

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ о плавании по Дунаю

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ - 1958**

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией на основании Конвенции о режиме судоходства на Дунае постановлением IV сессии 2 июня 1951 г. и дополнены постановлением XI сессии 15 декабря 1954 года.

В соответствии со ст. 23 Конвенции судоходство в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка — Геню осуществляется согласно с правилами плавания, установленными речными Администрациями указанных районов; судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, — согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

При установлении своих правил плавания придунайские государства и Администрации будут учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Комиссией.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 1

Основные положения о плавании по Дунаю распространяются на судоходную часть реки Дунай, от Ульма до Чёрного моря, через Сулинское гирло, с выходом к морю через Сулинский канал.

Раздел II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

Капитаны и шкиперы судов, плавающих по Дунаю, руководствуются правилами плавания, установленными придунайскими государствами и специальными речными Администрациями.

Статья 3

Плавание судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, осуществляется согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

Плавание в
пограничных
районах

Статья 4

Убежище и зимний отстой судов

Суда имеют право, с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, получить убежище и стать на зимовку в местах зимнего отстоя, в случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

§ 1. Все суда, выходящие из притоков и подходных каналов на основное русло Дуная, уступают дорогу судам, идущим по основному руслу.

§ 2. Выход судов из притоков и подходных каналов обеспечивается системой сигнальных станций или постов.

§ 3. Устанавливается следующая система сигналов для судов, выходящих на основное русло (сигналы исполняются сигнальными станциями или постами, указанными в § 2 настоящей статьи):

днём — чёрный шар, диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло запрещён;

ночью — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места, и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зелёный огонь, означают — выход на основное русло запрещён.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло свободен, сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

§ 1. Экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии с установленным штатом, определённым компетентными властями государства, флаг которого несёт судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

§ 2. Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующие дипломы или свидетельства

на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должности.

§ 3. Порядок выдачи дипломов и удостоверений, объём требований, предъявляемых к лицам командного состава и способы проверки их знаний, устанавливаются соответствующими компетентными властями государства, флаг которого несёт судно.

Статья 7

При отправлении судна компетентные власти соответствующей Администрации или капитан последнего порта отправления должны следить за тем, чтобы запасы воды под днищем, а также по ширине судов и отношение длины судов к радиусам закругления, отвечали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Габариты судового хода

Статья 8

Все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать им плавание безопасно.

Содержание в исправном состоянии судов, отправляющихся в плавание, возлагается на капитана, шкипера судна, а также на остальной судовой состав.

Контроль за выходом судов в плавание в надлежащем техническом состоянии лежит на капитане порта отправления.

Техническое состояние судов

Статья 9

§ 1. Навигационная путевая обстановка, на всём судоходном течении Дуная, должна обозначать границы, направление и глубину судовых ходов, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судовых ходов или в непосредственной близости от них.

Навигационная путевая обстановка и содержание пути

В принципе обстановка, береговая и пловучая, должна действовать на всех участках Дуная непрерывно (днём и ночью) с момента освобождения водного пути от льда до наступления ледостава.

Количество береговых и пловучих знаков и их расстановка должны соответствовать требованиям безопасного и беспрепятственного плавания судов.

Компетентные власти придунайских государств должны извещать судоводителей о всех изменениях, произошедших в навигационной путевой обстановке, издавая с этой целью „Извещения для судоводителей“.

Капитан или шкипер судна обязан сообщить, в наиболее короткий срок, соответствующим компетентным властям, свои замечания в отношении перемещения бакенов или иной навигационной обстановки, а также другие замечания, касающиеся судоходства, и, главным образом, о каждой посадке на мель или аварии судна.

§ 2. Судоходная часть Дуная от Ульма до Сулина должна содержаться в судоходном состоянии для речных и, на соответствующих участках — морских судов.

Все труднопроходимые места, где видимость не является достаточной вследствие естественных препятствий, регламентируются сигналами постов предупреждения.

§ 3. Навигационная путевая обстановка строится на базе современной техники ограждения, с учётом установления единой системы на всём судоходном течении Дуная, в соответствии со ст. 8 п., f° Конвенции.

