеют суда на подводных крыльях.

4. Суда на подводных крыльях дают звуковой сигнал на расстоянии 2 км от встречного судна при плавании по течению и на расстоянии 1 км - при плавании против течения.

5. Суда на подводных крыльях при обгоне судов плывут на расстоянии, позволяющем при данных обстоятельствах (условиях судоходства).

6. При приближении и плавании по трудным участкам реки (узкие места, судоходные пролеты мостов), суда на подводных крыльях по ПБП имеют все права пассажирских судов.

7. Конструкция и оснащение судов на подводных крыльях имеют свои особенности и для них необходимо иметь специальный причал для стоянки. Стоянка других судов возле них запрещена.

8. Пассажирские и другие самоходные суда, которые при плавании создают волны, при встрече с судами на подводных крыльях обязаны своевременно и в достаточной мере снизить скорость хода для предотвращения аварии и увечья.

Навигационное оповещение
№ 7/1975

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
Федерального министерства транспорта
от 4 апреля 1975 года № 9.806/75
об ограничении размеров составов на Дунае

Федеральное министерство транспорта постановляет
на основании §§ 17 и 24 закона № 26/1965 Сборника о
внутреннем судоходстве:

§ 1

Правила безопасности плавания на внутренних вод-
ных путях^{x)} изменяются и дополняются следующим образом:

Статья 11.06 изложена в следующей редакции:

Статья 11.06
Ограничение размеров составов
(к ст. 1.06)

- (1) На участке Дуная от устья реки Моравы (1880,260 км)
до Клижска Нема (1791,000 км) разрешается плавание
следующим буксируемым и толкаемым составам:

x) приложение к памятке ФМТ № 155/1973 Сборника,
в которой изданы Правила безопасности плавания
на внутренних водных путях.

Буксируемый состав:

- a) при плавании по течению буксир может вести по борту одно судно, а буксировать 4 судна в одном ряду. Этот ряд при уровне воды по в/п Братислава 350 см и более может иметь допускаемую максимальную ширину 46 м, а при уровне воды ниже 350 см - 35 см. Если в ряду крайние суда идут порожнем, то допускаемая максимальная ширина должна быть 46 м при уровне воды по в/п Братислава 300 см;
- b) при плавании против течения:
 - aa) при уровне воды по в/п Братислава 300 см и более буксир по борту может вести одно судно и буксировать в кильватере не более 5 судов или по два судна по бортам, счлененных в два ряда - 4 единицы. Буксир может буксировать в кильватере 6 судов порожнем, если они по бортам счленены в два-три ряда, при этом в одном ряду без руля может быть только одно судно,
 - bb) при уровне воды по в/п Братислава ниже 300 см буксир может вести по борту одно судно и буксировать 4 судна в кильватере,
 - cc) при уровне воды во в/п Братислава ниже 300 см буксир может буксировать в кильватере максимально два судна, счлененные в одном ряду, при этом в ряду может быть только одно судно без руля.

Толкаемый состав:

- a) при плавании по течению:
 - aa) при уровне воды по в/п Братислава 350 см и более толкаемый состав может иметь допускаемую максимальную длину 140 м, а ширину - 46 м,

- бб) при уровне воды по в/п Братислава ниже 350 см толкаемый состав может иметь допускаемую максимальную длину 140 м, а ширину - 35 м;
- б) при плавании против течения:
 - аа) при уровне воды по в/п Братислава 350 см и более толкаемый состав может иметь допускаемую максимальную длину 210 м, а ширину - 23 м, или длину - 220 м, при этом ширину - 12 м,
 - бб) при уровне воды по в/п Братислава ниже 250 см толкаемый состав может иметь допускаемую максимальную длину 165 м, а ширину - 23 м. Если ширина толкаемого состава не превышает 12 м, то состав может иметь длину - 195 м, при условии, что состав будет оснащен эффективным подруливающим устройством и способен на любом речном участке обеспечить скорость не менее 6 км/час.

(2) На участке р.Дунай между Клижска Нема (1791,000 км) и устьем р.Ипель (1708,200 км) допустимы следующие размеры буксируемых составов:

- а) при плавании по течению буксир по бортам может вести по одному судну и буксировать два ряда судов, счленных в один ряд, при этом ширина ряда не должна превышать 53 м;
- б) при плавании против течения буксир может вести в кильватере 5 рядов судов, при этом ширина не должна превышать 42 м.

(3) Мощность буксиров-толкачей и буксиров, приведенных в абзацах 1 и 2, должна отвечать постановлениям статьи 6.21.

§ П

Настоящее постановление вступает в силу 1 мая 1975 г.

Оригинал: французский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ*

* Выписка из Правил плавания по внутренним водным путям, изданных в BGBL № 198/1974.

РАЗДЕЛ 3

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ АВСТРИИ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 11.01 – Определения

1. Не нарушая положений, изложенных в статье 1.01:

а) термин "специальное судно" означает любое судно, используемое для спасательных работ или оказания помощи, речным надзором, службой общественной безопасности, таможенным надзором или Администрацией гидростроительства. Кроме того, в районе шлюза суда, принадлежащие соответствующему предприятию гидроузла, считаются "специальными судами". Однако перечисленные суда считаются специальными только когда они находятся в пути к месту срочного вмешательства или работают там;

б) термин "плавучая установка" означает не только сооружения, перечисленные в качестве примера в статье 1.01, пункт "г", но и другие устройства подобного назначения, в частности те, которые служат жилищем, складом или для коммерческих либо спортивных целей, так например, плавучие нефтяные бункеры, мастерские и трамплины для водных лыж;

с) термин "плавучие сооружения" означает плоты, плавучие установки и прочие моторные и немоторные средства, способные плавать одиночно или в соединении, так например, спортивные парусные доски, буксируемые плавучие средства без экипажа и плавучие средства для буксировки водных лыж, если они не являются судами;

д) термин "не свободно плавающий паром" означает паром, который пересекает водный путь, но не при помощи собственного двигателя или другого судна, в частности, паромы, пересекающие водный путь при помощи троса, пришвартованного выше паромной переправы (паром на продольном тросе, "летучий мост") или при помощи троса, переброшенного с одного берега на другой (паром на подвесном тросе) либо при помощи цепей, кабелей или рельсов, проложенных в русле реки по трассе парома;

е) термин "спортивное средство" означает воздушные матрасы, пояса для плавания и другие немоторные средства, предназначенные исключительно для спорта или игр; судно (статья 1.01, пункт "а") и плавучее сооружение (статья 1.01, пункт "с") не считаются спортивными средствами;

ф) термин "место регистрации судна" означает место, где находится судебный орган, в реестр судов внутреннего плавания которого внесено данное судно;

г) термин "порт приписки" обозначает место, откуда судно уходит в плавание. Если на основании этого определения имеется несколько таких мест, то портом приписки считается место, где находится предприятие судовладельца, а когда имеются несколько предприятий, то место, где находится главное предприятие. Если же нет главного предприятия, то местожительство судовладельца. Если невозможно установить порт приписки, то таким считается место, в котором судовладелец облагается налогом;

х) термин "австрийское судно" означает судно, порт приписки которого находится в Австрии и которое :

аа) записано в австрийском реестре судов внутреннего плавания (статья 3, абзац 3 Регламента, касающегося реестров судов; Ведомость законов немецкого рейха 1940 г., I, стр. 1591) или

бб) если это условие не выполнено, то когда судно является собственностью австрийского местного коллектива, физического лица, которое как правило проживает в Австрии, или юридического лица, либо сообщества лиц с коммерческими правами, находящегося в Австрии;

и) термин "судовладелец" означает владельца судна, предназначенного для плавания по внутренним водным путям и используемого судовладельцем для этой цели. Каждое лицо, которое пользуется во внутреннем судоходстве судном, не принадлежащим ему, и лично водит его либо поручает это водителю (на немецком обозначается термином "арматор") также считается владельцем;

j) термин "фарватер" означает участки водного пути, которые при соответствующих уровнях воды могут быть постоянно использованы для судоходства и предназначены для этой цели;

k) термин "судоходный фарватер" означает часть фарватера, которая может быть использована при низком уровне воды, а если речь идет о водных путях, для которых установлен низкий судоходный и регуляционный уровень воды, то "судоходный фарватер" означает ту часть фарватера, которая при этом уровне воды может быть использована торговыми груженными судами обычной конструкции и размеров.

2. Суда, которые имеют вспомогательный механический двигатель, используемый только на небольших расстояниях (например, в портах, или в местах погрузки или разгрузки) либо для повышения маневренности судна, не считаются "моторными судами" (статья 1.01, пункт "b").

Суда, предназначенные для спорта, длина которых не превышает 15 м, считаются "малыми судами" независимо от их ширины и водоизмещения (статья 1.01, пункт "1").

3. На австрийском участке Дуная часы, указанные в Приложении 1, являются часами восхода и захода солнца.

Статья 11.02 – Судовые документы

1. Судовая роль (статья 1.10, пункт 1/c) составляется судоводителем; этот документ, озаглавленный "судовая роль" должен содержать следующие данные:

- наименование государства, под флагом которого плавает судно,
- название судна и место его регистрации или, если оно не записано в реестре судов внутреннего плавания, то порт приписки судна,
- имя и местожительство судовладельца,
- перечень лиц, входящих в состав экипажа и других лиц, работающих на судне, а также членов семей, сопровождающих их во время поездки.

Каждое лицо следует вписывать в отдельную строчку; перечень должен содержать графы для указания следующих личных данных:

- a) Номер по порядку
- b) Фамилия
- c) Имя
- d) Дата и место рождения
- e) Гражданство
- f) Должность или указание причины, оправдывающей присутствие на борту
- g) Номер, дата и место выдачи паспорта или документа, заменяющего паспорт, а также наименование властей, которые его выдали либо службы, которая выдала легитимацию судоводителя.
- h) Примечание: в частности, указание даты и места высадки или посадки в пути.

В конце перечня должна стоять подпись судоводителя. Перечень может составляться, кроме того на языках государств, границы которых судно пересекает по пути следования. Перечень следует составлять в соответствующем количестве экземпляров с тем, чтобы сдавать пограничным властям копии.

2. Судовой журнал (статья 1.10, пункт 1/d) ведется судоводителем или под его ответственностью. Когда судно находится в пути в судовой журнал следует ежедневно вносить следующие данные:

- a) основные для рейса гидрологические и метеорологические данные. Для описания атмосферных условий и указания повышающихся или падающих уровней воды (в см) следует применять символы, приведенные в Приложении 1;
- b) краткие указания, относящиеся к рейсу и работе судна, в частности, указание числа судов, входящих в состав, их осадку и количество грузов, которое они перевозят, способ вождения судов (на буксире, путем толкания или счалом), даты отхода, прибытия, остановок и значительных маневров;

с) указания, касающиеся судоходных препятствий, с которыми столкнулось судно, ухудшения условий на судоходных путях или неисправностей в сигнализации на водном пути;

д) указания, касающиеся смены лиц, которым поручено вождение судна, если они выполняют свои функции на мосту или в рулевой рубке с уточнением времени (часа) смены;

е) описание происшествий или аварий с указанием всех подробностей;

ф) указания, касающиеся работ на судне и более значительных ремонтных работ, выполненных в ходе рейса;

г) указания, относящиеся к другим событиям и к принятию значительных мер, которые не перечислены в пунктах "а" - "ф", а также касающиеся серьезных заболеваний лиц, находящихся на борту, организации учения и контроля согласно статье 3, абзацы 2 и 3 Служебного регламента судоходства (Ведомости Федеральных законов № 260/1971).

Если на судне используется тахиграф, то нет необходимости повторять в судовом журнале данные, зарегистрированные тахиграфом. В течение всего рейса судовой журнал должен находиться на борту судна.

3. В отступление от положений п.2 статьи 1.10 иностранные малые суда, используемые только для спортивных и прогулочных целей, должны иметь на борту документы, которые предписывает государство под флагом которого они плавают.

Статья 11.03 – Легитимация судоводителя

1. По просьбе судоходного предприятия, которое приняло на работу члена экипажа, Федеральная торговая палата – производственное объединение судоходных предприятий – должно выдать согласно формуляру, приведенному в Приложении З, легитимацию судоводителя членам экипажа судов, принадлежащих австрийским предприятиям, за исключением членов экипажа малых судов, которые служат исключительно спортивным и прогулочным целям, а также и другим лицам, работающим на борту этих судов и членам семей, которые их сопровождают.

2. Для запроса такой легитимации следует заполнить соответствующие формуляры Федерального Министерства транспорта. К запросу прилагаются следующие документы:

- а) для австрийских граждан: паспорт или документ, заменяющий паспорт. Дети в возрасте менее 15 лет, которых следует записать в легитимацию судоводителя, должны уже быть записаны в паспорте или документе, заменяющем паспорт, лица, представляющего запрос;
- б) для иностранцев:
 - аа) паспорт или документ, заменяющий паспорт. Дети в возрасте менее 15 лет, которых следует записать в легитимацию судоводителя, должны уже быть записаны в паспорте или документе, заменяющем паспорт, лица, которое представило запрос;
 - бб) вид на жительство, выданное Полицейским Управлением для иностранцев.

3. Легитимация судоводителя выдается также в следующих случаях:

- а) когда легитимация считается непригодной для пользования или когда возникает необходимость внести исправления в некоторые записи или когда фотография на личном удостоверении не позволяет с уверенностью установить личность владельца и легитимация представлена одновременно по недействительности, а также,
- б) когда легитимация судоводителя потеряна и потеря подтверждена соответствующим удостоверением Полиции.

4. Легитимация судоводителя выдается неправоспособным австрийским гражданам на основании применения по аналогии положения статьи 11 Закона 1969 г., касающегося паспортов (Ведомость Федеральных законов № 422). Разрешение законного представителя считается предоставленным, если неправоспособное лицо располагает действительным для всех государств мира паспортом.

5. Срок, действительность легитимации судоводителя, не должен превышать срок действительности паспорта или документа, заменяющего паспорт, который должен быть представлен или, когда речь идет об иностранцах, не превышать, кроме того, срок действия вида на жительство. Если выполнены все предварительные условия для выдачи легитимации, то срок действительности легитимации судоводителя может быть продлен в рамках срока действительности паспорта или документа, заменяющего паспорт, или же когда речь идет об иностранцах, кроме того, в рамках срока действия вида на жительство.

6. Легитимация судоводителя теряет действительность с момента, когда паспорт или документ, заменяющий паспорт, на основании которого была выдана легитимация, изъят или объявлен недействительным. Кроме того, легитимация судоводителя, выданная иностранцу, теряет действительность, если в судебном порядке ему запрещено проживание в стране, он подлежит ссылке либо высылке или вид на жительство теряет силу по другой причине. В таком случае легитимация судоводителя должна быть немедленно представлена Федеральной торговой палате - Производственному объединению судоходных предприятий.

7. При увольнении с работы на судоходном предприятии легитимация судоводителя должна через данное судоходное предприятие быть немедленно передана Федеральной торговой палате - производственному объединению судоходных предприятий.

8. Легитимации, выданные на основании международных конвенций до введения в действие настоящего Регламента органами речного надзора, приравниваются до 30 сентября 1973 г. к легитимации судоводителя в смысле настоящего Регламента.

Статья 11.04 - Чистота воды

1. Вещества, слив в воду которых запрещен согласно статье 1.15, должны удаляться с судов, когда это касается нефти или нефтяных веществ, в предназначенных для этой цели емкостях, а когда это касается других веществ, то в емкостях, расположенных на берегу для сбора отбросов и т.п.

2. Отработанная вода с судов не считается нефтью, нефтяными отбросами или смесью с водой в смысле статьи 1.15, пункт 2, когда она очищена от масла сепаратором, и остаток нефти не превышает 20 мг/л.

3. Прочистка цистерн судов, которые перевозили нефтяные масла, допускается только в портах, имеющих соответствующие установки, обеспечивающие сбор и очистку смеси воды с нефтяными отбросами.

4. Погрузка и разгрузка жидкого топлива (Приложение 4, пункт 1) и прочих минеральных масел, которые перевозятся наливом в танкерах, разрешается только в нефтяных портах, а также в перегрузочные установки, допущенные для этой цели властями. От настоящего положения освобождаются:

а) снабжение судов жидким горючим топливом, а также наполнение установок, предназначенных для снабжения судов этими веществами (места погрузки, пункты снабжения судов);

б) перегрузка судов в случае аварии или лихтеровки при низком уровне воды если эта операция не может быть произведена в нефтяном порту или в установки, предназначенные для перегрузки минеральных масел, оборудованные в непосредственной близости от нефтяного порта.

5. Наливные суда, перевозящие минеральные масла, которые теряют свой груз в результате образовавшейся пробоины, должны войти в ближайший на пути следования нефтяной порт для слива груза или принятия необходимых мер с тем, чтобы их цистерны были вновь непроницаемыми. Это положение не применяется, если наливное судно имеет возможность выгрузить содержимое цистерн с утечкой в установку для перегрузки минеральных масел, расположенную за пределами нефтяного порта, либо заделать свою пробоину.

Статья 11.05 – Орган речного надзора

Лица, которым поручены отдельные функции речного надзора

1. Сведения, которые согласно положениям главы 1, Раздела 2 должны быть сообщены компетентным властям, следует передавать через ближайшие органы речного надзора. Местонахождение и район, относящийся к службе речного надзора, определены в Приложении 9. В портах Линц и Вена эти сведения могут быть также переданы через капитанов портов.

2. Капитаны портов города Вена (Вена – Фрейденau, Вена – Лобау и Вена – Альбен), а также города Линц (общественный порт, промышленный и нефтепаливной порт) назначаются по предложению службы, обеспечивающей администрацию порта, из числа должностных лиц этой службы, если эти лица выполняют условия, предписанные в статье 33, абзац 2 Закона о речном надзоре. Выполнение условий, касающихся здоровья, устанавливается врачом администрации, оценку необходимой моральной стойкости дает администрация на основании официальной анкеты, а знание административных Регламентов определяется на основании устного экзамена. В зависимости от необходимости назначение распространяется на один или несколько из вышеупомянутых портов. Власти должны отзывать капитана порта в случае возникновения преюдициальных для выполнения службы фактов, в частности, если он перестает быть должностным лицом службы, обеспечивающей администрацию порта, или же возникают обстоятельства, препятствующие назначению, либо такие обстоятельства ранее были неизвестными. Администрация должна выдать капитану порта служебное удостоверение по образцу, приведенному в Приложении 4. При выполнении своих функций капитан порта должен иметь при себе служебное удостоверение и по просьбе предъявлять его при выполнении административных или судебных мер. Кроме того, при выполнении своих функций он должен носить с левой стороны на груди значок, выполненный по образцу, указанному в Приложении 5. Служебное удостоверение и значок возвращаются властям при отзыве. Капитаны портов имеют право давать указания согласно статье 32, пункт 4 Закона о речном надзоре.

3. Ответственному лицу соответствующей дирекции Федеральной службы гидротехнического строительства разрешается выполнять следующие функции на участке, находящемся в его ведении:

- a) в случае проведения срочных регуляционных работ временно регулировать судоходство путем установки или снятия соответствующих навигационных знаков с учетом безопасности и порядка судоходства, а также для облегчения движения, если это требует выполнение работ;
- b) в каждом отдельном случае давать судоводителям, лицам, которым поручена охрана плавучих установок, и другим пользователям судоходного пути или берегов, указания, необходимые в связи с выполнением гидротехнических работ либо для предотвращения загрязнения воды. В случае отсутствия соответствующего ответственного лица дирекции Федеральной службы гидротехнического строительства водители судов указанной службы могут, если выполнение гидротехнических работ требует этого, давать в каждом отдельном случае указания другим судоводителям.