До установления Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, ограждение строится по системе, уже принятой придунайскими государствами, соответственно своему участку, с учётом принципов, изложенных в § 1 и 2 настоящей статьи.

§ 4. Установка на судоходном фарватере заграждений или сетей для ловли рыбы воспрещается.

Раздел III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

На всех судах наносятся номер или наименование судна и название организации, которой принадлежит судно и указывается порт приписки.

Судно обязано нести на корме, от восхода до захода солнца, флаг государства, которому оно принадлежит.

Опознавательные знаки и флаги

Статья 11

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 метра, должна быть нанесена шкала осадки.

Шкала осадки

Статья 12

§ 1. Суда свыше 10 тонн водоизмещения обязаны иметь:

Судовые документы

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несёт (судовой патент).
2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно).
3. Мерительное свидетельство.
4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъёмностью свыше 1000 тонн и буксируемых судов мощностью более 150 лошадиных сил.
5. Удостоверение на годность к плаванию.

6. Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или удостоверений командного состава судна, дающих право на судовождение, а для механиков — право управления механизмами).

7. Судовой журнал.

8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.

9. Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию.

10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем ; книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих воздушные баллоны.

11. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

12. Инвентарную книгу.

13. Санитарный журнал.

§ 2. Суда из категории малых судов (см. § 5 *Приложения*) обязаны иметь :

1. Судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом государства, которому оно принадлежит.

2. Удостоверение на годность к плаванию.

3. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

4. Судовую роль.

Примечание : Для спортивных катеров и лодок достаточно иметь удостоверение на годность к плаванию.

Статья 13

Судно должно иметь ясно нанесённую грузовую ватерлинию, т. е. предельную линию, до которой оно может быть загружено.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах судна должен быть ясно нанесён круг, диаметром в 0,15 метра, пересечённый по диаметру горизонтальной линией длиной в 0,25 метра и шириной в 2 сантиметра, нижний край которой должен совпадать с грузовой ватерлинией.

Статья 14

Нормы грузоподъёмности, грузовместимости и пассажировместимости, указанные в судовых документах, не должны превышаться.

Ответственность за выполнение настоящего положения возлагается на капитана или шкипера судна и компетентные власти порта отправления.

Статья 15

Все самоходные суда должны иметь паровой свисток или сирену, а также колокол достаточной силы, которые должны быть установлены так, чтобы их звук не задерживался каким-либо препятствием.

Звуковые
сигнальные
средства

Все несамоходные суда должны иметь колокол или другой предмет, посредством которого могут производиться звуковые сигналы достаточной силы.

Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть ясно различимы для приёма.

Понимается под коротким звуком — звук продолжительностью от 1 до 2 секунд; под длинным звуком — звук продолжительностью от 4 до 6 секунд.

Интервал между последовательными звуками должен быть от 1 до 2 секунд.

Статья 16

Судно должно иметь достаточные противопожарные, спасательные, сигнальные и водоотливные средства, а также судовые принадлежности, в соответствии с установленными нормами.

Снабжение судов

Г л а в а II

ПЛАВАНИЕ СУДОВ

Раздел I ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

Капитан или шкипер судна, на ходу и на стоянке, обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швартовые, сигнальные и другие средства, а также принимать меры к тому, чтобы его судно не чинило препятствий судоходству.

Капитан или шкипер должен также следить за тем, чтобы его судно не причиняло никаких препятствий производящимся работам.

Капитан или шкипер судна обязан при погрузке следить за осадкой судна, регулируя её в соответствии с глубинами, находящимися на пути следования судна, во избежание опасности посадки на мель.

Статья 18

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, пловучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъёма, водолаз-

ных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости — остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

§ 1. Суда не должны оставлять свои якоря или цепи волочиться по дну, а также отдавать якоря в тех местах реки, где проложен кабель или трубы.

Прохождение
мест, где
положен
кабель и т. п.

§ 2. Места реки, где с одного берега на другой проложен кабель или трубы, должны ограждаться следующими береговыми знаками :

днём — четырёхугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесённым на нём перевёрнутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, чёрного цвета ;

ночью — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

§ 3 Все места паромных переправ должны быть ограждены знаками предупреждения, расположеннымми от места переправ в 250 метрах, как сверху, так и снизу.