4. Органы таможенного надзора должны в нижеприведенных пунктах вручать под расписку судоводителям указания, касающиеся порядка плавания (статья 18, пункты 3 и 4 Закона о речном надзоре):

- a) Фельзен - Хют (только для спортивных судов)
- b) Вена - Альберн
- c) Вена - Пратер
- d) Вена - Рейхсбрюкке
- e) Вена - Лобау
- f) Хайнбург

5. На основании нижеприведенных положений военным или членам администрации вооруженных сил поручается регулирование и обеспечение безопасности судоходства:

а) в случае привлечения Федеральных вооруженных сил на основе статьи 2, пункт 1, подпункты а) и б) Закона, касающегося вооруженных сил (Ведомости Федеральных законов № 181/1955), военные или члены администрации вооруженных сил могут самостоятельно выполнять функции речного надзора. В случае маневров, носящих характер военных действий, а также привлечения Федеральной армии согласно статье 2, пункт 1/с Закона, касающегося вооруженных сил, военные или члены администрации вооруженных сил могут выполнять функции речного надзора только в качестве вспомогательных органов компетентных органов речного надзора;

б) когда военные или члены администрации вооруженных сил самостоятельно обеспечивают функции речного надзора, то о намечаемых мерах предварительно следует информировать компетентный орган речного надзора. Если возникает неминуемая опасность, то компетентный орган речного надзора должен быть об этом информирован как только военное положение это позволяет;

с) военные и члены администрации вооруженных сил должны при выполнении функций речного надзора носить на левом рукаве белую повязку с белым ромбом, окаймленным голубой полосой; на повязке стоит служебная печать компетентной военной части.

6. Должностные лица службы общественной безопасности должны оказывать содействие в соблюдении предписаний, приведенных в статье 11 Регламента (Ведомости Федеральных законов № 243/1964) об охране дорог Федерального государства.

Статья 11.06 – Контроль

1. В дополнение к положениям статьи 1.20 судоводители и лица, которым поручена охрана судов (статья 17.03, пункт 2), должны предоставлять служебным судам органов речного надзора возможность подойти к судам и плавучим установкам. Они должны обеспечить им возможность подняться на судно и спуститься с него, а также сопровождать их для выполнения контроля.

2. По просьбе органов речного надзора малые суда должны остановиться и приблизиться к служебным судам этих органов.

Статья 11.07 – Особые перевозки

1. Лицо, выполняющее особую перевозку, должно через компетентную службу места отправления запросить от властей разрешение на данную перевозку на основании статьи 1.21, указав при этом намечаемый путь следования, способ перевозки, а также какое оборудование применяется. Компетентные органы речного надзора должны проверить эти данные на месте и установить выполнение положений абзацев 4–7.

2. Констатировав, что указанные условия выполнены, орган речного надзора может выдать от имени властей разрешение на перевозку (Приложение 6). На разрешении вписываются основные условия перевозки. Перевозчик обязан соблюдать в ходе перевозки условия (меры), которые он предусмотрел. Во время перевозки разрешение должно находиться на борту судна.

3. Если меры, предусмотренные просителем, недостаточны, то орган речного надзора должен представить его просьбу властям с докладом о проверке мер. Власти могут запретить перевозку на основе административного решения или разрешить ее на условиях, изложенных в пунктах 4–7. Эти условия должны быть записаны в разрешении на перевозку.

4. Когда речь идет об особых перевозках, то все необходимые меры должны быть приняты с тем, чтобы обеспечить безопасность судоходства и лиц на борту и не препятствовать надлежащему порядку плавания и движению судов. Не наносить ущерба сооружениям и объектам, которые служат нуждам судоходства, особенно шлюзам, не загрязнять воду. Для этой цели следует принять, в частности, следующие меры:

а) суда и плавучие сооружения, которые участвуют в перевозках, должны быть счалены с тем, чтобы обеспечить возможность быстро и безопасно выполнять маневры;

б) все необходимое для перевозки оборудование должно находиться на борту, в частности, средства сигнализации и огни, необходимые для соблюдения соответствующих правил плавания, а также спасательные средства для экипажа;

с) число членов экипажа и их квалификация должны обеспечить выполнение всех маневров и мер безопасности, связанных с перевозкой.

5. Перевозка пассажиров при особых перевозках запрещается; перевозка грузов допускается только если она не препятствует особой перевозке. Перевозка грузов на плотах запрещается.

6. Сбор плотов разрешается только непосредственно до начала сплава; они должны быть немедленно разобраны после его окончания. Отдельные части плота должны быть надежно скреплены при помощи тросов плот должен отвечать требованиям сплава.

7. Без определенного разрешения особые перевозки запрещаются ночью и в пасмурную погоду. Органы речного надзора должны сопровождать перевозку, если этого требуют условия безопасности.

8. Если раздел 2 и предыдущие пункты не определяют положения, применяемые к плавучим сооружениям, включая плавучие установки и плоты, и компетентные власти не предусматривают для особого случая других положений, то плавучие сооружения на ходу и на стоянке приравниваются к немоторным судам с точки зрения применения настоящих Правил. Тем не менее положения, приведенные в статьях 1.10, 1.11, 2.01-2.05 и 4.01-4.03 не применяются к ним. Кроме того, они не обязаны подавать при остановке звуковые сигналы, предусмотренные в статье 6.32.

Статья 11.08 - Разрешение на организацию разных мероприятий

1. Для проведения мероприятий в области водного спорта (например, гонки лодок, соревнования водных лыж, плавания), гулянья на воде и прочих мероприятий, которые могут быть причиной стечения судов на водном пути и

создать препятствия для торгового судоходства, а также для проведения в связи с этими мероприятиями учения, либо тренировки подобного масштаба, следует получить разрешение компетентных властей.

2. Разрешение, указанное в первом пункте, выдается только если приняты соответствующие меры для обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства, безопасности лиц, движения судов, используемых для коммерческих целей, а также выполнения гидротехнических работ, если шум этих мероприятий не может в значительной мере мешать лицам, не участвующим в них, и предусмотрена служба надзора, а также спасательная служба.

3. Компетентные власти могут в каждом отдельном случае допускать исключения в отношении отдельных положений, предусмотренных в статьях 18.01, 18.02, 30.01, п.2, 40.21, пункты 3 и 4, если эти исключения не препятствуют выполнению условий, изложенных выше в пункте 2.

Статья 11.09 – Общие обязанности соблюдать бдительность

В отступление от статьи 1.04, пункт 1, подпункты "в" и "с" судоводители должны принимать все меры предосторожности, dictуемые требованиями безопасности судоходства и общепринятой профессиональной практики с целью предотвращения повреждения других судов или плавучих установок, берегов или сооружений и всякого рода объектов, находящихся на судоходном пути и в его непосредственной близости, а также создания препятствий для судоходства или промышленного рыболовства.

Глава 2

ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ; ОБМЕР СУДОВ

Статья 12.01 – Опознавательные знаки судов, за исключением малых и морских судов

1. а) В отступление от статьи 2.01, пункт 1/а, нанесение на иностранных немоторных судах название так, чтобы оно было видно сзади – необязательно.

ъ) Статья 2.01, пункт 2/с не применяется к иностранным судам.

2. В дополнение к статье 2.01, пункт 1/а, на австрийских судах, при отсутствии названия судна следует наносить либо название (или обычное сокращение) предприятия, которому принадлежит судно, за которым следует номер, либо номер, под которым судно занесено в австрийский реестр судов внутреннего плавания (Статья 3, пункт 3 Регламента о реестрах судов, Ведомость законов немецкого Рейха 1940 г., т, стр. 1591), дополненный буквой А (Приложение 1).

3. В дополнение к статье 2.01, пункт 1/в, каждое австрийское судно, которое занесено в австрийский реестр судов внутреннего плавания, должно иметь на корме название места регистрации, а каждое австрийское судно, которое не занесено в австрийский реестр судов внутреннего плавания, должно нести на корме название порта приписки.

4. В отступление от статьи 2.01, пункт 5, суда не должны нести свой государственный флаг. Им однако не разрешается нести вместо этого флага другой флаг.

Статья 12.02 – Опознавательные знаки малых судов

1. В отступление от статьи 2.02, пункт 1, нанесение названия на малых немоторных судах не является обязательным.

2. В отступление от статьи 2.02, пункт 1, малые суда, на которых нанесен официальный опознавательный знак (статья 2.02, пункт 3), не должны в обязательном порядке иметь другие опознавательные знаки.

3. В отступление от статьи 2.02, пункт 1, австрийские малые суда, которые работают для Федеральной администрации и не имеют официального опознавательного знака могут заменить название судна и фамилию, а также место жительства владельца судна буквами и номером, которые устанавливает компетентная администрация.

4. Положения, касающиеся опознавания малых судов, включаянесение официальных опознавательных знаков, не применяются к малым судам, которые используются исключительно для гонок, причем только во время гонок, разрешенных или допущенных властями, включая учение и тренировку, связанные с этим мероприятием. Однако это исключение применяется только к акватории или части акватории, на которой проведение гонок, тренировок или учений было разрешено или допущено властями. Тем не менее малые суда должны быть обозначены таким образом, чтобы их можно было бы в любое время опознать.

Статья 12.03 – Грузовые марки и шкалы осадки

1. В дополнение к статье 2.04, пункт 1, австрийские малые суда, за исключением служебных шлюпок и судов, которые служат спортивным целям или используются Федеральной администрацией, должны иметь, по крайней мере, пару грузовых марок, нанесенных на середине по длине корпуса судна.

2. В дополнение к Приложению 2, шкалы осадки, нанесенные на австрийских судах, должны отвечать образцу, упомянутому в Приложении 2 к Закону об обмере судов (Ведомости Федеральных законов № 206/1963).

Глава 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

Статья 13.01 – Ночная ходовая сигнализация малых судов

1. В отступление от положений статьи 3.13, пункт 2, одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых не превышает 7 м, должны нести огни, предписанные в статье 3.12, пункт 1, если они могут развивать скорость, превышающую 10 км/час (в стоячей воде). Это положение не применяется к служебным шлюпкам.

2. В отступление от положения статьи 3.13, пункт 5, одиночные малые суда, которые передвигаются без помощи двигателя или парусов, должны нести обычновенный белый огонь.

3. В отступление от статьи 3.13, пункт 1/а, ясный белый огонь не должен помещаться на той же высоте, что и бортовые огни.

Статья 13.02 – Ночная стояночная сигнализация судов и паромов

1. Несение обычновенного белого огня, предписанного в статье 3.20, пункты 1 и 2, необязательно в случаях, указанных в статье 3.20, пункт 3:

- а) когда суда находятся между незатопленными буями (перемычками) или на стоянке за пределами продольного сооружения (направляющее сооружение);
- б) когда суда, пришвартованные к берегу или к плавучей установке, достаточно освещены с берега или плавучей установки;
- с) когда малые суда пришвартованы вдоль плавучей установки.

2. Белый огонь, предписанный в статье 3.23, необязателен для паромов, которые находятся на стоянке, или пришвартованы, в таких же условиях, как и суда или малые суда, упомянутые в пунктах 1/а-с. В связи с этим паромы, длина которых не превышает 15 м, а ширина не превышает 3 м, либо максимальное водоизмещение которых менее 15 м³, приравниваются к малым судам, согласно пункту 1/с.

Статья 13.03 – Ночная стояночная сигнализация
плавучих сооружений

1. В условиях, определенных в статьях 3.20, пункт 3/а и 13.02, пункты "а" и "ь", в отступление от статьи 3.25, плавучие сооружения не обязаны нести огни на стоянке.

2. В отступление от статьи 3.25, плавучие сооружения, корпус которых выступает на расстояние менее 5 м в водный путь, не обязаны нести огни.

Статья 13.04 – Ночная и дневная сигнализация стоящих
на мели или затонувших малых судов

В отступление от статей 3.27 и 3.41, пункт 1, стоящие на мели или затонувшие малые суда должны нести ночную и дневную сигнализацию только в том случае, если они могут представлять опасность для судоходства.

Статья 13.05 – Дневная сигнализация якорей плавучих
средств

Статья 3.42, пункт 2 не распространяется на плавучие средства, якоря которых отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства.

Статья 13.06 – Сигнализация судов речного надзора

Суда, предназначенные для речного надзора, должны иметь в качестве отличительного знака (статья 3.45) номер судна, нанесенный черным цветом на корпусе.

Статья 13.07 - Сигнализация судов Федеральных вооруженных сил или администрации вооруженных сил, обеспечивающих функции речного надзора

Суда Федеральных вооруженных сил или администрации вооруженных сил, используемые военными или членами администрации вооруженных сил для обеспечения функций речного надзора, упомянутых в статье 11.05, пункт 5, должны нести на передней части судна вымпел, на котором изображен опознавательный знак, упомянутый в статье 3.45.

Статья 13.08 - Бортовая сигнализация таможенных судов

Суда, выделенные таможенным органам, должны с тем, чтобы указать судоводителю, что таможенные власти желают подняться на судно:

- а) днем - нести белый вымпел с надписью "таможня" и под ним прямоугольный зеленый флаг или подавать один продолжительный звуковой сигнал;
- б) ночью - показывать красный мерцающий огонь или подавать один продолжительный звуковой сигнал.

Статья 13.09 - Ночная сигнализация плавучих средств

В отступление от статьи 3.27 плавучие средства, которые не выступают в судоходный фарватер, должны нести на стоянке со стороны фарватера только огонь, предписанный статьей 3.20, пункт 1.

Глава 4

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Статья 14.01 – Световые сигналы, сопровождаемые звуковыми сигналами

В отступление от статьи 4.01, пункт 2, желтые ясные огни не должны быть синхронизированы со звуковыми сигналами, состоящих из трех звуков различной тональности, которые подают суда, следующие вниз по течению, при помощи радиолокационной установки, согласно статье 6.33, пункт 5, а также не должны быть синхронизированы с ударами в колокол.

Статья 14.02 – Запрещенные звуковые сигналы

Использование звуковых сигналов для связи между судном и берегом, согласно положениям статьи 4.03, пункт 2, запрещается на участках, где населенные пункты расположены у берега.

Глава 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ ВОДНОГО ПУТИ

Статья 15.01 – Сигнальные знаки, регулирующие плавание на водном пути

1. Установки для указания уровней воды по водомерным постам и в шлюзах считаются навигационными знаками (указательные знаки). Показания даются при помощи вертикальных или косых шкал, на которых нанесены простые или световые цифры. Уровень воды над "0" водомерного поста указывается черными цифрами на белом фоне в см или световыми цифрами в дм.

2. Установки для указания свободной высоты пролетов мостов считаются навигационными знаками (указательные знаки). Показания даются при помощи шкал, на которых нанесены простые или световые цифры. Свободная высота пролета указывается черными цифрами на белом фоне в см или световыми цифрами в дм.

Статья 15.02 - Плавучая и береговая сигнализация
фарватера и навигационных опасностей

Сигналы, приведенные в Приложении 8, являются навигационными знаками (указательными).

Глава 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 16.02 - Транспортные средства - амфибии

Транспортными средствами -амфибии считаются моторные суда (статья 1.01, пункт "б"), которые также являются транспортными средствами в смысле статьи 2, пункт 1 Закона 1967 г., касающегося моторных транспортных средств (Ведомости Федеральных законов № 267). Плавание этих транспортных средств по внутренним водным путям допускается только когда они являются спасательными судами (статья 11.01, пункт 1/а) или используются для спортивных целей в рамках мероприятий водного спорта, разрешенных компетентными властями (статья 11.08).

Статья 16.03 - Предохранение от болтанки

1. При условии соблюдения положений, приведенных в статье 1.04, суда освобождаются от обязательства не создавать болтанки или значительного присасывания, согласно статье 6.20, пункт 1 по отношению плавучих установок, если таковые не являются частью паромов, находящихся в эксплуатации.

2. Не нарушая положений, приведенных в статье 6.20, пункт 3/а, компетентные власти могут по просьбе судовладельца признать необходимость предохранять от болтанки или присасывания некоторые суда, работа которых требует особого предохранения от этих явлений, (например, водолазные работы, буровые работы в русле). Запрос должен быть направлен через компетентную местную службу речного надзора. Компетентный орган речного надзора должен проверить данные, указанные просителем, и если надлежащие условия выполнены он имеет право выдать от имени компетентных властей письменное разрешение (Приложение 7) нести огни, упомянутые в статьях 3.17, соответственно 3.35. Если условия не выполнены, то орган речного надзора должен представить запрос вместе со своим докладом соответствующим властям, которые примут решение. Письменное разрешение должно находиться на борту судна, подлежащего предохранению от упомянутых явлений.

Статья 16.04 – Проход шлюзов

1. "Левым шлюзом" считается шлюз, расположенный у левого берега, а "правым шлюзом" – шлюз, расположенный у правого берега. Шлюзованным районом считается участок, расположенный между авансигналами (пункты 4 и 7).

2. Допускаемая максимальная длина и ширина судов и составов, подлежащих шлюзованию, составляет, соответственно, 230 и 22 м; максимальная ширина толкаемых составов и счлененных групп – 23 м. Осадка судов не должна превышать 2,80 м. Судоводители должны следить за показанием свободной высоты мостов шлюзов или аванпортов, которая обозначена знаком "С.2" (Приложение 7) или шкалой габаритов. В зависимости от колебаний уровней воды свободная высота может понизиться максимум на 0,15 м.

3. Суда и составы, размеры которых превышают те, которые указаны выше в пункте 2, должны предварительно получить от службы надзора за шлюзом разрешение на шлюзование.

4. В районе шлюза суда следующие вниз по течению, должны соблюдать помимо указаний сигнальных знаков, установленных в статье 6.28, пункты 6 и 7, указания следующих сигналов:

а) авансигнал (пункт 5), расположенный у верхней кромки района шлюза;

б) сигнал входа (пункт 6), который виден только с места ожидания и действует только когда судно ожидает шлюзования.

5. Авансигнал, состоящий из двух белых огней, расположенных рядом, обозначает:

а) два постоянных огня:

- шлюзы не действуют; в ожидании вызова следует стоять на месте ожидания в районе шлюза; одиночные суда могут, если обстоятельства разрешают, ожидать в верхнем аванпорте;

б) два ритмично мигающих огня:

- доступ в оба шлюза вероятно будет возможен; судно, прошедшее авансигнал первым, должно войти в правый шлюз, а следующее судно - в левый шлюз;

с) постоянный огонь слева, ритмично мигающий огонь справа:

- доступ в правый шлюз вероятно будет возможен;

д) ритмично мигающий огонь слева, постоянный огонь справа:

- доступ в левый шлюз вероятно будет возможен.

6. Сигнал входа, состоящий из двух белых огней, расположенных рядом, обозначает:

а) два постоянных огня:

- ждите разрешения входа, согласно пунктам "б" или "с";

б) постоянный огонь слева, ритмично мигающий огонь справа:

- продолжайте плыть по направлению к шлюзу; доступ в правый шлюз вероятно будет возможен;

с) ритмично мигающий огонь слева, постоянный огонь справа:

- продолжайте плыть по направлению к шлюзу; доступ в левый шлюз вероятно будет возможен.

7. Суда, следующие вверх против течения, должны соблюдать помимо указаний сигналов, упомянутых в статье 6.28, пункты 6 и 7, указания авансигнала (пункт 8), установленного на нижней кромке района шлюза.

8. Авансигнал, состоящий из белого огня, обозна- чает:

а) постоянный огонь:

- ожидайте перед авансигналом разрешения войти в район шлюза;

б) ритмично мигающий огонь:

- вход в район шлюза разрешен; согласно указаниям сигнала входа (статья 6.28, пункт 6) входите в соответствующий шлюз или ожидайте за пределами нижнего аванпорта разрешения на вход в шлюз.

9. Стоянка судов в районе шлюза до или после шлю- зования разрешается только при следующих условиях:

а) если стоянка необходима по навигационным при-чинам или

б) если персонал шлюза дал на это разрешение.

10. При входе в шлюзы водители должны уменьшить скорость судов с тем, чтобы избежать навала на ворота или на оградительное сооружение шлюза. Во время шлюзо-вания палубная команда должна находиться на своих мес-тах, за исключением тех, которые должны сойти на берег для швартовки тросов. Во время шлюзования моторных су-дов в рулевой рубке должна находиться вахта.

11. Суда должны заходить в шлюзовую камеру и ста-новиться так, чтобы не мешать заходу в камеру следую-щим судам и использованию ее вместимости.

12. Персонал шлюза следует извещать ударами в колокол о том, что судно или состав готов к шлюзованию. Суда, которые не имеют колокола, должны сообщить свою готовность к шлюзованию голосом.

13. В случае необходимости, буксируемые составы, следующие вниз по течению, должны в районе шлюза своевременно расформироваться. После шлюзования, буксируемые составы, следующие вниз по течению, могут формироваться только в нижнем аванпорте. Для этой цели они могут стать у одной или другой причальной стенки нижнего аванпорта.

14. Во время шлюзования пассажирские суда с пассажирами на борту не должны становиться рядом с судами, которые несут:

- ночью синий огонь, упомянутый в статье 3.21 или
- днем синий конус, упомянутый в статье 3.37.

15. Суда, перевозящие взрывчатые вещества (Приложение 5), должны до входа в район шлюза заявить о своем прибытии органу надзора за шлюзом. Они не должны входить в район шлюза, не получив разрешение от этого органа.

16. В отступление от положений статьи 6.28, пункт 5/с, соответствующие предметы, которые не являются плавучими, могут также быть использованы в шлюзах в виде кранцев.

Статья 16.05 – Порядок прохода через шлюзы

1. В дополнение к статье 6.29 устанавливается, что проход через шлюзы осуществляется в порядке прибытия судов в район шлюза, если пункт 2 статьи 16.04 не предписывает другого порядка.

2. Помимо судов, указанных в статье 6.29, пункт "б", следующие суда пользуются правом приоритета при проходе через шлюзы:

- а) суда особого назначения;
- б) тяжело поврежденные суда;

с) пассажирские суда, которые плавают по объявленному постоянному расписанию или прочие пассажирские суда с пассажирами на борту, если, по крайней мере, за час до прибытия это было заявлено органу шлюзового надзора.

3. Если судно, которому был подан сигнал о разрешении на вход в шлюз, не готово к шлюзованию, то оно должно сообщить об этом органу шлюзового надзора и судну, следующему за ним для шлюзования.

4. В случае, указанном в статье 6.29, пункт "б", судовладелец должен направить запрос для получения права на приоритет при шлюзовании через компетентную по месту отбытия судна службу речного надзора. В просьбе следует изложить причины запроса и указать намечаемую дату рейса. Компетентный орган речного надзора должен проверить указания просителя и, если условия выполнены, выдать от имени властей разрешение на приоритет шлюзования по образцу удостоверения, указанному в Приложении 8. Когда условия не выполнены, орган речного надзора должен представить просьбу вместе с его докладом соответствующим властям, которые принимают решения. Удостоверение должно находиться на борту судна, которое прошло предоставить ему право пользоваться приоритетом прохождения через шлюз.

Статья 16.06 – Плавание малых судов в районе шлюза

1. В отступление от положений статьи 16.04 в районе шлюза малые суда должны соблюдать только указания сигналов, упомянутых в статье 6.28, пункты 6 и 7, а также особых указательных щитов, установленных для малых судов.

2. Малые суда должны ожидать в аванпортах на местах стоянки, предназначенных для малых судов, до получения от органа шлюзового надзора разрешения на вход в шлюз. Когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, то они должны заходить в камеру шлюза только после этих судов, пришвартовываться за ними и выходить из камеры после них, следуя на определенном расстоянии.

3. Немоторные малые суда, которые служат спортивным и прогулочным целям и могут быть перенесены на руках, должны пользоваться соответствующим приспособлением. Закрытие этого приспособления указывается двумя красными огнями, расположенными по вертикали, которые установлены на причале выше приспособления. В таком случае малые суда могут пользоваться шлюзом.

4. Малые суда, которые не желают шлюзоваться, не должны заходить в аванпорты.

Статья 16.07 - Парусные суда

Парусные суда, размер паруса которых превышает 12 м^2 , могут пользоваться водными путями только если они имеют мотор мощностью более 4.400 ватт.

Глава 7

ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 17.01 - Стоянка на якоре и на швартовых

1. Запрещается вбивать на судоходном фарватере опоры для того, чтобы удерживать суда на стоянке.

2. За исключением случаев бедствий или особых перевозок (статья 1.21), плавучие сооружения не должны становиться на якорь; они могут быть только непосредственно пришвартованы к берегу.

3. Крепление на берегу бочек, якорей и других приспособлений для стоянки на якоре или для швартовки судов и плавучих сооружений допускается только на основании разрешения компетентной администрации гидротехнического строительства.

Статья 17.02 – Меры, принимаемые при ледоходе

Когда лед покрывает около 3/10 ширины реки, суда и плавучие сооружения на стоянке должны вместе со всеми предметами, которые принадлежат им и находятся на воде, покинуть судоходный фарватер и быть поставлены на берег или в порт. Если обстоятельства не разрешают этого, то их следует перевести в затоны, второстепенные рукава или защищенные у берега места, где они должны быть прочно пришвартованы таким образом, чтобы не затонуть и не сорваться со швартовых.

Статья 17.03 – Вахта; надзор за судами и плавучими сооружениями

1. В дополнение к положениям статьи 7.06, пункт 2 устанавливается, что нижеперечисленные суда, стоящие вне фарватера или ошвартованные у берега, должны иметь на борту назначенную водителем вахту:

- a) суда, перевозящие пассажиров;
- b) суда, перевозящие взрывчатые вещества (Приложение 5) или радиоактивные вещества;
- c) суда, имеющие утечку;
- d) суда, которые должны стоять за пределами порта или в соответственно защищенных местах при уровнях воды, когда судоходство запрещено (статья 19.09, п.2) или во время ледохода (статья 17.02). При уровнях воды, когда судоходство запрещено это положение не распространяется на малые суда.

Когда несколько судов из числа судов, упомянутых в пункте 1, стоят лагом и возможно переходить с одного судна на другое, то они могут иметь одну вахту.

2. Суда на стоянке, которые не нуждаются в вахте, а также плавучие сооружения должны находиться под надзором лица, имеющего необходимую квалификацию в области навигации; это лицо назначается водителем или судовладельцем. Когда несколько судов и плавучих сооружений стоят вблизи друг от друга и доступ на каждую единицу обеспечен, то надзор за несколькими судами и плавучими сооружениями может быть поручен одному лицу.

3. Когда судоводитель не находится на борту судна или на плавучем сооружении на стоянке (статья 1.02, пункт 3), то вахта или лицо, которому поручен надзор, заменяет водителя и следовательно обязано соблюдать положения настоящих Правил, касающиеся судов или плавучих сооружений.

Статья 17.04 – Стоянка вблизи судов, перевозящих некоторые опасные вещества

1. Стоянка на расстоянии менее 10 м вблизи судна, которое ночью несет синий огонь, упомянутый в статье 3.21 или днем синий конус, предписанный в статье 3.37, запрещается.

Это положение не распространяется:

- a) на суда, которые несут такие же сигналы;
- b) на составы или счлененные группы, которые формируются или прекращают путь следования.

2. Стоянка на расстоянии менее 100 м вблизи судна, которое несет:

- ночью красный огонь, указанный в статье 3.22, или
- днем красный конус, упомянутый в статье 3.38, – запрещается.

Это положение не распространяется на составы, которые формируются или прекращают путь следования.

3. Стоянка лагом вблизи судна, которое несет сигнал, предписанный статьей 3.47, запрещается на расстоянии, указанном в метрах на белом треугольном щите.

Статья 17.05 – Запрещение причаливать

1. Исключая случаи бедствия, причаливание судов, то есть стоянка судов, которые желают установить связь с берегом для посадки и высадки пассажиров или для погрузки и выгрузки, либо для снабжения топливом разрешается за пределами порта только у общественных или частных причалах при соблюдении предписаний, касающихся этих причалов (назначение, правила стоянки). Если в особом случае стоянка предусматривается в местах, иных чем причалы, то она допускается только при условии предварительного предупреждения местной компетентной службы речного надзора и когда на основании проведенного этой службой контроля установлено, что стоянка не создаст препятствий для безопасности, надлежащего порядка судоходства и движения судов, не явится причиной загрязнения воды и не нарушит требований, касающегося гидротехнических работ, а в районе шлюзов не нанесет ущерба навигационным сооружениям либо другим установкам, находящимся в районе шлюза.

2. Если в случае бедствия судно должно стоять у места иного, чем причал, то водитель должен срочно информировать об этом ближайшую службу речного надзора.

Глава 8

ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 18.01 – Ограничения, касающиеся купания и плавания

1. Купание и плавание запрещены:

а) на расстоянии 100 м выше и 50 м ниже входа в порт, перевалочных пунктов, мест стоянок для пассажирских судов и паромов, судоверфей, а также шлюзовых установок, включая их аванпорты со стороны водного пути, где расположен вход или установка;

б) в районе, где работают плавучие средства.

2. Купающиеся или плавающие лица должны вести себя таким образом, чтобы суда на ходу не должны были менять свой курс или снижать скорость; в частности, запрещается:

а) плавать по направлению к судну на ходу;

б) заплывать на расстояние более 30 м от проходящих судов.

3. Купающимся или плавающим лицам запрещено цепляться к судам на ходу, залезать или подниматься на эти суда, а также на суда, находящиеся на стоянке, и на их швартовые приспособления.

Статья 18.02 – Водные лыжи, серфинг и другие подобные виды водного спорта

1. Катание на водных лыжах и другие подобные виды водного спорта, когда лица, которые занимаются этим спортом идут на буксире моторного малого судна, допускается только днем при хорошей видимости.

2. Суда, которые служат таким видам спорта, должны иметь на борту, кроме водителя, еще одно квалифицированное лицо, которое может наблюдать за лицами, занимающимися этим спортом и следить за курсом. Помимо упомянутых лиц на таком судне могут находиться только лица, которые принимают участие в спортивных занятиях. Судно может брать на буксир одновременно не более 2 лиц. Буксирный трос должен быть набит. Использование для буксировки безэкипажных моторных приспособлений запрещается,

3. В районе 200 м выше и ниже паромных переправ, находящихся в эксплуатации, буксирующие суда могут проходить только прямым курсом.

4. Буксирующие суда и буксируемые ими лица, которые участвуют в спортивных занятиях, должны держаться на расстоянии не менее 20 м от плавающих, купающихся или занимающихся рыбной ловлей лиц, а также судов, паромных установок и навигационных знаков, установленных на фарватере и на берегу. Они, кроме того, должны держаться на

достаточном расстоянии от мест, находящихся в воде или на берегу, где проводятся работы по устраниению судоходных препятствий или ограждению фарватера или строительству гидротехнических сооружений с тем, чтобы не препятствовать этим работам и не подвергать работающий персонал ударам волн или заливу.

5. Когда буксирующие суда встречают или обгоняют другие суда, то они должны держать буксируемых ими лица в кильватере.

6. В интересах безопасности буксируемые лица, участвующие в спортивных занятиях, должны быть снабжены спасательным жилетом, спасательным кругом или соответствующим купальником.

7. Занятия водным спортом при помощи буксировки запрещается:

- a) в районе портов и шлюзов;
- b) в судоходных пролетах мостов, если их ширина менее 100 м;
- c) в узкостях фарватера (статья 6.07, пункт 1);
- d) в районе, где работают плавучие средства.

8. В частных портах занятия водным спортом при помощи буксировки допускаются только с согласия органа, обеспечивающего администрацию соответствующего порта.

9. Буксировка планерных приспособлений (летучие змеи, разные виды парашютов и прочие подобные сооружения) запрещается, за исключением мероприятий, упомянутых в статье 11.08.

10. Использование на водных путях плавучих сооружений (статья 11.01, пункт 1/с), за исключением плотов и плавучих установок, - запрещается.

Статья 18.03 – Запрещение ошвартовывать суда и плавучие сооружения

За исключением случаев бедствия и оказания помощи лицам, не являющимся членами экипажа, запрещается ошвартовывать тросы судов или плавучих сооружений на стряинке либо поднимать их якоря. Это положение не нарушает положений статьи 40.07.

Глава 9

МЕСТНЫЕ И ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

Статья 19.01 – Ограничения судоходства при высоких уровнях воды

1. Когда уровни воды превышают уровни, приведенные в пункте 3/а, устанавливаются следующие ограничения:

- а) все суда и составы должны держаться на возможно большем расстоянии от берега;
- б) все следующие вниз по течению суда должны уменьшать ход до минимальной скорости, обеспечивающей безопасность управления;
- с) все следующие вверх против течения суда должны уменьшать ход до скорости менее 4 км/час при прохождении мест, где на берегу имеются здания или защитные дамбы.

Суда органов охраны природы, малые суда и пассажирские суда, плавающие по расписанию, освобождаются от ограничений, приведенных выше в пунктах "б" и "с". Ограничения также не распространяются на районы водохранилищ гидроузлов на Дунае; однако в водохранилище гидроузла Вальзе эти ограничения не распространяются только на район до моста у Маутхаузен (2111,0 км).

2. Когда уровни воды превышают величины, приведенные в пункте 3/б, судоходство за пределами портов запрещается, однако:

- а) от данного запрещения освобождаются суда, предоставленные в распоряжение Федеральных вооруженных сил, которые готовятся к выполнению каких-либо задач, суда Федеральной администрации гидростроительства, а также суда органов охраны природы;
- б) суда, которые уже находятся в пути, при появлении таких уровней воды могут продолжать свой путь до ближайшего порта, а в районе водохранилищ до ближайшего места стоянки, защищенного от высоких уровней воды, принимая при этом надлежащие меры предосторожности с тем, чтобы избежать повреждения берегов и сооружений;

с) проезд от одного из водомерных постов, перечисленных в пункте 3, до следующего водомерного поста разрешается только, если уровень воды по водомерному посту места отхода ниже отметки, указанной в пункте 3/б, а уровень воды по ближайшему водомерному посту превышает предписанную;

д) на участках городов Линц и Вена движение торговых судов разрешается только для их перестановки между портами и местами стоянки, общественными и частными. Эти исключения применяются на участке города Линц только до уровня не более 720 см по в/п Линц, а на участке города Вена до уровня 730 см по в/п Вена-Рейхсбрюкке. Если уровни воды превышают эти величины, то, по мере возможности, суда должны стать в порт-убежище;

е) запрещение плавать не относится к паромам, если компетентные власти не предписали в условиях эксплуатации паромов другой уровень, при котором их работа прекращается.

3. Нижеприведенные уровни воды по указанным водомерным постам следует учитывать согласно пунктам 1 и 2.

Водомерный пост	a)	b)(в см)	
Вена-Рейхсбрюкке	600	680	(для судов, следующих выше Вены)
Вена-Рейхсбрюкке	610	690	(для судов, следующих ниже Вены)
Киншток	553	633	
Линц	587	667	

Статья 19.02 - Регулирование судоходства в районах подпора

1. а) в районах подпора между двумя плотинами суда, которые намерены остановиться на участке между шлюзами, должны сообщить об этом при прохождении первого шлюза службе надзора за шлюзом. Судно, которое по непредвиденным причинам, должно остановиться на указанном участке, обязано в возможно короткий срок сообщить об этом должностному лицу ближайшего шлюза. При этом следует указать когда судно намерено продолжить курс; если оно не может определить точное время продолжения курса, то служба надзора за шлюзом должна быть об этом информирована, по мере возможности, до отхода судна;

б) от обязательства, приведенного в пункте "а", освобождаются пассажирские суда, которые прерывают свой путь согласно расписанию, а также малые суда.

2. Когда уровни воды превышают 500 см по в/п Энгельхартцелль, то плавание вниз по течению в районе подпора Аах запрещается составам при нижеприведенных формированиях:

а) буксируемые составы:

- буксирующее судно может вести не более одного судна или одного ряда пришвартованных судов и не более одного судна, пришвартованного лагом к буксиру;

б) толкаемый состав:

- судно может толкать не более одного судна или одного ряда судов, пришвартованных друг к другу;

с) моторные суда:

- швартовка к борту более одного судна запрещается.

Статья 19.03 - Ограничение плавания на участке Штруден

1. Когда уровни воды превышают 530 см по водомерному посту Маутхаузен, а также в случае аварий или регуляционных работ участок Штруден (2079,5-2074,8 км)

считается узким проходом (статья 6.07), в котором допускается только одностороннее плавание. Это положение доводится до сведения судов, следующих вниз по течению шлюзом Вальзе (авансигнал) и сигнальной станцией Тифенбах (2080,9 км пр.б.), которая показывает белый прямоугольный щит с буквой "E" или "S" черного цвета; ночью знак освещается.

2. Суда, следующие вниз по течению, должны следить за сигналами станции Тифенбах, если она показывает щит с буквой "E" и

а) днем красный огонь и под ним желтый огонь, а ночью - два красных огня и один желтый огонь, расположенный по вертикали, то составы и счленные группы должны остановиться и ждать разрешения на местах стоянки Тифенбах (между 2081,42 - 2080,92 км пр.б.). Одиночные суда, следующие вниз по течению, могут продолжать свой курс, но должны проходить по рукаву Хёсганг (пр. рукав Дуная между 2077,2 - 2076,2 км);

б) днем - зеленый огонь: они должны продолжать свой курс и по участку Штруден. Одиночные суда, следующие вниз по течению, должны проходить по рукаву Хёстанг; составы и счленные группы могут выбирать между Хёсганг и Штруден-канал (лев.рукав Дуная, расположенный между 2077,2 - 2076,2 км).

3. Когда станция показывает щит с буквой "S" и

а) днем - красный огонь или ночью два красных огня, расположенных по вертикали, все суда, следующие вниз по течению, должны остановиться и ожидать на местах стоянки Тифенбах;

б) днем - зеленый огонь: суда, следующие вниз по течению, должны продолжать путь по Штруден-канал; им запрещается проходить по рукаву Хёсганг. Суда, плавающие вниз по течению, которые ожидают на местах стоянки Тифенбах должны продолжать курс следования в порядке их прибытия.

Когда пассажирское судно, плавающее вниз по течению, хочет остановиться у Грейн, оно должно голосом сообщить об этом при прохождении станции Тифенбах. Судно должно также сообщить час, когда оно намерено продолжить путь. Это заявление не является обязательным если пассажирское судно останавливается у Грейн согласно расписанию.

4. Суда, следующие вверх против течения, должны следить за визуальными сигналами у 2074,8 км лев.бер. (Санкт-Никола):

а) когда сигнал показывает красный огонь, то эти суда должны остановиться на месте стоянки в Санкт-Никола (2074,8-2074,3 км лев.б.);

б) когда сигнал показывает зеленый огонь они должны немедленно продолжать курс следования и проходить по Штруден-канал. Судам, плавающим вверх против течения, запрещается проходить по Хёсганг . Одиночные суда, которые плавают вверх против течения при входе на участок Штруден, пользуются всегда приоритетом по отношению к составам и счененным группам.