Устанавливаются следующие знаки предупреждения :

днём — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесённым на нём восклицательным знаком чёрного цвета ;

ночью — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнём.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

Статья 20

Буксировка
судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений:

§ 1. Мощность выделяемых буксирующих судов должна быть достаточной для безопасного выполнения всех требуемых маневров.

§ 2. Капитан буксирующего судна, идущего первым в караване, руководит всей буксировкой, всеми маневрами, связанными с ней, и заботится о безопасности буксируемых судов.

§ 3. Буксирующее судно не имеет права оставить буксируемые суда при швартовке или при постановке на якорь до тех пор, пока они не освободят судоходный фарватер и капитан буксирующего судна не убедится в безопасности их постановки.

Статья 21

Параллельное
плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случая обгона.

Статья 22

Обозначение
судоходных
пролетов мостов

§ 1. Суда могут проходить под постоянными мостами только в местах, обозначенных специальными знаками, с соблюдением правил, установленных властями государства, на территории которого находятся мосты.

§ 2. Для прохода судов и плотов под мостами должны быть установлены определенные судоходные пролеты, которые обозначаются следующими знаками:

дн е м — четырехугольным щитом, разделенным по диагонали сверху вниз на два цвета (верхний треугольник красный, нижний белый) и расположенным на середине пролета моста с учетом оси фарватера;

н о ч ь ю — двумя створными красными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролета и расположенными также по оси фарватера.

Кроме того, ночью устои моста, между которыми находится судоходный пролет, ограждаются по течению реки: правый устой — зеленым огнем, левый устой — красным огнем.

§ 3. Суда обязаны, при подходе к понтонным мостам, заблаговременно сигнализировать свой подход длинным звуком свистка или сирены и уменьшить ход, регулируя свою скорость так, чтобы не входить в проход моста до того, как он будет полностью свободен.

Статья 23

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя, суда должны уменьшать ход, сообразуясь с тем, чтобы всегда быть в состоянии безопасно маневрировать или остановиться в случае встречи с каким-либо препятствием или в случае, если они потеряли возможность установить своё местоположение на фарватере.

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях:

Плавание
в особых
условиях

Запрещение
выхода судов
в плавание

а) при отсутствии свидетельства на право плавания;

б) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию;

с) при неукомплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно: для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены, а для остальных — не менее двух смен;

д) при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами;

е) при наличии палубного груза в количестве, нарушающем остойчивость судна;

- f) если судно нагружено с нарушением допустимой осадки для данного судна;
- g) если груз размещён таким образом, что он мешает видимости рулевых;
- h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости;
- i) при неисправно действующем рулевом устройстве;
- j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

Контроль за исполнением настоящего положения возлагается на капитана порта отправления и на владельца судна.

Раздел II

ПЛАВАНИЕ В ТРУДНОПРОХОДИМЫХ МЕСТАХ

Статья 25

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки судно обязано сигнализировать свой подход, давая длинный звук продолжительностью около 4—6 секунд.

Судно при прохождении узких мест, крутых поворотов фарватера и в местах, где нет достаточной видимости, не должно чрезмерно приближаться к идущему впереди судну, принимая все меры предосторожности.

Статья 26

Суда, предназначенные для спасательных работ или идущие для оказания помощи терпящему бедствие судну, а также и пассажирские суда, должны при подходе к труднопроходимым местам поднимать на видном месте цилиндрический предмет чёрного цвета. В этом случае они пропускаются в первую очередь.

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очерёдности подхода.

Меры
предосторож-
ности при
подходе к труд-
нопроходимому
участку

Очерёдность
движения на
труднопроходи-
мых участках

Раздел III

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

§ 1. Когда судно находится на виду одно у другого, судно на ходу, изменив курс, должно указать этот маневр следующими сигналами :

Звуковые
сигналы при
встречах

короткий звук	— иду вправо ;
два коротких звука	— иду влево ;
три коротких звука	— имею намерение сделать поворот ;
четыре коротких звука	— машина работает назад.

Судно, которое дало один из указанных выше сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

§ 2. Для привлечения внимания, судно на ходу подает сигнал одним длинным звуком.

Статья 28

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое из них обязано дать по одному короткому сигналу свистком или сиреной и уменьшить свой ход, раньше чем наступит момент сближения.