5. Когда участок Штруден не является узкостью, то сигнальная станция Тифенбах и визуальный сигнал у Санкт-Никола показывают днем и ночью два зеленых огня, расположенные по вертикали. В таком случае действуют следующие положения:

а) суда, плавающие вниз по течению, могут продолжать курс следования без каких-либо ограничений, но они должны пользоваться рукавом Хёстанг ;

б) суда, плавающие вверх против течения, должны следить за дневными визуальными синхронными сигналами левого берега на 2074,8 км (Санкт-Никола) и 2078,05 км (Фёре). Эти дневные визуальные сигналы показывают после прохождения судна, следующего вниз по течению, сигнальной станции Тифенбах постоянный белый огонь приблизительно в течение 25 мин; в остальных случаях сигналы показывают всегда белый мигающий огонь. Однако эти визуальные сигналы не указывают прохождение сигнальной станции Тифенбах малыми, пассажирскими судами или малыми судами, следующими вниз по течению от места стоянки Грейн.

с) когда дневной визуальный сигнал Санкт-Никола показывает два зеленых огня, расположенных по горизонтали, и один постоянный белый огонь (приближается судно, следующее вниз по течению), то буксируемые составы, следующие вверх против течения должны, если они не ведут буксируемые единицы, пришвартованные на коротких скрещенных тросах, или если караван сформирован из более чем двух рядов по двум единицам, пришвартованным лагом в каждом ряду, должны остановиться ниже дневных визуальных сигналов Санкт-Никола или Фёре и ждать указания дневного визуального сигнала, который белым мерцающим огнем сообщает, что на участке нет следующих вниз по течению судов;

д) суда, следующие вверх против течения, должны проходить по Штруден-канал, причем держась, по мере возможности, левого берега. При прохождении по этому участку они должны уменьшить скорость с тем, чтобы избежать относа буксируемых единиц. Они должны проходить по участку Штруден так, чтобы не препятствовать судам, следующим вниз по течению, в частности в районе входа в Хёсганг и выхода из него.

6. Ночью вышеприведенные ограничения для упомянутых судов, следующих вниз по течению, начинают действовать, как общее правило, 30 мин после захода солнца и прекращаются 30 мин до восхода солнца. Однако для судов, следующих вниз по течению, которые покидают шлюз Вальзе не позже 30 мин после захода солнца, ограничение начинает действовать только через 90 мин после захода солнца.

7. Место стоянки у Зайлер (2080,35 - 2079,65 км лев.б.) и место стоянки у Грейн (2079,27 - 2078,93 км лев.б.) открыты только для судов, следующих вверх против течения.

Статья 19.04 – Плавание ниже места перегрузки на участке шлюза Перзенбёйг

Суда, которые желают продолжить путь следования вниз по течению после остановки у места перегрузки между 2062,500 - 2063,040 км (лев.б.), должны в первую очередь подняться вверх против течения, чтобы увидеть авансигнал шлюза Перзенбёйг (2963,400 км лев.б.). Только увидев указания этого сигнала, они могут повернуть вниз по течению и продолжать путь следования на основании указаний этого сигнала.

РАЗДЕЛ 4

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОГРАНИЧНЫХ УЧАСТКОВ ДУНАЯ

Статья 20.01 - Предписания, касающиеся плавания на пограничном австрийско-немецком участке (2223,15 - 2201,77 км)

1. На пограничном участке буксируемые составы должны соблюдать следующие положения:

а) при плавании вниз по течению буксир может вести лагом не более двух судов, а на буксире - не более двух рядов судов, пришвартованных лагом. Общая ширина состава не должна превышать 30 м;

б) при следовании вверх против течения:

аа) буксир может вести не более двух судов, пришвартованных лагом, причем их общая ширина не должна превышать 30 м, а на буксире - не более двух рядов судов, пришвартованных лагом. Ширина каждого ряда не должна превышать 20 м;

бб) если судно не ведет лагом суда, то на буксире оно может вести до трех рядов судов, пришвартованных лагом, если ширина каждого ряда не превышает 30 м или до 4 рядов судов, если ширина каждого ряда не превышает 20 м.

В отступление от положений, указанных в пунктах "а" и "б", разрешается не пришвартовывать лагом суда, буксируемые в одном ряду.

2. Положения, приведенные в пункте 1, не распространяются на малые суда.

3. В отступление от статьи 3.13, пункт 1, одиночные моторные малые суда, длина корпуса которых превышает 7 м, должны нести огонь, упомянутый в статье 3.13, пункт 2, только когда их скорость не превышает 10 км/час (в стоячей воде). Вторая половина фразы пункта 2, статьи 3.13 не относится к этим судам.

4. В рукавах, плотин и гидроузлов запрещается проходить за предел траверза запрещающих сигнальных знаков "А.1", установленных на двух берегах (Приложение 7).

5. Малым моторным судам запрещается плавать в старицах и в акваториях, расположенных за направляющими сооружениями. Это запрещение не распространяется на суда, занимающиеся рыболовством.

6. При встрече и обгоне судов, занимающихся рыболовством, малые суда:

а) должны проходить прямым курсом и держаться на возможно большом расстоянии от них, но не менее 30 м и

б) в отступление от пункта 2 статьи 6.20, должны соблюдать положения пункта 1 статьи 6.20.

7. Когда уровни воды на Дунае по водомерному посту Пассау-Максбрюкке превышают 810 см, то на пограничном участке судоходство за пределами портов, включая движение паромов, запрещается.

8. На пограничном участке запрещено купаться и плавать в радиусе 100 м от гидростроительных установок.

9. Помимо вышеприведенных положений, следующие положения распространяются на пограничные участки:

а) статья 11.02, пункты 3 и 4; статья 12.01, пункты 1 и 4; статья 12.02, пункты 1 и 2; статьи 13.01 - 13.05; статья 13.08; статьи 16.04-16.06; статья 17.04; статья 18.01, пункт 1/а, пункты 2 и 3; статья 18.02, пункт 1, пункт 2 - первая фраза, пункт 3, пункт 4 - первая фраза и пункт 5; статья 50.01, пункт 2 и статья 50.02, а также

б) статья 11.04, пункт 1 и 4; статья 11.05, пункты 1 и 4; статья 11.07 и статья 11.08; статья 12.02, пункт 3; статьи 13.06; 13.07; 15.02, 16.03, пункт 1; статьи 17.01; 17.03; 17.05; 18.03 и Глава 6.

Федеративная Республика Германии ввела на своей территории правила, содержание которых соответствует пункту "а".

Статья 20.02 - Предписания, касающиеся судоходства на
пограничном австрийско-чехословацком
участке

(1888,260 - 1872,700 км)

1. На пограничном участке буксируемые составы должны соблюдать следующие положения:

- a) когда суда следуют вниз по течению буксиру разрешается вести лагом только одно судно - а на буксире один ряд судов, состоящий из не более чем четырех единиц. Ширина ряда не должна превышать 46 м при уровне воды 350 см и более по в/п Братислава и 35 м при уровне воды менее 350 см по в/п Братислава. Если суда, находящиеся на концах рядов, идут порожние, то допускаемая максимальная ширина ряда - 46 м, при уровне воды 300 см и более по в/п Братислава;
- b) когда суда следуют вверх против течения:
 - aa) при уровне воды 300 см и более по в/п Братислава буксир может вести одно судно, пришвартованное лагом, и не более 5 судов в кильватере или 2 рядов, состоящих из не более двух единиц, пришвартованных лагом, или трех рядов, состоящих из не более двух порожних единиц, пришвартованных лагом, причем в каждом ряду может находиться одно судно без подруливающего устройства;
 - bb) при уровне воды менее 300 см по в/п Братислава буксир может вести в кильватере не более четырех одиночных судов. Кроме того, буксиру разрешается вести одно судно, пришвартованное к нему лагом;
 - cc) при уровне воды менее 300 см по в/п Братислава буксир может также вести один ряд судов, состоящий из не более двух единиц, пришвартованных лагом, причем одна единица в ряду может быть без подруливающего устройства.

2. На пограничном участке толкаемые составы должны соблюдать следующие положения:

- a) при следовании вниз по течению:
 - aa) при уровне воды 350 см и более по в/п Братислава допускаются составы длиной не более 140 м и шириной не более 46 м;
 - bb) при уровне воды менее 350 см по в/п Братислава допускаются составы длиной не более 140 м и шириной не более 35 м;
- b) при следовании вверх против течения:
 - aa) при уровне воды 350 см и более по в/п Братислава допускаемые максимальные размеры составов: длина - 210 м, ширина - 23 м или длина - 220 м, ширина - 12 м;
 - bb) при уровне воды 250-350 см по в/п Братислава допускаемые максимальные размеры составов: длина - 185 м, ширина - 23 м или длина - 195 м, ширина - 12 м;
 - cc) при уровне воды менее 250 см по в/п Братислава допускаемые максимальные размеры составов: длина - 165 м, ширина - 23 м, когда ширина толкаемого состава менее 12 м, то длина не должна превышать 195 м при условии, что в передней части толкаемого состава установлено надежное устройство управления и состав может обеспечить на любом участке реки минимальную скорость 6 км/час.

3. Установка плавучих сооружений и стоянка судов, а также плавучих снарядов запрещается. Это запрещение не распространяется на случаи бедствий и на установку плавучих сооружений Федеральной администрации гидротехнического строительства.

4. Организация мероприятий, связанных с водным спортом, а также гуляния на воде и других мероприятий, которые могут повлечь за собой скопление судов (статья 11.08) и занятия спортом, требующим буксировки (статья 18.02), запрещается.

5. Когда уровень воды на Дунае превышает 700 см по в/п Братислава, то судоходство на пограничном участке должно соблюдать ограничения, изложенные в статье 19.01, пункт 1; когда уровень воды превышает 770 см по в/п Братислава, то плавание судов запрещается за исключением случаев, приведенных в статье 19.01, пункт 2, подпункты "а-с" и "е".

6. Кроме того, на пограничном участке применяются следующие положения:

- а) статья 11.02, пункты 3 и 4; статья 50.01, пункт 2 и статья 50.02, а также
- б) статьи 11.05-11.07; статья 12.02, пункт 3; статьи 13.06-13.08; 15.01, 15.02, 16.03, 17.01-17.05 и 18.01.

Чехословацкая Социалистическая Республика ввела на своей территории правила, содержание которых идентично положениям пункта "а".

Раздел 5

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Статья 30.01 - Регулирование судоходства по каналу Винер Донау-канал

1. В Донау-канал:

- а) паромы не обязаны нести сигналы или огни, предписанные в статьях 3.16 и 3.34;
- б) малые суда и плавучие средства не должны нести сигналы или огни, предписанные в статьях 3.20, пункт 2 и 3.25.

2. По всей длине Донау-канал запрещается:

- а) плавание моторных судов, предназначенных только для спортивных целей;

б) поворот и пересечение канала, когда появляется судно, следующее вниз по течению, или когда судно, следующее вверх против течения, находится на расстоянии менее 200 м;

с) параллельное плавание;

д) судоходство в целом, когда при пасмурной погоде препятствия не видны на расстоянии 200 м;

е) стоянка судов лагом;

Запрещение, указанное в пункте "д", не распространяется на паромы или на суда, плавающие вверх против течения при помощи радиолокатора. Запрещение, приведенное в пункте "е", не распространяется на места стоянки, если администрация разрешила стоянку лагом нескольких судов.

3. На верхнем участке канала, включая участок шлюза Нусдорф, то есть выше 11.709 км канала (мост Остбанбрюкке), запрещается:

а) плавание одиночных, счлененных судов и толкаемых составов, общая длина которых превышает 45 м и общая ширина 13 м;

б) плавание вниз по течению толкаемых составов;

с) плавание судов, перевозящих воспламеняющиеся или взрывчатые вещества (Приложения 4 и 5), или которые перевозили в цистернах воспламеняющиеся вещества, если цистерны не были очищены от газов;

д) судоходство при уровне воды, превышающем 480 см по в/п Шведенбрюкке.

4. На нижнем участке канала, то есть ниже 11,709 км канала, запрещается:

а) плавание одиночных, счлененных судов и толкаемых составов, общая длина которых превышает 85 м, а общая ширина - 18 м;

б) буксировка более двух счлененных лагом судов;

с) судоходство при уровне воды более 660 см по в/п Вена-Рейхсбрюкке.

5.а) Вход в Донау-канал и выход из него у Нусдорф допускается только через плотину если прохождение плотины не запрещается. Если прохождение через плотину запрещено, то можно пользоваться шлюзом у Нусдорф при соблюдении положений, изложенных в пункте 6. Малые суда, предназначенные только для спортивных целей и которые могут быть перенесены на руках, должны в случае закрытия плотины пользоваться установкой, сооруженной для этой цели на правом берегу канала;

б) независимо от положения, изложенного в пункте 3/а, через шлюз могут проходить составы, общая длина которых не превышает 80 м, а общая ширина - 13 м. Высота судна от уровня воды не должна превышать 6,40 м;

с) шлюзование составов, указанных в предыдущем пункте, допускается при условии, что об этом было заранее заявлено персоналу надзора шлюза и на основании контроля было установлено, что при прохождении через шлюз они не повредят навигационные сооружения;

д) в отношении прохода через шлюз положения статьи 6.28, пункт 6/с не применяются, а из положений статьи 16.04 применяются только положения пунктов 9-11;

е) шлюзование производится в порядке прибытия судов к местам стоянки, предназначенным для ожидания шлюзования. Из положений, изложенных в статье 16.05, только применяется положение пункта 2;

ф) служебные лица Федеральной администрации гидротехнического строительства, которым поручен надзор за шлюзом и плотиной Нусдорф (надзор за шлюзом Нусдорф) могут регулировать прохождение через шлюз и плотину в рамках положений, приведенных выше в пунктах "а-е", и, кроме того, давать водителям судов все необходимые указания в интересах безопасности и порядка судоходства, а также для обеспечения бесперебойности плавания на участке шлюза и плотины и правильной их эксплуатации.

6.а) Если шлюз не перестает работать по причине высоких уровней воды (более 660 см по в/п Вена-Рейхсбрюке), прогнозирования ледовых явлений или других форс-мажорных причин, то шлюзование в рабочие дни, за исключением субботы, производится с 7.00 до 16.30 (обычное шлюзование).

Персонал надзора за шлюзом должен также обеспечить шлюзование (особое шлюзование) при наличии соответствующих эксплуатационных условий;

б) обычное шлюзование должно быть объявлено персоналу надзора за шлюзом не позже чем за 30 мин до прибытия данного судна. Особое шлюзование должно быть объявлено в рабочие дни, за исключением субботы, до 16 час. того же дня персоналу надзора за шлюзом. Особое шлюзование в субботу, воскресенье и выходные дни должно быть объявлено до 16 час. предыдущего рабочего дня, исключая субботы. В случае шлюзования в рамках регулярных рейсов, по графику, который был объявлен персоналу надзора за шлюзом, заявления не требуется. Когда объявленное или предусмотренное по расписанию шлюзование не состоится, то об этом следует сообщить в возможно короткий срок персоналу надзора за шлюзом.

Статья 30.02 – Предписания, касающиеся судоходства на реке Морава

На реке Морава плавание моторных судов запрещено. От этого запрещения освобождаются суда особых поручений и суда, предназначенные для торговой навигации или других торговых целей.

Оригинал: французский

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ
ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИИ*

*Раздел 2 Полицейских правил плавания по
внутренним водным путям.

Глава 9

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА, ДОПОЛНЯЮЩИЕ НЕКОТОРЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАЗДЕЛА 1

Статья 9.01

Суда с вспомогательной механической установкой (Статья 1.01, пункт "б")

Суда с вспомогательной механической установкой, которые пользуются мотором только для небольших перемещений (например, в портах или в пунктах перегрузки) или для улучшения их управляемости при буксировке, не считаются немоторными судами согласно статье 1.01, пункт "б".

Статья 9.02

Судовые документы (Статья 1.10)

1. В международном плавании судовые документы, упомянутые в статье 1.10, пункт 1, подпункты "а" и "б", должны находиться на борту судна.

2. Когда судно не обязано иметь экипаж, то судовые документы, упомянутые в статье 1.10, пункт 1, и в статье 9.02, пункт 1, могут находиться на борту судна, на котором находится водитель судна или состава. Документы судов, которые на стоянке не обязаны иметь вахту (статья 7.06 и статья 9.16), могут находиться у лица, которому поручена вахта согласно статье 9.16, пункт 3.

3. От малых судов, которые являются только спортивными и прогулочными, причем постоянное местожительство их владельца находится в ФРГ:

- a) для местного судоходства и Австрии не требуется ни судовое удостоверение, ни разрешение на плавание.
- b) для международного судоходства в остальные прибрежные государства требуется разрешение для плавания.

4. На борту малых судов, которые являются только спортивными или прогулочными, причем постоянное местожительство их владельцев находится за границей, должны находиться судовые документы, предписанные государством, под флагом которого они плавают.

Статья 9.03

Временные предписания (Статья 1.22)

Статья 1.22 касается также предписаний, необходимых для принятия в испытательном порядке или в ожидании внесения изменений в настоящие Правила мер речной полицией. Максимальный срок действия таких предписаний – 3 года.

Статья 9.04

Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов (Статья 2.01)

1. В отступление от статьи 2.01, пункт 1, подпункт "а" на немоторных судах название не должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади.

2. В отступление от положений пункта 5 статьи 2.01 суда не обязаны нести свой государственный флаг. Однако вместо государственного флага они не должны нести другой флаг.

Статья 9.05

Опознавательные знаки малых судов (Статья 2.02)

1. Малые суда, которые подпадают под действие Регламента от 24 июня 1968 г., касающегося нанесения опознавательных знаков на малые суда, плавающие по Федеральному водному пути Дуная, должны иметь официальный опознавательный знак (статья 2.02, пункт 3); они не обязаны иметь опознавательные знаки, упомянутые в статье 2.02, пункт 1.

2. В отступление от статьи 2.02, пункт 1, подпункт "а" нанесение названия на немоторные малые суда не обязательно, когда постоянное местожительство их владельцев находится за границей.

Статья 9.06

Грузовые марки (Статья 2.04)

Суда, порт приписки или место регистрации которых находится в ФРГ, должны иметь следующие марки:

- а) прямоугольник, который указывает грузовую марку, длиной - 30 см, высотой - 4 см;
- б) пару грузовых марок, из которых либо пара, находящаяся на середине судна, либо кормовая пара, расположенная ближе к середине, должна быть дополнена кругом, внешний диаметр которого 20 см и толщина 3 см. Круг должен быть расположен таким образом, чтобы центр находился посередине марки обмера.

Статья 9.07

Ночная ходовая сигнализация малых судов (Статья 3.13)

1. В отступление от положения пункта 1 статьи 3.13 одиночные малые моторные суда, длина которых превышает 7 м, могут нести огонь, упомянутый в пункте 2 статьи 3.13, если они не могут обеспечить скорость более 10 км в час в стоячей воде. Вторая часть фразы пункта 2 статьи 3.13 не распространяется на эти суда.

2. В отступление от положения пункта 2 статьи 3.13 одиночные моторные малые суда, длина которых не превышает 7 м, должны нести огни, упомянутые в пункте 1 статьи 3.13, когда они могут обеспечить скорость более 10 км/час в стоячей воде. Это положение не распространяется на служебные катера.

Статья 9.08

Ночная ходовая сигнализация паромов (Статья 3.16)

На участке между Кельхайм (2014,60 км) и гидроузлом Кахлет (2230,70 км) паромы не должны нести огонь, упомянутый в статье 3.16, пункт 1, подпункт "с".

Статья 9.09

Ночная стояночная сигнализация судов (Статья 3.20)

За исключением случаев, упомянутых в пункте 3 статьи 3.20, нижеуказанные суда не обязаны нести огонь, предписанный в пункте 1 или 2 статьи 3.20:

а) суда, которые полностью находятся на акватории между незатопленными бунами или на стоянке за выступающей из воды продольной или струенаправляющей дамбой;

- б) суда на стоянке у берега или пришвартованные к плавучей установке и достаточно освещены с берега или с этой плавучей установки;
- с) малые суда, пришвартованные в одном ряду к плавучей установке;
- д) суда, которые получили разрешение от компетентных органов.

Статья 9.10

Ночная стояночная сигнализация плавучих сооружений (Статья 3.25)

В отступление от положений статьи 3.25 плавучие сооружения не обязаны нести огни, когда:

- а) они находятся на стоянке в условиях, изложенных в статье 3.20, пункт 3, подпункт "а" и статье 9.09, подпункты "а", "б" и "д".
- б) они выступают в судоходный путь на менее чем 5 м.

Статья 9.11

Ночная и дневная сигнализация малых судов (Статьи 3.27, 3.31, 3.41)

В отступление от положений статей 3.27 и 3.41, пункт 1 стоящие на мели или затонувшие малые суда не обязаны нести ночную и дневную сигнализацию, если они не препятствуют судоходству.

Статья 9.12

Дневная сигнализация якорей плавучих средств
(Статья 3.42)

Пункт 2 статьи 3.42 не распространяется на плавучее средство, якорь которого отдан таким образом, что он может создать опасность для судоходства.

Статья 9.13

Сигнализация судов противопожарной службы
(Статья 3.45)

Статья 3.45, подпункт "б" распространяется также на суда противопожарной службы на пути к выполнению своих обязанностей.

Статья 9.14

Световые сигналы синхронизированы со звуковыми
сигналами
(Статья 4.01)

Пункт 2 статьи 4.01 не распространяется на сигнал и на удары или серию ударов в колокол, предусмотренные в статье 6.33, пункт 5, подпункт "а", которые подают суда, следующие вниз по течению при помощи радиолокатора.

Статья 9.15

Запрещенные звуковые сигналы
(Статья 4.03)

В отступление от положений пункта 2 статьи 4.03 запрещается подавать звуковые сигналы для сообщения между судном и берегом в районе, где вдоль водного пути расположена населенный пункт. Это предписание не распространяется на участок Дуная между 2250,0-2248,0 км.

Статья 9.16

Вахта (Статья 7.06); лицо, которому поручено нести вахту

1. На судах, стоящих вне фарватера или пришвартованных к берегу, должна находиться вахта, когда:

- а) на борту судна находятся пассажиры;
- б) суда перевозят взрывчатые или прочие вещества, перечисленные в приложении 5 или же радиоактивные вещества;
- с) суда снабжают водой.

Когда местные обстоятельства требуют этого, то следует соблюдать положения пункта 2 статьи 7.06, указывающие когда необходима вахта на борту.

2. Вахта, упомянутая в статье 7.06 и в пункте 1 статьи 9.16, которая достаточна для одного судна, может обеспечивать вахту нескольких судов, когда они стоят рядом и можно переходить с одного судна на другое.

3. Суда, на которых присутствие вахты необязательно, должны быть поставлены под надзор лица, которое в случае необходимости может принять надлежащие меры. Такое лицо, назначаемое водителем или судовладельцем, может нести ответственность за несколько судов. Первая и вторая фраза аналогично применяется к плавучим установкам и средствам.

4. Пункт 3 не применяется когда компетентные органы освобождают суда от указанного предписания или когда местные условия не требуют такого надзора.

5. Если для судов, плавучих средств и установок на стоянке назначается вахта или лицо, которому поручается надзор, то вахта (лицо) замещает водителя (статья 1.02).

Статья 9.17

Жидкие воспламеняющиеся вещества

Жидкие воспламеняющиеся вещества классифицируются в группы К0, К1, К2 и К3 опасных веществ на основании международных предписаний, касающихся перевозки жидкых воспламеняющихся веществ по внутренним водным путям (Приложение 2 к Регламенту от 30 апреля 1950 г., касающегося осмотра судов и плотов на Рейне и перевозки жидких воспламеняющихся веществ на внутренних водных путях).

Положения этого Регламента применяются как к судам, которые перевозили жидкие воспламеняющиеся вещества, и цистерны которых не были дегазированы, так и к судам, которые их перевозят.

Глава 10

ФОРМИРОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10.01

Формирование судов при плавании вниз по течению

1. При плавании вниз по течению:

- a) выше устья канала Майн-Дунай (2414,7-2411,6 км) общая длина судов не должна превышать 55 м, а общая ширина - 11,40 м;
- b) между устьем канала Майн-Дунай (2411,6 км) и Лазареттшпитце в Регенсбурге (2377,7 км) общая длина одиночных судов и толкаемых составов не должна превышать 110 м, а их общая ширина - 11,40 м.

Буксируемый состав может состоять только из одного буксирующего судна, длина которого не должна превышать 50 м и одного ряда судов на буксире, причем общая ширина судов не должна превышать 11,40 м;

с) между Лазареттшпитце в Регенсбурге (2377,7 км) и нижней кромкой района шлюза гидроузла Йохенштейн (2201,8 км), а также в южном рукаве Дуная у Регенсбурга между Эйзернбрюкке (2379,3 км) и Лазареттшпитце (2377,7 км) можно вести одно судно лагом и на буксире один ряд судов, пришвартованных лагом; между Эйзернбрюкке и входом в восточный порт Регенсбург (2376,3 км) общая ширина судов не должна превышать 22,00 м, а между входом в восточный порт и нижней кромкой района шлюза гидроузла Йохенштейн - 30,00 м.

2. Не нарушая положения пункта 1, вниз по течению в районе подпора допускаются следующие формирования:

а) между дорожным мостом Фильсхофен (2249,2 км) и верхним аванпортом гидроузла Кахлет (2231,2 км), а также между устьем реки Инн (2225,3 км) и верхним аванпортом гидроузла Йохенштейн (2203,9 км):

- два судна, пришвартованные лагом, и на буксире два ряда судов, пришвартованных лагом; общая ширина судов не должна превышать 30,00 м;

б) между нижней кромкой района шлюза Кахлет (2229,3 км) и устьем реки Инн (2225,3 км):

- 2 судна, пришвартованные лагом, если они не ведут суда на буксире; общая ширина судов не должна превышать 30,00 м.

3. Когда уровень воды ниже 125 см по в/п Регенсбург-Швабельвейс, то в отступление от пункта 1, подпункт "с" между входом в западный порт Регенсбурга и местом поворота Занд (2312,4 км) общая ширина судов не должна превышать 22,00 м.

4. Для толкаемых составов, следующих вниз по течению действуют следующие положения:

а) между Регенсбургом (2379,3 км) и Фильсхофен (2249,0 км) допускаются следующие максимальные габариты: длина 110 м, ширина 12,00 м;

б) при уровне воды 300 см и более во в/п Хофкир - хен между Занд (2312,6 км) и Фильсхоффен (2249,0 км), не нарушая положений подпункта "а", допускаются следующие максимальные габариты: длина 110 м, ширина 23,00 м, а между Фильсхоффен (2249,0 км) и Йохенштейн (2201,8 км): длина 135 м, ширина 23,00 м.

5. Компетентные органы могут допускать отступления от положений пунктов 1-4, если это не угрожает безопасности и не нарушает надлежащего порядка судоходства.

6. Пункты 1-4 не распространяются на малые суда.

Статья 10.02

Формирование судов при плавании вверх против течения

1. При плавании вверх против течения:

а) между нижней кромкой района шлюза гидроузла Йохенштейн (2201,8 км) и мостом Эйзернбрюкке в Регенсбурге (2379,3 км) допускаются следующие формирования:

аа) два судна, пришвартованные лагом, и на буксире одно судно; общая ширина состава не должна превышать 20,00 м;

бб) если буксир не ведет судно лагом, то он может вести на буксире до 5 рядов судов, пришвартованных лагом, причем общая ширина ряда не должна превышать 12,00 м;

в) между Лазареттшпитце в Регенсбурге (2377,7 км) и устьем канала Майн-Дунай (2411,6 км) общая длина одиночных судов, толкаемых составов и счаленных групп не должна превышать 110 м, а общая ширина 11,40 м.

Буксируемый состав может состоять только из одного буксирующего судна, длина которого не должна превышать 50 м и одного ряда судов на буксире, причем общая ширина судов не должна превышать 11,40 м;

с) выше входа в канал Майн-Дунай (2414,7-2411,6 км) общая длина не должна превышать 55 м, а общая ширина 11,40 м.

2. Не нарушая положений пункта 1, судам, следующим вверх против течения, разрешается также в районе подпора между верхним аванпортом гидроузла Йохенштейн (2203,9 км) и нижней кромкой района шлюза Кахлет (2229,3 км), а также между верхним аванпортом шлюза гидроузла Кахлет (2231,2 км) и дорожным мостом Фильсхофен (2249,2 км) вести:

а) два судна лагом, причем общая ширина не должна превышать 30,00 м и на буксире до двух рядов судов, пришвартованных лагом, общая ширина которых не должна превышать 20,00 м;

б) если буксир не ведет судно лагом, то он может вести на буксире до трех рядов судов, пришвартованных лагом, если общая ширина не превышает 30,00 м или до 4 рядов, если общая ширина не превышает 20,00 м.

3. Когда уровень воды превышает 220 см по в/п Регенсбург-Швабельвейс, то на участке между дорожным мостом Фильсхофен и мостом Эйзернбрюкке в Регенсбурге судам, следующим вверх против течения, не нарушая положения пункта 1-а подпункт "б", не разрешается вести на буксире более 4 рядов судов, пришвартованных лагом, общая ширина которых не превышает 20,00 м.

4. Для толкаемых составов, следующих вверх против течения, действуют следующие положения:

а) между Йохенштейн (2201,8 км) и Фильсхофен (2249,0 км) длина не должна превышать 185 м, а ширина 23,00 м;

б) между Фильсхофен (2249,0 км) и Регенсбург (2379,3 км) длина не должна превышать 110 м, а ширина 12,00 м;

с) между Фильсхофен (2249,0 км) и Занд (2312,4 км) при уровне воды 300 см и более по в/п Хофикирхен, не нарушая положений пункта "б", длина не должна превышать 110 м, а ширина 23,00 м;

д) между Фильсхофен (2249,0 км) и Занд (2312,6 км) при уровне воды 350 см и более по в/п Хофикирхен, не нарушая положений пункта "б", длина не должна превышать 165 м, а ширина 23,00 м.

5. В отступление от пунктов 1 и 2 между верхним аванпортом шлюза гидроузла Йохенштейн (2203,9 км) и железнодорожным мостом Крейтельштейн (2223,3 км), а также между верхним аванпортом шлюза гидроузла Каухлет (2231,2 км) и дорожным мостом Фильскофен (2249,2 км) можно не швартовать бортами суда, которые идут в одном ряду на буксире.

6. Компетентные органы могут допустить отступления от пунктов 1-4, если это не угрожает безопасности и не нарушает надлежащего порядка судоходства.

7. Пункты 1-4 не распространяются на малые суда.

Глава 11

СУДОХОДСТВО ПРИ ВЫСОКИХ УРОВНЯХ ВОДЫ

Статья 11.01

Наивысший судоходный уровень воды

1. Когда расход воды на Федеральном водном пути Дуная превышает наивысший судоходный уровень, то все судоходство, включая пересечение реки, останавливается. Наивысшим судоходным уровнем воды является:

по в/п Оберндорф - 480 см

по в/п Регенсбург-Швабельвейс - 470 см

по в/п Хофикирхен - 480 см

по в/п Пассау-Максбрюкке - 750 или 810 см.

Ниже указаны водомерные посты, относящиеся к следующим участкам:

в/п Оберндорф к участку Кельхайм-Регенсбург

в/п Регенсбург-Швабельвейс к участку Регенсбург-Деггендорф

в/п Хофикирхен к участку Деггендорф-Шардинг

в/п Пассау-Максбрюкке - 750 см к участку Шардинг-Крейтельштейн (2223,20 км)

в/п Пассау-Максбрюкке - 810 см к участку Крейтельштейн-Йохенштейн (2201,77 км).

2. В отступление от пункта 1 между Эйзенбрюкке и входом в Восточный порт Регенсбурга суда могут плавать до уровня воды 520 см по в/п Регенсбург-Швабельвейс, когда это необходимо для работы порта.

3. Компетентные органы могут допустить отступление от первой фразы пункта 1, если это не нарушает безопасности и надлежащего порядка плавания.

Глава 12
ПОРТЫ - УБЕЖИЩА
(Статья 1.24)

Статья 12.01

Область применения

1. Положения настоящей главы применяются к портам-убежищам Деггендорф (2283,9 лев.бер.) и Пассау-Линдау (2222,1 лев.бер.).

2. В порту-убежище Регенсбург-Крейцхоф (2273,0 прав.бер.) применяются постановления Южной Дирекции вод и судоходства, касающиеся использования портов и причалов в Регенсбурге и Барбинге.

Статья 12.02

Пользование портами-убежищами

1. В порту-убежище Деггендорф район:

- a) выше 2284,30 км предназначен для судов ФРГ;
- b) ниже 2284,30 км предназначен для судов торгового судоходства.

Суда, перевозящие жидкие воспламеняющиеся вещества группы К0 - К2, допускаются в порт только на основании разрешения компетентных органов.

2. Порт-убежище Пассау-Линдау предназначен для судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества. Если вместимость убежища недостаточна, то суда, перевозящие жидкие воспламеняющиеся вещества группы К0 - К2, пользуются приоритетом по отношению к судам, перевозящим жидкие воспламеняющиеся вещества группы К3. Без разрешения компетентных органов в порт не допускаются другие суда, помимо тех, которые перечислены в первой фразе.

Статья 12.03

Портовый надзор

Когда компетентные органы назначают для порта - убежища портовый надзор, то он выполняет задачи, возлагаемые на компетентные органы.

Статья 12.04

Заявление о прибытии и отбытии судов; указание мест для стоянки

1. Водитель обязан немедленно заявить компетентным органам или портовому надзору о входе судна в порт-убежище, представляя при этом судовые документы и коносаменты; водитель должен в таком же порядке заявить об отбытии судна.

2. Компетентные органы или портовый надзор может указать судам места для стоянки. По просьбе компетентных органов или портового надзора суда обязаны перейти с одного места стоянки на другое.

Статья 12.05

Лицо, которому поручается нести вахту

Лицо, упомянутое в пункте 3 статьи 9.16, которому поручается нести вахту назначается компетентными органами или портовым надзором.

Статья 12.06

Стоянка на якоре

В портах-убежищах стоянка на якоре допускается только в исключительных случаях. Тем не менее волочить якоря разрешается.

Статья 12.07

Вход в порт

Стоянка судов у входа в порт допускается только по разрешению компетентных органов или портового надзора. Судно может зайти во вход порта только когда покидающее порт судно вышло из входа.

Статья 12.08

Обязанность сообщения

Все происшествия, которые могут нарушить безопасность и надлежащий порядок судоходства в портах-убежищах, должны немедленно быть сообщены компетентным органам или портовому надзору.

Статья 12.09

Принятие мер в случае возникновения опасности

Водители судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, должны немедленно после входа в порт принять соответствующие меры на случай возникновения опасности. Они должны в первую очередь убедиться в том, что, в случае необходимости, суда могут быть отшвартованы и можно пользоваться бортовыми противопожарными установками.

Статья 12.10

Наливные суда

Во время стоянки в портах-убежищах наливных судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, запрещается открывать их люки.

Статья 12.11

Ремонтные работы

В портах-убежищах ремонтные работы на судах допускаются только по разрешению компетентных органов или портового надзора.

Статья 12.12

Наличие льда

1. Для принятия противопожарных мер при наличии льда судоводители обязаны обеспечить в непосредственной близости от своих судов акваторию достаточных размеров, свободную от льда.

2. Компетентные органы или портовый надзор могут дать водителю указания на выполнение необходимых работ с тем, чтобы защитить судно ото льда.

Статья 12.13

Исключения

Компетентные органы или портовый надзор могут допустить отступления от положений настоящей главы, если это не нарушает безопасности и надлежащего порядка судоходства.

Глава 13

МАЛЫЕ СУДА

Статья 13.01

Плавание в старицах

1. Малым моторным судам запрещается плавать в старицах (акватории за продольными или струенаправляющими дамбами). Это положение не распространяется на рыболовные суда.

2. Первая фраза пункта 1 не распространяется на подходы к местам стоянки, обозначенные сигнальным знаком "E.5" (Приложение 7).

Статья 13.02

Встреча и обгон рыболовных судов

(Статья 6.20)

При встрече и обгоне рыболовных судов малые суда должны:

- a) проходить по прямой на расстоянии не менее 30 м от рыболовных судов;
- b) в отступление от пункта 2 статьи 6.20 соблюдать положения пункта 1 статьи 6.20.

Глава 14

МЕРОПРИЯТИЯ НА ВОДНОМ ПУТИ

Статья 14.01

Разрешение на проведение мероприятий

Для проведения спортивных мероприятий, гуляний на воде и прочих мероприятий, которые могут явиться причиной стечения судов или создать препятствия для судоходства, необходимо разрешение компетентных органов.

Глава 15

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СУДОВ НА ХОДУ И НА СТОЯНКЕ, НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДУНАЯ ФРГ

Раздел I

Плавание по рукаву плотины Бад Аббах

Статья 15.01

Ограничения

Плавание моторных судов по рукаву плотины Бад Аббах (выше 2397,5 км) запрещается. Это положение не распространяется на суда, занятые рыболовством, а также на пассажирские суда.

Раздел II

Плавание по участку между Эйзернен Штег и Эйзернебрюкке в Регенсбурге

Статья 15.02

Встреча, обгон, стоянка

1. Встреча и обгон на участке между Эйзернен Штег (2380,1 км) и Эйзернебрюкке (2379,3 км) в Регенсбурге запрещаются.

2. Когда судну, следующему вниз по течению, которое уже вошло на участок, идет навстречу судно, следующее вверх против течения, то судно, следующее вниз, должно отклониться к месту поворота у 2380,0 км и ждать прохождения судна, следующего вверх.

3. Когда судну, следующему вверх против течения, которое вошло на участок, идет навстречу судно, следующее вниз, которое уже прошло место поворота у 2380,0 км, то судно, следующее вверх должно ждать ниже Эйзернебрюкке прохождения судна, следующего вниз.

4. При подходе к участку и прохождении по участку суда должны у нижеуказанных пунктов подавать продолжительный звуковой сигнал:

а) суда, следующие вниз, выше Эйзерне Штег и на полдороги между Эйзерне Штег и Эйзернебрюкке (2379,6 км);

б) суда, следующие вверх, ниже Эйзернебрюкке и у Гарейсхайфен (2379,5 км).

5. На правом берегу:

а) между Эйзерне Штег и 2379,97 км (выше набережной лестницы) стоянка разрешается только в случае, приведенном в пункте 2;

б) между 2379,97 и 2379,77 км (10 м ниже нижней набережной лестницы) стоянка лагом запрещается;

с) между 2379,77 км и Эйзернебрюкке стоянка запрещается.

6. Пункты 1-4 не распространяются на малые суда.

Раздел III

Прохождение под железнодорожным мостом Регенсбург - Швабельвейс

Статья 15.03

Лавирующие суда

(статья 6.19, п.2)

Суда, следующие вниз по течению, которые проходят железнодорожный мост Регенсбург-Швабельвейс (2376,8 км) носом против течения, при работающем на переднем ходу двигателе (лавирующие суда), должны предоставлять путь судам, следущим вниз по течению, для прохождения через обозначенный пролет моста.

Раздел 1У

Прохождение узкости Штраубингер Энге

Статья 15.04

Общие положения

1. Во избежание встречи на участке 2323,8-2321,0 км судоходство в Штраубингер Энге (2330,3-2321,0 км) регулируется:

- а) предупредительной станцией на 2330,23 км левого берега (предупредительная станция Кёснах);
- б) сигнальной станцией, расположенной ниже дорожного моста Штраубинг на 2321,07 км правого берега (сигнальная станция Штраубинг).