Статья 29

При встрече судов право избирать курс предоставляется судну, идущему сверху.

Судно, идущее сверху, избирает курс

Если идущее сверху судно не может по причине извилистости русла или по другим каким-либо причинам определить, с какой стороны удобно оставить встречное судно, то оно заблаговременно (не менее чем за полтора километра) дает два последовательных продолжительных звука без отмашки ; тогда выбор курса предоставляется судну, идущему снизу.

При одновременном подходе двух судов к труднопроходимому участку право прохода первым принадлежит судну, идущему сверху.

Статья 30

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 28 настоящих Основных положений без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно во время предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 43 Основных положений, указывая этим, что оно уклоняется влево.

Судно, предупреждённое двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, уклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, делая в то же время соответствующий маневр.

Если это судно не может выполнить нужный маневр, без опасности для себя или буксируемых им судов, оно обязано уведомить об этом последовательными, не менее 5-ти короткими сигналами свистком или сиреной, указывая невозможность для себя уклоняться влево. В этих случаях капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Статья 31

На труднопроходимых участках реки, где местные условия требуют предосторожности, суда идущие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение с судами, идущими вниз, совершались на удобном для этой цели месте.

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направ-

вляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

На крутых поворотах и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, параллельное плавание, обгон и расхождение судов запрещаются.

Статья 33

Судно при отходе, во время маневра или на ходу, не должно пересекать путь другому судну или плоту, чтобы не мешать их следованию.

Пересечение курса судна

Статья 34

Когда одно судно желает обогнать другое судно и не может этого сделать без того, чтобы впереди идущее судно не отклонилось от своего пути, оно должно заблаговременно просить свободный проход подачей 5-ти последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной, уменьшая в то же время свой ход.

Обгон судна

Идущее впереди судно должно отклониться от своего курса влево, как только оно в состоянии это сделать и указать выполнение этого маневра двумя короткими звуковыми сигналами, уменьшив при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно, дав один короткий звуковой сигнал, может увеличить свой ход и обойти обгоняемое судно, оставив его слева от себя.

Если обгоняемое судно не может без опасности для себя или буксируемых им судов уклониться влево, оно должно уклониться вправо, известив об этом догоняющее его судно одним коротким звуковым сигналом; в этом случае обгоняющее судно, подав два коротких звуковых сигнала, уклоняется влево и оставляет обгоняемое судно справа от себя.

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идёт быстрее другого, или два судна, идущие в противоположных направлениях, момент сближения которых приближается, обязаны сохранить своё положение по отношению к берегам, если они считают, что, идя по фарватеру, каждое по той стороне, на которой в данный момент находится, разойдутся одно с другим на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 36

Обгон при входе в узкость

Когда одиночное судно на малой скорости или судно, буксирующее воз, будет настигнуто у самого входа в узкий проход другим одиночным судном, оно обязано по требованию последнего, дав сиреной или свистком пять последовательных длинных сигналов, ждать обгона до входа в узкость.

Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 34 настоящих Основных положений.

Обгон судов при следовании по течению перед входом в узкость запрещается.

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда (см. § 5 Приложения) должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксирующие суда, различного рода пловучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно, обязаны, также как и последние, придерживаться правил, изложенных в настоящей главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны осуществлять буксировку таким образом, чтобы встречные суда имели достаточную возможность беспрепятственного расхождения.

Однако, в условиях, когда одиночное судно, следующее вниз по реке, и судно, идущее с буксирующим возом вверх, будут сближаться на встречных курсах таким образом, что возникнет опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, идущему с буксирующим возом, если этим маневром оно не подвергает себя опасности.

Статья 39

Паромы и другие плавединицы, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают дорогу судам, идущим по реке.

Движение паромов

Раздел IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

§ 1. Когда два парусных судна сближаются таким образом, что предвидится возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому, согласно нижеследующим правилам:

Расхождение парусных судов

1. Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд.

2. Судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

3. Если оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым гаслом.

4. Если оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, которое находится подветром.

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

§ 2. Если паротеплоход и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает возможность столкновения, то паротеплоход должен уступить дорогу парусному судну.

Расхождение парусного судна с паротеплоходом

Г л а в а III

ОБ ОГНЯХ И СИГНАЛАХ

Статья 41

Видимые огни

Слово „видимый“ в настоящих Основных положениях означает, что огонь видим в тёмную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения
огней

Правила относительно огней должны соблюдаться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно нести только огни, предписанные настоящими Основными положениями.

Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который мог бы быть ошибочно принят за один из предписанных огней.

Статья 43

Визуальные
сигналы при
расхождении
судов правыми
бортами

Визуальные сигналы, указанные выше в ст. 30, исполняются с правого борта:

днём — отмашкой с правого борта тёмно-синим флагом;

ночью — показыванием фонарём ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть

видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

Эти сигналы, дневные и ночные, показанные первый раз, должны продолжаться беспрерывно до конца встречи судов.

Статья 44

Паротеплоход на ходу должен нести :

Огни
паротеплохода
на ходу

a) на фок-мачте или впереди фок-мачты, а если судно не имеет такой мачты, то на передней части судна, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, яркий белый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° , т. е. по $112^\circ 30'$ с каждого борта, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 4 километров ;

b) на правом борту — зелёный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;

c) на левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;

d) на корме — синий огонь, видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 метров.

Эти огни должны быть установлены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных дуг.

Вышеупомянутые зелёный и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися, по меньшей мере, на 0,90 метра вперёд от огня для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны судна через нос.

Кормовой синий огонь должен быть снабжён со стороны судна щитом, с таким расчётом, чтобы он не был виден с носа.

Расстояние по вертикали между бортовыми зелёным и красным огнями и белым огнём должно быть не менее 3 метров.

Статья 45

Несение огней
при прохождении
мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяkim другим подобным препятствием, находящимся поперёк реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. „а“; этот огонь всё же должен быть поднят на своё положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и проходящие часто под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести свой белый огонь на высоте меньшей, чем это указано выше в ст. 44 п. „а“, при условии, что этот огонь будет всегда находиться над красным и зелёным бортовыми огнями.

Статья 46

Огни для
парусных
судов на ходу

§ 1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. п. „b“¹, „c“² и „d“³ для паротеплохода на ходу, за исключением упомянутого в ст. 44 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

§ 2. Парусное судно из категории малых должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п.п. „b“¹ и „c“². Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зелёный и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в 112°30' в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу :

a) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы, на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды, яркий белый огонь, как это предписано выше в ст. 44 п. „а“; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;

b) бортовые огни, зелёный и красный, как это указано выше в ст. 46, § 2.

Расстояние по вертикали между бортовыми огнями и белым огнём (который должен быть выше) не должно быть меньше одного метра.

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Статья 48

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом, либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 44, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнём, указанным в п. „а“ той же статьи, расположенный под этим последним огнём на расстоянии по вертикали от 1 до 2 метров.

Огни для буксирующих судов на ходу

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе VI настоящих Основных положений, буксир должен нести, кроме всех прочих предписанных огней, огонь красного цвета, видимый только с носа и с расстояния в полтора километра.

Этот огонь должен находиться на расстоянии полутора метров, измеренных по ширине судна от зелёного бортового огня, и на том же расстоянии в полтора метра, измеренных по высоте судна.

Бортовые огни должны быть установлены таким образом, чтобы они не были закрыты судами, идущими лагом.

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки, нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть умень-

шена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Буксирующее судно должно нести днём на топе мачты синий флаг прямоугольной формы.

Статья 50

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно, которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 44 п. „d“.

Когда буксируемые суда ошвартованы по обоим бортам буксира, синий огонь несут только те суда, которые занимают крайние места построения.

Когда суда буксируются в кильватер (гуськом) или строем фронтов (прыжками), даже если в то же время буксир ведёт лагом ошвартованные суда, синий огонь несут только суда, замыкающие воз каждой группы.

Если в хвосте воза идёт группа счлененных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 51

Шлюпки и лодки на ходу при сближении с каким-либо другим судном должны показывать белый огонь. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее одного километра.

Статья 52

Во время мглы, тумана, ливней и пурги судно на ходу обязано подавать, через промежутки не более двух минут, один длинный звук свистком или сиреной, когда оно идёт одиночно; один длинный и два коротких звука, если оно ведёт на буксире другие суда.