2. Не нарушая положений статьи 15.05-15.10, водители должны соблюдать указания предупредительной станции Кёснах и сигнальной станции Штраубинг.

Статья 15.05

Плавание вниз по течению

1. Судам, следующим вниз по течению, разрешается проходить по узкости Штраубингер Энге только в следующий период времени: 30 мин после начала работы предупредительной станции Кёснах и сигнальной станции Штраубинг до конца их рабочего времени.

2. Суда, следующие вниз по течению, которые хотят войти в узкость Штраубингер Энге, должны сообщить об этом предупредительной станции Кёснах подачей продолжительного звукового сигнала у сигнальных знаков В.7 (Приложение 7), установленных на 2332,0 и 2331,0 км.

3. Суда, следующие вниз по течению, могут входить на участок, расположенный ниже 2323,8 км только, когда мимо них прошли суда, следующие вверх против течения, число которых указывается на щите-указателе предупредительной станции Кёснах черными цифрами на белом фоне.

4. При прохождении узкости Штраубингер Энге суда, следующие вниз по течению, должны оставлять между собой расстояние не менее 500 м. При этом не нарушаются положения пункта 3 статьи 15.09. Когда на данном участке находятся суда, следующие вверх против течения, то суда, следующие вниз, должны на участке между предупредительной станцией Кёснах и 2323,8 км подавать после каждого пройденного километра один продолжительный звуковой сигнал.

Статья 15.06

Плавание вверх против течения

1. Прохождение узкости Штраубингер Энге вверх против течения регулируется сигнальной станцией Штраубинг. Сигналы этой станции имеют следующее значение:

- a) два красных огня, расположенных рядом:
 - запрещение прохода - сигнальный знак A.1 (Приложение 7);
- b) один красный огонь:
 - запрещение прохода (ждите разрешения) - сигнальный знак A.1 (Приложение 7);
- c) два зеленых огня, расположенных рядом:
 - разрешение прохода - сигнальный знак E.1 (Приложение 7).

2. Когда станция показывает один красный огонь или два красных огня, расположенных рядом, то суда, следующие вверх против течения должны подавать у сигнального знака B.7 (Приложение 7), установленного на 2320,0 км один продолжительный звуковой сигнал и ждать на месте стоянки (между 2320,3 и 2320,8 км левого берега) разрешения на прохождение. Проход за пределы сигнального знака B.5 (Приложение 7) на 2320,8 км левого берега запрещается.

3. В дополнение к световым сигналам, упомянутым в пункте 1, подпункты "а" и "в", сигнальная станция указывает на сигнале (барабан-указатель) черными цифрами на белом фоне число судов, следующих вниз по течению, которые находятся в узкости Штраубингер Энге.

4. Если сигнальная установка вышла из строя, то станция показывает следующие сигналы:

а) красный прямоугольный щит с белой горизонтальной полосой посередине (сигнальный знак А.1 Приложения 7):

- запрещение прохождения вверх против течения;

б) зеленый прямоугольный щит с белой вертикальной полосой посередине (сигнальный знак Е.1 Приложения 7):

- разрешение прохождения.

Статья 15.07

Остановка

1. Остановка в узкости Штраубингер Энге допускается только в случае крайней необходимости и только пока неотвратимые обстоятельства требуют этого.

2. Суда, которые должны остановиться в узкости Штраубингер Энге, должны немедленно информировать об этом предупредительную станцию Кёсснах или сигнальную станцию Штраубинг. Если в связи с окончанием рабочего времени этих станций не представляется возможным дать эту информацию, то, если между тем судно не покинуло Штраубингер Энге, сообщение должно быть без задержки передано как только станции начали работать. Первая и вторая фразы не распространяются на суда, следующие вверх по течению, которые в связи со штормовыми явлениями должны остановиться выше 2323,8 км. При продолжении пути следования эти суда должны пока они проходят участок до предупредительной станции Кёсснах подавать каждые 5 минут продолжительный звуковой сигнал.

3. Когда остановка в Штраубингер Энге длится более одного дня, то сообщение, упомянутое в пункте 2, следует повторять ежедневно, когда начинается рабочее время.

4. После остановки в Штраубингер Энге суда могут продолжать путь следования в служебное время станции только с разрешения предупредительной станции Кёснах или сигнальной станции Штраубинг. Это положение не распространяется на суда, следующие вверх против течения, в случае, указанном в третьей фразе пункта 2.

5. Положения статьи 15.08 остаются в силе.

Статья 15.08

Остановка судов, следующих вниз по течению, на месте поворота Оберау, выделенного для непредвиденных случаев

1. Суда, следующие вниз по течению, которые на основании условий, изложенных в пункте 1 статьи 15.07 хотят остановиться на месте поворота Оберау, выделенного для непредвиденных случаев, должны сообщить об этом при прохождении предупредительной станции Кёснах:

- а) днем - отмашками белым флагом;
- б) ночью - отмашками белым огнем.

При этом голосом следует сообщить предупредительной станции намечаемое время отхода с места поворота.

2. Если предупредительная станция поняла сообщение, она отвечает сигналами, приведенными в пункте 1; в противном случае, судно, следующее вниз, должно немедленно после остановки на месте поворота Оберау, выделенного для непредвиденных случаев, сообщить об этом, соблюдая положения пункта 1.

Изменение времени отхода должно быть немедленно сообщено предупредительной станции.

3. При отходе с места поворота Оберау следует подавать три коротких звуковых сигнала.

Статья 15.09

Встреча и обгон

1. Встреча в Штраубингер Энге разрешается только на следующих участках:

2330,3 - 2329,0 км
2327,7 - 2327,3 км
2326,8 - 2325,5 км
2325,1 - 2324,5 км
2324,2 - 2323,8 км

2. Встреча между 2323,8 и 2321,0 км запрещается и суда, следующие вниз по течению, как и вверх против течения, должны соответственно регулировать свою скорость.

3. В Штраубингер Энге разрешается обгон:

- вниз по течению и против течения судов, упомянутых в статье 15.11;
- вверх против течения на участках, указанных в пункте 1, и прочих судов.

Это положение не распространяется на обгон между буксируемыми составами.

Статья 15.10

Прекращение судоходства

1. При прекращении судоходства вниз по течению предупредительная станция Кёснах показывает:

а) красный прямоугольный щит с горизонтальной белой полосой посередине (знак А.1 Приложения 7) и под ним белый прямоугольный щит с черной цифрой "4000," которые ночью освещаются, или

б) два красных огня, расположенных по вертикали (сигнальный знак А.1 Приложения 7), и рядом белый прямоугольный щит с черной цифрой "4000".

Суда, следующие вниз по течению, должны остановиться на месте поворота Оберау, выделенного для непредвиденных случаев (2326,2 км) и ждать разрешения на продолжение пути следования. Время открытия судоходства следует запросить у предупредительной станции Кёсснах.

2. При прекращении судоходства вверх против течения сигнальная станция Штраубинг показывает два красных огня, расположенных по вертикали (сигнальный знак А.1 Приложения 7).

Статья 15.11

Малые суда

Статья 15.04, пункт 1, а также статьи 15.05–15.09 не распространяются на одиночные малые суда.

Раздел У

Стоянка в районе нефтеперевалочного пункта
у Деггендорф – Деггенау
(2282,64 км)

Статья 15.12

Положения, касающиеся судов

1. Не нарушая положения пункта 2, у пристала нефтеперевалочного пункта Деггендорф-Деггенау (2282,64 км левого берега) разрешается стоянка только одного наливного судна.

2. Наливные суда, которые хотят грузить или выгружать у перевалочного пункта, должны стоять выше причала, а именно между 2282,80 и 2282,72 км левого берега. Стоянка рядом более трех наливных судов запрещается. Если место стоянки занято, то наливные суда могут стоять рядом с наливным судном, находящимся у причала, или на место стоянки, упомянутом в пункте 3.

3. Наливные суда, которые выполнили у перевалочного пункта операции по погрузке или разгрузке, должны стоять ниже этого перевалочного пункта, а именно: между 2282,6 и 2282,5 км левого берега, причем до 4 наливных судов рядом в одной линии фронта.

4. Суда, которые не намерены выполнять операции по погрузке или разгрузке у перевалочного пункта, не должны становиться между 2282,8 и 2282,5 км левого берега.

Раздел У1

Прохождение через шлюзы

Статья 15.13

Общие положения

В смысле настоящих правил район шлюза охватывает:

1. Для шлюза Бад-Аббах:

– шлюз, а также верхний и нижний аванпорты шлюза (2397,7–2396,6 км).

2. Для шлюза Регенсбург:

– участок между мостом Оберфальцбрюкке (2380,2 км) и устьем реки Реген (2379,3 км).

3. Для шлюзов Кахлет и Йохенштейн:

– участок между авансигналами (статья 15.17).

Статья 15.14

Размеры судов

1. К шлюзованию допускаются суда и составы следующих размеров:

- а) в шлюзах Бад-Аббах и Регенсбург:
 - длина не более 185 м, ширина не более 11,40 м;
- б) в шлюзах Кахлехт и Йохенштейн:
 - длина не более 230 м, ширина не более 22,00 м,
а для толкаемых составов: ширина до 23,00 м.

Допускаемая осадка судов не более 2,50 м.

2. Суда и составы, размеры которых превышают размеры, указанные в пункте 1, должны для шлюзования предварительно получить разрешение шлюзового надзора.

Статья 15.15

Положения, относящиеся к району шлюзов

1. В районе шлюза судам разрешается стоять до и после шлюзования только:

- а) если этого требуют навигационные условия;
- б) по разрешению шлюзового надзора, причем, не нарушая правил, действующих согласно статье 15.20 для места стоянки Хейнинг (2232,4-2231,6 км правого берега).

2. При входе в шлюз судоводители обязаны уменьшить скорость с тем, чтобы избежать навала на ворота или защитные устройства шлюза. При проходе через шлюз члены палубной команды должны находиться на местах, за исключением тех, которые должны сойти на берег, чтобы закрепить тросы. Во время шлюзования в рулевой рубке моторных судов должна постоянно находиться вахта.

3. Суда должны входить в камеру и становиться таким образом, чтобы не мешать заходу следующих за ними судов и использованию вместимости камеры.

4. Готовность судна или состава к шлюзованию сообщается шлюзовому надзору ударами в колокол. Суда, которые не имеют колокола, сообщают голосом готовность к шлюзованию.

5. Запрещено:

- а) обслуживать без разрешения эксплуатационные установки шлюза;
- б) входить без разрешения в шлюзовые устройства.

6. В случае необходимости буксируемые составы, следующие вниз по течению должны для шлюзования своевременно расформировать буксируемые ими единицы. После шлюзования буксируемые вниз составы могут вновь формироваться только в нижнем аванпорте шлюза. Для этой цели они могут становиться у одной или другой причальной стенки нижнего аванпорта.

7. В плотинах и в оградительных рукавах гидроузлов запрещается заходить за траверз между запрещающими сигнальными знаками (А.1, Приложение 7), установленными друг против друга на двух берегах. Компетентные органы могут разрешить отступление от этого положения судам общественной службы, администрации гидроузлов и судам, имеющим право заниматься рыболовством.

8. Во время шлюзования пассажирским судам с пассажирами на борту и судам, которые ночью несут синий огонь, упомянутый в статье 3.21, или днем синий конус, упомянутый в статье 3.37, запрещается становиться рядом.

Статья 15.16
Порядок шлюзования
(Статья 6.29)

1. Не нарушая положений пункта 2 и статьи 15.18, шлюзование осуществляется в порядке прибытия в район шлюза. Шлюзовой надзор может допускать отступления от этих предписаний на основании положения пункта "а" статьи 6.29, а также указаний Речной полиции.

2. Помимо судов, упомянутых в статье 6.29, пункт "б", следующие суда пользуются также приоритетом шлюзования:

- а) суда общественной службы, выполняющие государственное задание;
- б) спасательные суда и тяжело поврежденные суда;
- с) суда предприятия гидроэлектростанций;
- д) пассажирские суда с пассажирами на борту, когда они, по крайней мере, за час до шлюзования предупредили шлюзовой надзор, а также пассажирские суда, плавающие по установленному расписанию.

3. Если по подаче сигнала на вход в шлюз, судно не готово к шлюзованию, то оно должно известить об этом шлюзовой надзор, а также следующее за ним судно, ожидающее шлюзования.

Статья 15.17

Сигнальные знаки в районе шлюзов Кахлет и Йохенштейн

В районе шлюзов Кахлет и Йохенштейн суда должны, помимо указаний сигналов, приведенных в пунктах 6 и 7 статьи 6.28, соблюдать указания следующих сигнальных огней установок авансигналов и вызывных сигналов.

1. Суда, следующие вниз по течению, должны соблюдать указания сигнальных огней установок авансигналов на 2232,91 и 2205,91 км левого берега, а также вызывных сигналов на 2231,40 и 2204,14 км левого берега;

а) сигнальные огни установки авансигнала, а именно, два белых огня, расположенных рядом, имеют следующее значение:

аа) два постоянных огня:

- шлюзы закрыты; ждите вызова на месте ожидания в районе шлюза; одиночные суда могут, если условия допускают этого, ожидать в верхнем аванпорте;

бб) два мигающих огня:

- оба шлюза вероятно будут открыты; судно, которое прошло первым установку авансигнала, должно пользоваться южным шлюзом, а следующее - северным шлюзом;

сс) постоянный огонь слева, мигающий огонь справа:

- вероятно южный шлюз будет открыт;

dd) мигающий огонь слева, постоянный огонь справа:

- вероятно северный шлюз будет открыт;

б) сигнальные огни вызывной установки, а именно, два белых огня, расположенных рядом, имеют следующее значение:

аа) два постоянных огня:

- ждите вызова, согласно пунктам "бб" или "сс";

бб) постоянный огонь слева, мигающий огонь справа:

- продолжайте путь к шлюзам; вероятно южный шлюз будет открыт;

сс) мигающий огонь слева, постоянный огонь справа:

- продолжайте путь к шлюзам, вероятно северный шлюз будет открыт.

2. Суда, следующие вверх против течения, должны соблюдать указания сигнальных огней установки авансигнала на 2229,29 и 2201,77 км левого берега.

Сигнальные огни установки авансигнала, состоящей из двух белых огней, расположенных рядом, имеют следующее значение:

а) постоянные огни:

- ждите перед установкой авансигнала разрешения войти в район шлюза;

b) мигающие огни:

- вход в район шлюза разрешен. Согласно указаниям огней сигнальной установки доступа в шлюз (пункт 6 статьи 6.28) входите в один из шлюзов или ждите доступа за пределами нижнего аванпорта.

Статья 15.18

Шлюзование малых судов

1. Малые суда, которые не могут пользоваться шлюзом для лодок, установкой для спуска лодок из верхнего бьефа в нижний или установкой для перемещения малых судов, должны шлюзоваться либо группами, либо совместно с другими судами.

2. Малые суда должны ожидать в аванпортах на выделенных для них местах стоянки разрешения шлюзового надзора на вход в шлюз. Когда малые суда шлюзуются совместно с другими судами, то они должны входить в шлюз только после этих судов, швартоваться позади них и оставляя определенное расстояние выходить за ними.

3. Малым судам, которые не намерены шлюзоваться, запрещается входить в аванпорты шлюзов.

4. В шлюзах Кахлете и Йохенштейн, в отступление от положений статьи 15.17, малые суда должны соблюдать только указания световых сигналов, упомянутых в пунктах 6 и 7 статьи 6.28, а также указания щитов, специально выставленных для малых судов. Когда установка для перемещения малых судов закрыта, то на верхнем причале установки включены два красных огня, расположенных по вертикали.

Статья 15.19

Прекращение судоходства между ступней подпора Йохенштейн и ступней подпора Ашах

Суда, следующие вниз по течению, которые желают прекратить плавание на участке между ступней подпора Йохенштейн и ступней подпора Ашах, должны при шлюзовании в Йохенштейн сообщить об этом шлюзовому надзору.

Раздел УП

Судоходство в районе города Пассау

Статья 15.20

Стоянка выше ступни подпора Кахлет

Выше ступни подпора Кахлет (2229,3 км) суда могут останавливаться только у места стоянки Хейнинг (2232,36-2231,62 км правого берега), соблюдая при этом следующие положения:

- а) суда, перевозящие жидкые воспламеняющиеся вещества групп КО-К2, допускаются к стоянке только когда они ждут шлюзования (статья 15.17, пункт 1/а, подпункт "аа");
- б) немоторные суда, стоящие на якоре, должны быть также пришвартованы к берегу; это положение не относится к буксируемым единицам;
- с) суда должны держаться на расстоянии 10 м от берега;
- д) малым судам запрещено становиться на месте стоянки.

Статья 15.21

Стоянка ниже ступни подпора Кахлет

1. В районе между ступней подпора Кахлет и устьем реки Инн (2225,3 км) суда могут становиться только на нижеуказанных огражденных местах стоянки, ширина которых рассчитана от кромки берега:

а) места стоянки у правого берега:

аа) между 2228,70-2228,53 км по ширине 20 м.

Это место стоянки предназначено только для судов, следующих вверх против течения, за исключением судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, и наливных судов порожнем, которые еще не дегазированы;

бб) между 2227,03-2226,40 км по ширине 45 м.

Это место стоянки предназначено только для судов, которые ожидают таможенную обработку, за исключением судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества класса К0-К2, и наливных судов порожнем, которые еще не были дегазированы от веществ указанных классов. После таможенной обработки следует освободить место стоянки, если этому не препятствуют непреодолимые условия. Буксируемые составы при стоянке в указанном районе должны либо поднять буксирные тросы, либо укоротить их таким образом, чтобы между буксиром и буксируемым составом, а также между отдельными рядами состава расстояние не превышало бы 10 м.

В районе между 2226,40-2226,25 км стоянка судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, независимо от их группы, и наливных судов порожнем, которые еще не были дегазированы, запрещается.

Суда, перевозящие жидкие воспламеняющиеся вещества группы К3, и наливные суда порожнем, которые еще не были дегазированы от веществ этого класса, могут становиться только 20 м выше и ниже Шанцельбрюкке;

Это расстояние рассчитывается от причалов моста. В этом районе стоянки для таможенной обработки между 2227,03-2226,40 км упомянутые суда могут становиться когда между ними и берегом находится, по крайней мере, одно судно;

- cc) между 2226,25-2226,05 км по ширине 20 м. Стоянка судов, перевозящих жидкые воспламеняющиеся вещества, а также порожних не дегазированных наливных судов, запрещена;
 - dd) между 2226,40-2225,33 км. Стоянка судов, перевозящих жидкые воспламеняющиеся вещества, и порожних не дегазированных наливных судов, запрещена. Остальные суда могут пользоваться этим местом стоянки только на основании разрешения компетентных органов;
 - ee) участок между 2225,81-2225,55 км по ширине 17 м может быть использован только как причал для пассажирских судов;
- б) места стоянки у левого берега:
- aa) место стоянки между 2229,24-2228,84 км по ширине 45 м предназначено только для судов, перевозящих жидкые воспламеняющиеся вещества, и для порожних не дегазированных наливных судов. Кроме этого, этим местом могут пользоваться для таможенной обработки судов, перевозящих жидкые воспламеняющиеся вещества класса КО-К2, и порожние не дегазированные наливные суда, которые перевозили упомянутые вещества, а также суда, которые перевозят опасные вещества в смысле статьи 1.23;
 - bb) между 2228,84-2228,55 км по ширине 45 м. Стоянка судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества, и порожних не дегазированных наливных судов, запрещается.

2. На местах стоянки суда должны становиться начиная с берега лагом.

3. Суда на якоре должны быть пришвартованы к берегу.