Отличительные
знаки
буксирующих
судов днём

Синий огонь
при буксировке

Визуальные
сигналы для
шлюпок и лодок
на ходу

Звуковые
сигналы
во время мглы,
пурги, тумана
для судов
на ходу

При буксировке только впереди идущий буксир обязан выполнять постановление настоящей статьи.

Запрещается при любых обстоятельствах бить в колокол, когда судно на ходу.

Статья 53

Малое судно, идущее под парусами или вёслами, не обязано подавать сигналов, указанных выше в ст. 52, но оно должно подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 54

Судно, когда оно стоит на якоре или ошвартовано, должно ночью нести на носу на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Когда несколько судов стоят ошвартованными лагом у берега или на якоре на реке, только судно, стоящее первым от фарватера, должно нести огонь, предписанный настоящей статьёй.

Статья 55

Во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя судно, стоящее вне порта и не освободившее полностью фарватер, обязано как днём, так и ночью подавать сигналы — учащённый звон в колокол или в другой подходящий предмет, через промежутки не более одной минуты, каждый раз в течение, приблизительно, пяти секунд.

Статья 56

Запрещается судну, стоящему на реке, пользоваться свистком или сиреной при приближении других судов и подавать сигналы без законного повода.

Огни для судов на якоре или ошвартованных

Звуковые сигналы во время мглы, тумана, ливней, пурги для судов на якоре или ошвартованных

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

Статья 57

Сигналы
о помощи

Для получения помощи внимание привлекается днём вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или подобного предмета, а ночью вращением в таком же порядке любого огня; внимание также привлекается любым подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Сигналы при
невозможности
управления

Если судно лишено возможности управляться, оно должно, при приближении к нему других судов, указывать об этом беспрерывными гудками свистком или сиреной или всяkim другим подходящим сигналом.

Судно, не имея возможности управляться, должно сделать всё, чтобы сойти как можно скорее с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим мимо судам, подавая им сигналы о помощи.

Все суда, проходящие мимо или находящиеся поблизости, обязательно должны оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Статья 58

Визуальные
сигналы для
судов, стоящих
на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять:

днём — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии один от другого от 1,80 до 2 метров.

Шары или круглые предметы, употребляемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 метра.

Огни должны быть видны по всему горизонту с расстояния не менее одного километра.

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась над водой.

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производить-

ся беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять, со стороны свободного прохода, днём белый флаг или кусок светлой материи, а ночью огни для судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 54.

Статья 59

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны, при приближении к ним других судов, известить приближающиеся суда о своём положении прерывистыми свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода — днём белый флаг или кусок ткани светлого цвета, а ночью показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 54.

Визуальные
сигналы для
малых судов,
стоящих на мели

Статья 60

§ 1. Если судно стоит на мели или затонуло в положении, затрудняющем судоходство и в таком месте реки, где из-за очертания местности или по любой другой причине суда, идущие вниз, не могут во время увидеть подаваемые им сигналы, капитан или шкипер затонувшего или стоящего на мели судна должен, при первой возможности, выставить на берегу или на реке, на достаточном расстоянии, выше места бедствия, временный оповещательный пост.

Меры по
ограждению
затонувшего
или стоящего на
мели судна

§ 2. Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью под водой, капитан или шкипер должен также временно обозначить его положение, поставив не якоре над затонувшим судном какой-либо плавающий предмет любой формы, на котором ночью должен устанавливаться зелёный или красный огонь, в зависимости от того, стоит ли затонувшее судно ближе к правому или к левому берегу.

§ 3. Пост оповещения и опознавательный по-плавок, указанные выше, могут быть сняты со своих

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

§ 4. В свою очередь компетентные власти государства, на участке которого произошло затопление судна, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.

Статья 61

Судно, буксирующее плот, несёт огни, предписанные для буксирующих судов, в соответствии со ст. 48 настоящих Основных положений.

На плоту, идущем за буксиром, должны показывать ночью вспышку огня при приближении к нему догоняющего его судна.