4. Судоводители должны выделить надлежащее лицо, которому поручено постоянно находиться на борту. Когда несколько судов стоят рядом, то одно лицо достаточно для первых трех судов, находящихся ближе к берегу. Для каждого последующего судна со стороны фарватера действует первая фраза.

5. Судоводители должны следить за тем, чтобы ночью, а также в воскресенье и в выходные дни на местах стоянок, упомянутых в пункте 1/а подпункты "бб, dd" соблюдалась тишина и, в частности, судовые основные и вспомогательные машины не работали дольше, чем необходимо.

6. Места стоянки должны быть освобождены при высоких уровнях воды до наступления наивысшего судоходного уровня воды и при ледовых явлениях до начала ледостава.

7. Стоянка малых судов на местах, обозначенных береговым знаком Е.5 (Приложение 7), запрещается.

Статья 15.22

Сигнальная установка Ракклаухафен

На головной части разделительной плотины Ракклаухафен (2228,42 км правого берега) сигнальные огни указывают вниз по течению и по направлению к порту Ракклау, если на участке между шлюзом Кахлет и 2228,4 км находятся суда, следующие вниз по течению. Сигнальные огни имеют следующее значение:

а / прямая линия: на участке находятся суда, следующие вниз по течению;

б / вертикальная линия: на участке нет судов, следующих вниз по течению.

Сигнальные огни действуют только в часы работы шлюза Кахлет и при достаточной видимости. Если установка не показывает сигналов, то суда, следующие вверх против течения должны у 2228,0 км подать один продолжительный звуковой сигнал.

Статья 15.23

Суда, выполняющие маневры задним ходом

Суда, которые между местом поворота Пассау (2227,2 км) и устьем реки Инн идут задним ходом или отталкивают буксируемые ими единицы, должны уделять особое внимание тому, чтобы не мешать остальным судам. При приближении другого судна эти маневры должны прекращаться.

Статья 15.24

Поворот

1. На месте поворота у Штельцхоф (2229,20-2228,80 км) суда и составы могут делать поворот или разворот вниз по течению только если свободное пространство на местах стоянки перед районом шлюза обеспечивает безопасность выполнения этих маневров поворота. Маневры поворота вниз по течению могут быть выполнены только с разрешения надзора за шлюзом Кахлет.

2. Ниже 2227,05 км (место поворота Пассау-Эггендорф) поворот буксируемых составов в районе города запрещен.

3. У устья реки Ильц (2225,45-2225,30 км) судам и составам запрещается делать разворот или поворот вниз по течению.

4. Положения пунктов 1-3 не распространяются на пассажирские суда, которые плавают только в районе водохранилища, и на малые суда.

Глава 16
ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ

Статья 16.01

Места посадки

Для высадки и посадки пассажирские суда могут становиться только у причалов, выделенных компетентными органами.

Статья 16.02

Движение на местах посадки

1. Когда пассажирские суда намерены стоять у причала, остальные суда немедленно освободить его.

2. Когда с разрешения компетентных органов надзор за причалом поручен одному лицу, то это лицо регулирует движение судов и пассажиров на этом причале. Водители судов, пассажиры и другие лица, пользующиеся причалом, должны выполнять указания данного лица. За исключением пассажирских судов остальные суда могут становиться у причала только с разрешения лица, которому поручен надзор за этим причалом.

Статья 16.03

Посадка и высадка пассажиров

1. Для посадки и высадки пассажиры могут пользоваться только входами и выходами, причалами, сходнями, лестницами и трапами, предназначенными для этой цели. Высадка и посадка пассажиров не разрешается без определенного разрешения водителя.

2. Водитель может разрешить посадку и высадку пассажиров только тогда, когда пассажирское судно надлежащим образом подошло к причалу и водитель убедился в том, что:

а) обеспечена безопасность посадки и высадки пассажиров;

б) причал достаточно освещен с берега либо с судна.

3. Пассажиры, которые готовятся к посадке, могут вступить на сходни только после того, как пассажиры, желающие высадиться, покинули их, если не имеются еще одни сходни.

4. Если вместе с пассажирами перевозятся грузы, то их погрузка и разгрузка по установкам, предназначенным для посадки пассажиров, запрещается, когда по ним пассажиры поднимаются на судно или спускаются с него.

5. Переход пассажиров через другие, находящиеся на стоянке суда, запрещается.

Статья 16.04

Отказ в перевозке пассажиров

Водитель может отказать в перевозке лицам, которые могут создать опасность для судоходства или значительно мешать пассажирам.

Статья 16.05

Безопасность на борту и на причалах

1. Своим поведением пассажиры не должны подвергать опасности судно и причал. Это положение соответственно распространяется на всех, кто пользуется причалом.

2. В интересах безопасности водитель должен следить за правильным распределением пассажиров на судне, а также за тем, чтобы входы и выходы были свободны.

3. Без разрешения водителя вход пассажиров в рулевую рубку, в машинное отделение и другие, особо обозначенные помещения или части моста, запрещается.

4. При темноте помещения, предназначенные для пассажиров, должны быть достаточно освещены. Освещение не должно препятствовать распознаванию судовых сигнальных огней и ослеплять.

5. Грузовые операции не должны подвергать опасности пассажиров. Когда площадь, предназначенная для пассажиров, частично используется для груза, то максимально допустимое число пассажиров следует уменьшить на одного пассажира в соответствии с каждым квадратным полуметром занятой площади. Перевозка опасных грузов (статья 1.23) вместе с пассажирами запрещается.

Статья 16.06

Запрещение буксировки

Плавание счаленных лагом пассажирских судов с пассажирами на борту запрещается; они не допускаются к буксированию и их нельзя брать на буксир, за исключением случаев оказания помощи судну, потерпевшему аварию.

Статья 16.07

Права компетентных властей

Компетентные власти могут допускать отступление от некоторых положений настоящей главы, если это не нарушает безопасности и надлежащего порядка судоходства.

Глава 17

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (Статья 1.23)

I

Перевозка воспламеняющихся грузов

Статья 17.01

Места перегрузки

Погрузка, разгрузка или лихтеровка судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества, перечисленные в Приложении 4, допускаются только в местах, выделенных для этой цели компетентными властями.

Статья 17.02

Стоянка вблизи судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества

1. Стоянка на расстоянии менее 10 м от судна, которое ночью несет синий огонь, упомянутый в статье 3.21, или днем синий конус, указанный в статье 3.37, запрещается. Это запрещение не распространяется на суда, которые:

- a) несут одинаковую сигнализацию;
- b) являются частью состава или пришвартованы лагом.

2. Компетентные власти могут разрешить отступления от пункта 1, если это не нарушает безопасности судоходства.

Статья 17.03

Погрузка и разгрузка воспламеняющихся веществ

1. До погрузки или разгрузки воспламеняющихся веществ следует принять необходимые меры с тем, чтобы обеспечить возможность в случае возникновения опасности без затруднений взять на буксир или снять с мели наливное судно; кроме того следует удостовериться в возможности немедленно вызвать противопожарную службу.
2. Суда, производящие перегрузочные операции, должны быть снабжены кранцами.
3. Для перегрузки допускаются только эксплуатационно надежные шлангопроводы и соединения, номинальное давление которых превышает максимальное эксплуатационное. В ходе перегрузки следует постоянно проверять состояние шлангопроводов и соединений.
4. До соединения шлангопроводов с судном следует установить электропроводку между судном и трубопроводом на берегу. Эта электропроводка отсоединяется только после снятия шлангопроводов. Во время перегрузки антенны судна должны быть заземлены.
5. Во время перегрузки постоянная вахта должна следить за тем, чтобы в случае возникновения опасности насосы были немедленно остановлены, а запорные приспособления на борту и на берегу приведены в действие.
6. Попадание в водный путь жидких воспламеняющихся веществ при перегрузке запрещается.
7. Когда судно грузит или разгружает жидкие воспламеняющиеся вещества групп К0-К2, другие суда должны держаться на расстоянии не менее 10 м от него.
8. В пределах защитной береговой полосы шириной 10 м от борта судна, упомянутого в пункте 7, не должны находиться огнеопасные источники. Лица, не занятые в перегрузочных операциях, не должны находиться в указанной защитной полосе.

II

Перевозка взрывчатых и радиоактивных веществ

Статья 17.04

Обязательное сообщение

О перевозке взрывчатых веществ и прочих веществ, перечисленных в Приложении 5, также как и радиоактивных веществ следует сообщить компетентным органам до погрузки судна.

Если судно было погружено за границей, о перевозке следует сообщить компетентным органам до захода судна на территорию ФРГ.

Статья 17.05

Места перегрузки

Статья 17.01 соответственно применяется к судам, перевозящим взрывчатые и прочие вещества, перечисленные в Приложении 5, или радиоактивные вещества.

Статья 17.06

Стоянка вблизи судов, перевозящих взрывчатые и радиоактивные вещества

1. Стоянка на расстоянии менее 100 м от судна, которое ночью несет красный огонь, приведенный в статье 3.22, или днем красный конус, упомянутый в статье 3.38, запрещается. Это положение соответственно применяется к судам, перевозящим радиоактивные вещества.

2. Компетентные органы могут допустить отступления от положения пункта 1, если это не нарушает безопасности судоходства.

Приложение 5

Регламент от 1 октября 1973 г. Водной и Судоходной
Дирекции Регенсбург, касающийся признания надписей
заменяющих судовые документы, на бортах судов

На основании статьи 3, пункт 1 Закона о задачах
"Бунда" в области внутреннего судоходства от 15 февраля
1956 г. с поправками от 14 апреля 1971 г. и в связи со
статьей 2 Регламента о введении Полицейских правил пла-
вания по Дунаю от 18 марта 1970 г., а также со статьями
1.22 и 9.03 Полицейских правил плавания по Дунаю от 18
марта 1970 г. постановляет:

Статья 1

Судовые документы

На безэкипажных судах судовое удостоверение (удо-
стверение об осмотре судна) и Мерительное свидетельст-
во, которые согласно статье 1.10, пункт 1, подпункты
"а" и "б" и статье 9.02, пункт 1 Полицейских правил пла-
вания по Дунаю должны находиться на борту судов, мо-
гут быть заменены на основании нижеприведенных положе-
ний.

Статья 2

Судовое удостоверение

1. Судовое удостоверение заменяется надписью, со-
держащей следующие данные:
 - а) номер судового удостоверения
 - б) срок действия судового удостоверения

с) максимальные размеры судна (длина, ширина, высота борта, максимальные высота и осадка судна)

д) указания, касающиеся возможных ограничений плавания на некоторых речных участках, или видов перевозимых грузов.

2. Кроме вышеуказанных надписей безэкипажные суда могут иметь на борту или на борту толкача копию или фотокопию судового удостоверения.

Статья 3

Мерительное свидетельство

1. Мерительное свидетельство заменяется либо его фотокопией, либо заверенной копией, находящейся на борту безэкипажного судна или толкача, либо щитом, находящимся на хорошо видимом месте на борту судна, который содержит выписку из мерительного свидетельства, а именно указания водоизмещения.

В зависимости от конструктивных особенностей безэкипажных судов упомянутые выше надписи наносятся на хорошо видимом месте либо на щите, либо прямо на комингсе люка. Надписи должны быть защищены от любых повреждений.

Статья 4

Хранение судовых документов

В случаях, упомянутых в статьях 2 и 3, оригиналы судовых документов безэкипажных судов должны храниться у судоходного предприятия.

Статья 5

Ответственность

Судоходное предприятие – владелец судна наносит на бортах или на комингсах люков дополнительные надписи. Эти надписи должны быть идентичны действующим оригиналам документов. За любую неточность ответственность несет судовладелец.

Статья 6

Проверка

Идентичность надписей на щите с данными, приведенными в судовом удостоверении, проверяется комиссией осмотра судов и подтверждается ее отметкой на щите.

Статья 7

Ввод в действие, срок действия

Настоящий Регламент войдет в действие 1 января 1974 г.; срок действия до 31 декабря 1976 г.

Приложение 2

Постановление речной полиции

№ 21/1976 ,

касающееся плавания при помощи радиолокатора в
районе шлюзов Кахлет и Йохенштейн

На основании ст.1.22 Полицейских Правил о плавании по Дунаю от 18 марта 1970 г. вводятся следующие положения:

Статья 1

Суда и составы, плавающие при помощи радиолокатора, в пасмурную погоду (туман, снегопад) должны останавливаться в местах стоянки, когда приближаясь к районам шлюзов Кахлет и Йохенштейн, они не имеют возможности распознать сигнальные знаки.

Статья 2

Места стоянки, упомянутые в статье 1, являются местами стоянки для судов у Хейнинг, Штельцельхоф, Ранинг, Энгельхартсцелль.

Статья 3

Водители судов или составов на стоянке должны связаться по радиотелефонии или радиосвязи с персоналом шлюза с тем, чтобы узнать возможно ли продолжать путь следования.

Статья 4

Только те суда и составы, которые явно получили разрешение персонала шлюза, могут продолжать путь следования по направлению к шлюзу. Как только дано указание на вход в шлюз соответствующий маневр должен быть выполнен.

Статья 5

При пониженной видимости экипаж судна должен проявлять особое внимание при шлюзовании. Учитывая сокращенную дальность видимости, которую испытывает персонал шлюза, водитель судна должен немедленно сообщить о любом происшествии, требующем прекращения шлюзования, путем подачи серии коротких звуков.

Приложение 3

Постановление речной полиции

№ 2/1977,

касающееся плавания методом толкания на немецком участке Дуная между Деггендорф и государственной границей

На основании статьи 1.22 Полицейских правил плавания по Дунаю от 18 марта 1970 г. вводятся следующие положения:

Статья 1

Состав толкаемых караванов вниз по течению:

1. Допускаемые размеры толкаемых караванов:

- a) между Деггендорф (2284,0 км) и Фильсхофен (2249,0 км) максимальная длина 110 м, максимальная ширина 12 м;
- aa) при уровне воды 300 см и более по в/п Хофикирхен на участке, указанном в пункте а), максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 21 м;
- b) между Фильсхофен (2249,0 км) и Йохенштейн (2201,8 км) максимальная длина 135 м, максимальная ширина 21 м.

2. Между Деггендорф (2284,0 км) и Фильсхофен (2249,0 км) толкачи должны нести синий и над ним красно-белый флаг на мачте высотой 12 м от уровня воды.

Статья 2

Состав толкаемых караванов вверх против течения:

1. Допускаемые размеры толкаемых караванов:

- a) между Йохенштейн (2201,8 км) и Фильсхофен (2249,0 км) максимальная длина 185 м, максимальная ширина 21 м;

- b) между Фильсхоfen (2249,0 км) и Деггендорф (2284,0 км) максимальная длина 110 м, максимальная ширина 12 м;
- aa) при уровне воды 300 см и более по в/п Хофкирхен на участке, указанном в п. b, максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 21 м;
- bb) при уровне воды 350 см и более по в/п Хофкирхен на участке, указанном в п. b, максимальная длина 165 м, а максимальная ширина 21 м.

2. Между Фильсхоfen (2249,0 км) и Деггендорф (2284,0 км) толкачи должны нести синий флаг на мачте высотой 12 м от уровня воды.

Статья 3

Компетентные органы могут разрешить отступление от положений статей 1 и 2 если это не нарушает безопасность и надлежащий порядок судоходства.

Приложение 4

Постановление речной полиции

№ 9/1977,

касающееся плавания методом толкания на немецком участке Дуная между Регенсбург и Деггендорф

На основании статьи 1,22 Полицейских правил плавания по Дунаю от 18 марта 1970 г. вводятся следующие положения:

Статья 1

Состав толкаемых караванов вниз по течению:

1. Допускаемые размеры толкаемых составов:

- a) между Регенсбург (2379,3 км) и Деггендорф (2284,0 км) максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 12 м;
- aa) не нарушая положения пункта a) при уровне воды 200 см и более по в/п Регенсбург-Швабельвейс на участке между Занд (2312,6 км) и Деггендорф (2284,0 км) максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 21 м.

2. Между Регенсбург (2379,3 км) и Деггендорф (2284,0 км) толкачи должны нести на мачте высотой 12 м от уровня воды синий флаг и под ним красно-белый флаг.

Статья 2

Состав толкаемых караванов вверх против течения:

1. Допускаемые размеры толкаемых составов:

- a) между Деггендорф (2284 км) и Регенсбург (2379,3 км) максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 12 м;

- аа) не нарушая положения пункта а) при уровне воды 200 см и более по в/п Регенсбург - Швабельвейс на участке между Деггендорф (2284,0 км) и Занд (2312,6 км) максимальная длина 110 м, а максимальная ширина 21 м;
 - bb) не нарушая положения пункта а) при уровне воды 250 см и более по в/п Регенсбург - Швабельвейс на участке между Деггендорф (2284,0 км) и Занд (2312,6 км) максимальная длина 165 м, а максимальная ширина 21 м.
2. Между Деггендорф (2284,0 км) и Регенсбург (2379,3 км) толкачи должны нести синий флаг на мачте высотой 12 м от уровня воды.

Статья 3

Компетентные органы могут разрешить отступление от положений статей 1 и 2, если это не нарушает безопасность и надлежащий порядок судоходства.

Приложение 5

ОПОВЕЩЕНИЕ № 2/1973

Сообщение

В районе федерального водного пути Дунай прибрежные жители жалуются на помехи, причиняемые спортивными моторными катерами, которые нарушают передачи по радио и телевидению.

Следует напомнить, что согласно закону от 9 августа 1949 г., касающемуся эксплуатации установок, работающих на высокой частоте, следует принять соответствующие меры для того, чтобы все моторные суда и судовые механические установки были снабжены глушителями помех.

ПОЛИЦЕЙСКИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЬЯМ ФРГ

РАЗДЕЛ II

Глава 11

р. Майн

Статья 11.01-Ма-

Область применения

Положения настоящей главы применяются на реке Майн от ее устья на Рейне до 387,69 км /выше железнодорожного моста Халлштадт/.

Статья 11.02-Ма-

Размеры судов и составов
(Статья 1.06)

1. На нижеуказанных участках превышение приведенных размеров запрещается:

	Длина (в м)	Ширина (в м)
a/ судам:		
от устья р.Майн /0,00 км/ до восточного порта Франкфурт /37,20 км/	-	14,00
выше 37,20 км до 40,00 км (верхние порты Франкфурт/ Оффенбах)	-	12,20

		Длина (в м)	Ширина (в м)
выше 40,00 км до устья р.Регниц /384,00 км/	-	11,20	
выше 384,00 км до железнодорожного моста Халльштадт	-	10,00	
b/ толкаемым составам:			
от 0,00 км до 40,00 км	185	11,40	
выше 40,00 км	90	9,50	

2. Суда общей шириной более 11,20 м не допускаются в камеры, общая ширина которых 12 м шлюзов Костхейм, Эддерсхейм, Франкфурт-Грисхейм и Оффенбах. Они должны своевременно дать о себе знать персоналу первого шлюза через который они намерены пройти.

3. Толкаемый состав должен состоять из количества судов, которое позволяет ему шлюзоваться цельно /без расформирования/. Выше 40,00 км толкаемому составу, следующему вверх против течения, разрешается вести только такое количество судов, при котором одиночное моторное судно может одновременно шлюзоваться с ним.

Статья 11.03-Ма-

Глубина на фарватере

1. От устья /0,00 км/ до шлюза Костхейм глубина на фарватере соответствует уровню воды +5 см по водомерному посту Майнц.

2. От шлюза Костхейм до 40,00 км (верхние порты Франкфурт/порт Оффенбах) глубина на фарватере составляет не менее 2,70 м, а выше 40,00 км - не менее 2,50 м.

3. Это положение не действительно:

а/ в рукавах плотин

б/ на р. Майн выше устья р.Регниц до 387,69 км.

Статья 11.04-Ма-

Счаленные группы

(Статьи 1.06, 6.21)

Общая ширина двух счаленных судов не должна превышать на участках, упомянутых в пункте 1 статьи 11.02-Ма, допускаемой максимальной ширины одиночных судов.

Статья 11.05-Ма-

Скорость (Статья 1.06)

1. Ниже Вюрцбург при максимальном уровне воды 150 м по водомерному посту Штейнбах и выше Вюрцбург при максимальном уровне воды 210 по водомерному посту Швайнфурт, минимальная скорость судов, следующих против течения, должна достигать 6 км/ч по отношению к берегу.

2. На канале шлюза Герлахсхайзен между 299,74 и 305,60 км допускаемая максимальная скорость по отношению к берегу - 8 км/ч.

3. Между 384,28 и 387,69 км /от мыса между р.Майн и р.Регниц до пункта выше железнодорожного моста Халльштадт/ допускается максимальная скорость в 15 км/ч по отношению к берегу.

Статья 11.06-Ма-

Огни свободно передвигающихся паромов
(Статья 3.16, п.3)

Свободно передвигающиеся моторные паромы, которые не идут в продольном направлении, не должны нести бортовую

вые огни и кормовой огонь, упомянутые в статье 3.08, п.п. 2/б и с, если они освещены сильными бортовыми огнями таким образом, что другие плавающие суда могли бы в достаточной степени определить контуры парома.

Статья 11.07-Ма-

Плавание при высоком уровне воды

1. Когда уровень воды достигает или превышает отметку паводка I, перемещение плавучего оборудования и плавучих средств запрещается.

2. Когда уровень воды достигает или превышает отметку паводка I, следует соблюдать следующие положения:

- вниз по течению буксируемые составы могут вести только одну единицу на буксире, а толкаемые составы только одну толкаемую баржу;

- вниз по течению моторным судам, предназначенным, согласно их конструкции, для перевозки грузов и допускаемым к толканию или буксировке, не разрешается толкать или буксировать;

- вниз по течению все суда должны держаться как можно дальше от берега и не превышать скорости, необходимой для безопасного управления;

- вверх против течения суда, которые вынуждены приблизиться к берегу, должны уменьшить скорость с тем, чтобы избежать нанесения повреждения берегу и береговым сооружениям.

3. Когда уровень воды достигает или превышает отметку II паводка /наивысший судоходный уровень воды/, судоходство в целом прекращается за исключением пересечения реки.

4. Отметки, упомянутые в пунктах 1 - 3, отвечают следующим уровням воды:

отметка I = 300, отметка II = 370

по водомерным постам Фирет, Швейнфурт, Вюрцбург, Штайнбах, Фаулбах, Клейнхайбах, Обернау, Гросскротценбург и восточный порт Франкфурт.

Для каждого участка между двумя водомерными постами действует для судов, следующих вверх против течения, нижний водомерный пост, а для судов, следующих вниз по течению, верхний водомерный пост при следующих исключениях:

- вниз по течению между жел/дор. мостом Халлштадт /387,69 км/ и Фирет для отметок I и II действует в/п Фирет;
- вниз по течению между Гросскротценбург и верхними портами Франкфурт для отметки II действует водомерный пост восточного порта Франкфурт;
- ниже верхних портов Франкфурт действует для отметок I и II водомерный пост восточного порта Франкфурт.

Статья 11.08-Ма-

Прекращение судоходства в связи с ледовыми явлениями

1. Если в связи с ледовыми образованиями судоходство будет прекращено, суда, плавучее оборудование и плавучие средства должны своевременно зайти в ближайший портубежище.

2. Это положение не распространяется на паромы, когда они пришвартованы таким образом, что не могут быть снесены течением, ни к судам или плавучим средствам, когда они могут быть сняты с воды.

Статья 11.09-Ма-

Пользование шлюзами для лодок и установками для спуска спортивных судов

1. Шлюзами для лодок можно пользоваться только днем, когда уровень воды менее указанных ниже величин по со-

ответствующим водомерным постам:

- между Лимбах и Штайнбах - 230
по водомерному посту Фирет
- ниже Штайнбах - 230
по водомерному посту Штайнбах
- у Клейностхейм - 230
по водомерному посту восточный порт Франкфурт.

Ночью этими шлюзами могут пользоваться только местные профессиональные рыбаки.

2. Установками для спуска спортивных судов у плотины Фирет можно пользоваться только днем при уровне воды менее 160 по водомерному посту Фирет. Вторая фраза пункта 1 применяется соответственно.

Статья 11.10-Ма-

Визуальные сигналы для входа в шлюзы

1. В камерах, разделенных на большую камеру и малую, расположенную выше, следующие сигнальные огни указывают какая из двух камер открыта для шлюзования:

два зеленых огня, расположенных рядом, и один белый огонь над левым зеленым огнем:

- вход в меньшую камеру, расположенную выше, свободен

два зеленых огня, расположенных рядом, и над ними два белых огня, расположенных рядом:

- вход в большую камеру, расположенную ниже, свободен.

Если вся камера открыта для шлюзования это указывается в соответствии с пунктом 6/б статьи 6.28 /двумя зелеными огнями, расположенными рядом/.

Статья 11.11-Ма-

Стоянка перед шлюзами Костхейм, Эддерхейм
и Франкфурт-Грисхейм /глава 7/

В районе шлюзов Костхейм, Эддерхейм и Франкфурт-Грисхейм стоянка двух судов лагом допускается только на местах стоянки, расположенных со стороны берега /на юге/. На местах стоянки, расположенных со стороны фарватера, /на севере/ стоянка судов лагом запрещается.

Суда, которые в воскресные и праздничные дни либо несмотря на продление рабочего времени шлюзов не намерены шлюзоваться, не должны входить и останавливаться в аванпортах.

Статья 11.12-Ма-

Регулирование судоходства у Фриденсбрюкке
в Вюрцбург при высоких уровнях воды /Статья 6.25/

1. При уровне воды 200 и выше по водомерному посту Вюрцбург водители толкаемых или буксируемых составов, следующих вниз по течению, должны у моста Фриденсбрюкке в Вюрцбург /251,64 км/, если они намерены пользоваться пролетом, предусмотренным для судоходства вверх против течения /левый пролет - вид сверху/, предварительно информировать об этом шлюзовой надзор Вюрцбург и ожидать разрешения на прохождение. Это положение применяется также к моторным судам, следующим вниз по течению, при уровне воды 225 и выше по водомерному посту Вюрцбург.

2. Когда прохождение через пролет, предусмотренный для судоходства вверх против течения, запрещается, то суда, следующие вверх против течения, должны останавливаться ниже Фриденсбрюкке, на правой стороне фарватера /вид сверху/ перед сигнальным знаком, предусмотренным в пункте 2 статьи 6.28 и установленным на 251,5 км.

Статья 11.13-Ма-

Проход под Людвигсбрюкке в Вюрцбург и регулирование судоходства вниз по течению между Рандерсаккер и Вюрцбург /Статья 6.25/

1. У Людвигсбрюкке в Вюрцбург /253,06 км/ водители буксируемых составов с более чем одной единицей, следующих вверх против течения, и счлененных групп, которые намерены пройти через пролет, предусмотренный для плавания вниз по течению /левый пролет - вид сверху/, должны предварительно сообщить об этом шлюзовому надзору в Вюрцбург и ждать разрешения на прохождение.

В рабочие часы шлюза плавание вниз по течению регулируется следующими сигнальными знаками, установленными на 800 м выше Людвигсбрюкке, а именно:

- два белых постоянных огня, расположенных рядом, означают:
- в боковом пролете находится буксируемый состав, следующий вверх против течения
- два белых мерцающих огня, расположенных рядом, означают:
- боковой пролет - свободен.

2. При уровне воды 225 и более по водомерному посту Вюрцбург, а также в нерабочие часы шлюза плавание вниз по течению от шлюза Рандерсаккер и на участке между Рандерсаккер и Людвигсбрюкке в Вюрцбург допускается только с разрешения шлюзового надзора Рандерсаккер.

Статья 11.14-Ма-

Ограничение судоходства по каналу шлюза Герлахсхаузен

На канале шлюза Герлахсхаузен плавание малых судов запрещается. По необходимости речной надзор может, как исключение, выдать разрешение если в связи с размерами

данного малого судна плавание по Майну ниже и выше плотины Астхейм до входа и выхода канала шлюза Герлахсхейм /рукав плотины/ невозможно.

Статья 11.15-Ма-

Регулирование судоходства на участке Лимбах-Фирет

Суда, толкаемые составы и счленные группы, ширина которых превышает 7,00 м, могут следовать вверх против течения по участку Лимбах - Фирет /367,34 - 380,54 км/ только с разрешения шлюзового надзора Лимбах и плавать вниз по течению по этому участку с разрешения шлюзового надзора Фирет.

Статья 11.16-Ма-

Прохождение железнодорожного моста Халлштадт
/Статья 6.25/

Только малым судам разрешено прохождение под железнодорожным мостом Халлштадт /387,45 км/

Речной надзор в случае необходимости в порядке исключения может выдать разрешение более крупным судам, если это не нарушает безопасности и надлежащего порядка судоходства.

Глава 12

Канал Майн-Дунай (КМД)

Статья 12.01-КМД-

Область применения

Положения настоящей главы применяются на:

1. Зарегулированном участке р.Регниц /правый рукав р.Регниц/ от устья р.Регниц до нижней кромки шлюзового района Бамберг.
2. Канализированном участке от нижней кромки шлюзового района Бамберг до устья зарегулированного участка реки Регниц у Нейсес.
3. Зарегулированном участке р.Регниц от устья канала у Нейсес до разветвления канала у Хаузен.
4. Канале от разветвления у Хаузен до входа в бассейны порта Нюрнберг.
5. Правом рукаве р.Регниц от разветвления канала у нижней кромки шлюзового района Бамберг до 170 м выше оси моста плотины Бамберг.
6. Р.Регниц от 150 м ниже плотины Нейсес до места соединения канала с зарегулированным участком р.Регниц у Нейсес.
7. Рукаве плотины ступни подпора Форххейм-Буккенхофен.
8. Р.Регниц от места соединения с каналом у Хаузен до 270 м выше оси моста плотины Хаузен.

Статья 12.02-КМД-

Размеры судов и составов; глубина на фарватере
/Статья 1.06/

1. Допускаемая длина судов 85,00 м, а ширина - 11,20 м.

Ограничения, касающиеся длины упомянутой в первой фразе, не распространяются на судоходство между устьем р.Регниц и портом Бамберг.

Допускаемая длина толкаемого состава 90,00 м, а ширина - 9,50 м.

2. Буксируемый состав может вести только такое количество судов, при котором весь состав может шлюзоватьсь в целом.

3. Глубина на фарватере составляет не менее 2,50 м. Это не действительно на участках, упомянутых в статье 12.01-КМД, пункты 5 - 8.

Статья 12.03-КМД-

Плавание вверх против течения /Статья 6.01/

Под плаванием вверх против течения подразумевается плавание по направлению к Нюрнберг.

Статья 12.04-КМД-

Счаленные суда /Статьи 1.06, 6.21/

Плавание счаленных судов запрещается за исключением случая, когда это необходимо для отбуксировки судна, потерпевшего аварию.

Статья 12.05-КМД-

Запрещение постановки на якорь и поворота /Статьи 6.13, 7.04/

1. Постановка на якорь запрещается за исключением участков, расположенных между устьем р.Регниц и шлюзом Бамберг, а также заградительными воротами для предотвращения высоких уровней воды у Нейсес и шлюзом Хаузен.

2. Поворот судов разрешается только, если этот маневр может быть выполнен без повреждений для берегов и сооружений.

Статья 12.06-КМД-

Скорость /Статья 1.06/

1. Допускаемая максимальная скорость по отношению к берегу - 11 км/ч.

Это положение не распространяется на участок между устьем р.Регниц и портом Бамберг.

2. Минимальная скорость по отношению к берегу - 6 км/ч.

3. В отступление от пункта 1, речной надзор может в исключительных случаях и для отдельных участков разрешить малым судам плавать с большей скоростью, если это не создает затруднений в использовании водного пути и для остального судоходства.

Статья 12.07-КМД-

Плавание при высоких уровнях воды

1. На участке между устьем р.Регниц и портом Бамберг применяются положения п.п. 1 - 3 статьи 11.07-Ма.

Для судоходства вверх и вниз по этому участку действительны отметки паводков I и II по водомерному посту Фирет.

2. На участке между портом Бамберг и устьем канала у Хаузен, за исключением участка между верхней кромкой шлюзового района Бамберг и нижней кромкой шлюзового района Штруллендорф, применяются следующие положения:

а/ когда уровень воды по водомерному посту Бамберг достигает или превышает 330 /отметка I/, применяются положения пункта 2 статьи 11.07-Ма;

б/ когда уровень воды достигает или превышает 370 /отметка II/ - наивысший судоходный уровень воды по водомерному посту Бамберг - все судоходство прекращается.

3. Когда уровень воды достигает или превышает 370 /отметка II/ по водомерному посту Бамберг, стоянка на участке между портом Бамберг и устьем канала у Хаузен допускается только в верхнем районе шлюза Бамберг и в районе шлюза Штруллендорф.

Статья 12.08-КМД-

Прекращение судоходства в связи с ледовыми явлениями

Если в связи с образованием льда судоходство будет прекращено, суда, плавучее оборудование и плавучие средства должны своевременно покинуть участок между устьем р.Регниц и нижней головой шлюза Хаузен; это положение не распространяется на район шлюза Штруллендорф.

Статья 12.09-КМД-

Пользование установками для спуска спортивных судов

1. Стоянка малых судов без экипажа запрещается.

2. Малые суда, которые вручную могут быть спущены на воду и сняты с воды, не должны пользоваться шлюзами. Эти малые суда должны пользоваться для перемещения установкой для спуска спортивных судов.

3. Установками для спуска спортивных судов можно пользоваться только днем.

4. Установками для спуска спортивных судов плотин Бамберг, Нейсес, Буккенхофен и Хаузен можно пользоваться только когда уровень воды по водомерному посту Бамберг менее 200.

5. Водитель малого судна должен своевременно, и не входя в шлюз, сообщить шлюзовому надзору о своем намерении шлюзоваться.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В НИЗОВЬЯХ ДУНАЯ	5
Глава I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	7
Глава II - СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ, МЕРИТЕЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА	8
Глава III - О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ, ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКЕ ...	8
Глава IV - О СУДОХОДСТВЕ В УСТЬЕ СУЛИНСКОГО КАНАЛА. О ВХОДЕ В КАНАЛ СУЛИНСКИМ БАРОМ	11
Глава V - О ПЛАВАНИИ СУЛИНСКИМ КАНАЛОМ. СУДА, КОТОРЫМ ЗАПРЕЩЕНО ПЛАВАНИЕ СУЛИНСКИМ КАНАЛОМ	13
Глава VI - ПЛАВАНИЕ В НИЗОВЬЯХ ДУНАЯ. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СУДОВ	17
Глава VII - ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ В СУЛИНСКОМ КАНАЛЕ ...	20
Глава VIII - БУКСИРОВКА	21
Глава IX - ПЛОТЫ	22
Глава X - ПЕРЕВОЗКА ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИХСЯ И ВЗРЫВООПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ	23
Глава XI - УЩЕРБЫ И АВАРИИ	24
Глава XII - ОБЩИЕ ПРАВИЛА, ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ СУДОВ	24

Стр.

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКАХ ДУНАЯ МЕЖДУ 936 – 949 км И 965 – 975 км	27
I – Шлюзование на участке Дуная от 949 до 936 км	29
II – Плавание на участке Дуная между 965 и 975 км	34
ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ	35
Глава 9 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	37
Глава 10 – ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, СВЕТОВЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА	40
Глава 12 – ПОНТОННЫЕ МОСТЫ, СУДОХОДНЫЕ ШЛЮЗЫ, ПЛАВАНИЕ ДРЕЙФОМ	42
Глава 13 – ПОЛОЖЕНИЕ О ШЛЮПКАХ	43
Глава 14 – ПРАВИЛА КАТАНИЯ НА ВОДНЫХ ЛЫЖАХ	45
Глава 15 – ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	47
Глава 16 – ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПЕРЕПРАВ	52
Приложение 10 – ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СНАБЖЕНИЕ ШЛЮПОК	54
Приложение 14 – ОГРАНИЧЕНИЯ, РАСПРОСТРАНЯЮЩИЕСЯ НА КАРАВАНЫ	57
ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ	61
Глава II – Дополнительные предписания, применяемые на Дунае	63
Навигационное оповещение № 14/1964 (О судах на подводных крыльях)	70
Навигационное оповещение № 7/1975 (Об ограничении размеров составов на Дунае) .	72

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ	75
РАЗДЕЛ 3 – ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ АВСТРИИ	77
Глава 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	77
Глава 2 – ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ; ОБМЕР СУДОВ	90
Глава 3 – ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	92
Глава 4 – ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ	96
Глава 5 – СИГНАЛИЗАЦИЯ ВОДНОГО ПУТИ	96
Глава 6 – ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ	97
Глава 7 – ПРАВИЛА СТОЯНКИ	103
Глава 8 – ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	106
Глава 9 – МЕСТНЫЕ И ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ	109
РАЗДЕЛ 4 – ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОГРАНИЧНЫХ УЧАСТКОВ ДУНАЯ	115
РАЗДЕЛ 5 – ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ	119
 ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИИ	123
Глава 9 – ОСОБЫЕ ПРАВИЛА, ДОПОЛНЯЮЩИЕ НЕКОТОРЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАЗДЕЛА 1	125
Глава 10 – ФОРМИРОВАНИЕ СУДОВ	132
Глава 11 – СУДОХОДСТВО ПРИ ВЫСОКИХ УРОВНЯХ ВОДЫ ...	136
Глава 12 – ПОРТЫ – УБЕЖИЩА	137

	Стр.
Глава 13 - МАЛЫЕ СУДА	141
Глава 14 - МЕРОПРИЯТИЯ НА ВОДНОМ ПУТИ	141
Глава 15 - ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СУДОВ НА ХОДУ И НА СТОЯНКЕ, НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДУНАЯ ФРГ	142
Раздел I - Плавание по рукаву плотины Бах Аббах	142
Раздел II - Плавание по участку между Эйзернен Штег и Эйзернебрюкке в Регенсбурге	142
Раздел III - Прохождение под железнодорожным мостом Регенсбург - Швабельвейс .	143
Раздел IV - Прохождение узкости Штраубингер Энге	144
Раздел V - Стоянка в районе нефтеперевалоч- ного пункта у Деггендорф - Дегге- нау (2222,64 км)	149
Раздел VI - Прохождение через шлюзы	150
Раздел VII - Судоходство в районе города Пассау	156
Глава 16 - ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ	161
Глава 17 - ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	164
I - Перевозка воспламеняющихся грузов	164
II - Перевозка взрывчатых и радиоактивных веществ	166
Приложение 1 - Регламент от 1 октября 1973 г. Содной и Судоходной Дирекции Регенс- бург, касающийся признания надписей, заменяющих судовые документы, на бортах судов	167
Приложение 2 - Постановление речной полиции № 21/1976, касающееся плавания при помощи радиолокатора в районе шлюзов Кахлет и Йохенштайн	170

Приложение 3 - Постановление речной полиции № 2/1977, касающееся плавания методом толкания на немецком участке Дуная между Деггендорф и государственной границей	172
Приложение 4 - Постановление речной полиции № 9/1977, касающееся плавания методом толкания на немецком участке Дуная между Регенсбург и Деггендорф	174
Приложение 5 - Оповещение № 2/1973	176
Приложение 6 - ПОЛИЦЕЙСКИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ ФРГ	177
РАЗДЕЛ II	
Глава 11 - р.Майн	177
Глава 12 - Канал Майн-Дунай (КМД) ...	186