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

Плоты, стоящие на швартовах или на якоре, должны от захода до восхода солнца нести на каждой своей оконечности, находящейся на стороне фаватера, белый огонь, установленный достаточно высоко, но не выше 6 метров над поверхностью воды, видимый со всех точек горизонта и с расстояния не менее одного километра.

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мели

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести: днём — с восхода солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 64

Сигналы на
пловучих
снарядах

§ 1. На пловучих снарядах, во время их работы, поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :

днём — чёрный шар диаметром 0,60 метра ;

ночью — зелёный или красный огонь, в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

§ 2. При приближении к пловучему снаряду судно подаёт предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

Если проход мимо стоящего на фарватере пловучего снаряда свободен, то по получении предупредительного сигнала от подходящего судна, со снаряда должны дать продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, сделать отмашку со стороны свободного прохода :

днём — чёрным флагом ;

ночью — показыванием зелёного или красного дополнительного огня, в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

Кроме этого, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы, в соответствии с правилами ограждения фарватера, принятыми на данном участке Дуная.

§ 3. В случае невозможности прохода, на снаряде поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :

днём — три чёрных шара, диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров ;

ночью — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые
сигналы при
съемке с якоря
и при постановке
на якорь

§ 1. Когда судно предполагает стать на якорь, оно должно указать этот маневр тремя длинными звуками свистка или сирены, подаваемыми последовательно один за другим.

§ 2. Когда судно предполагает сняться с якоря, оно должно указать маневр двумя длинными и одним коротким звуками, подаваемыми последовательно один за другим.

Статья 66

Звуковые
сигналы при
управлении
караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы внутри караванной связи, подаваемые свистком или сиреной, последовательно один за другим при развороте судов :

один длинный и один короткий — положить руль на правый борт ;

один длинный — два коротких — один длинный — положить руль на левый борт ;

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

ДОПОЛНЕНИЯ К ГЛАВЕ III

В СВЯЗИ С ПРИМЕНЕНИЕМ БУКСИРОВКИ СУДОВ МЕТОДОМ ТОЛКАНИЯ

Толкаемый караван на ходу должен нести :

§ I. Днем (от восхода до захода солнца) —

На самом переднем судне на носу, на топе выносной мачты, на высоте не менее 6 метров над палубой — синий прямоугольный флаг.

Отличительные
знаки толкаемого
каравана на
ходу - днем

§ II. Ночью (от захода до восхода солнца) —

a) На передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^{\circ}$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^{\circ}$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 4 км.

Огни толкаемого
каравана на
ходу

b) Ниже яркого белого огня по вертикали на расстоянии 1 — 2 метров, должен быть установлен дополнительно второй яркий белый огонь такого же устройства, как указанный выше в пункте „a“ настоящего параграфа.

c) На вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 метров выше яркого белого огня — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^{\circ}$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^{\circ}$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком движения каравана судов методом толкания.

d) В самой широкой части каравана, на правом борту (правой стороне) — зеленый огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^{\circ}$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления, прямо по носу переходил до $22,5^{\circ}$ назад от его траверза правой стороны и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км.

e) В самой широкой части каравана на левом борту (левой стороне) — красный огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^{\circ}$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления, прямо по носу переходил до $22,5^{\circ}$ назад от его траверза левой стороны и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км.

f) Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,9 метра вперед от огня, для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны через нос.

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 метров.

g) На корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^{\circ}$ с каждого борта от линии киля прямо назад

на каждую сторону судна и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 500 м.

h) Если корма буксира-толкателя выступает назад от кормы крайних последних судов толкаемого каравана, то в этом случае буксир-толкатель также должен нести на корме — синий огонь такого же устройства, как указанный выше в пункте „g“ настоящего параграфа.

i) Кормовой синий огонь должен быть снабжен со стороны судна щитом с таким расчетом, чтобы он не был виден с носа.

§ III. В случае если буксир-толкатель закрыт буксируемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и название организации, которой принадлежит, на щитах достаточных размеров, установленных на боковых сторонах мостика.

§ IV. Визуальные сигналы, предписанные ст. 43 Основных положений о плавании по Дунаю, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

§ V. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как методом толкания и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир согласно ст. ст. 44 и 48 Основных положений о плавании по Дунаю.

§ VI. Что касается огней и сигналов на толкаемом караване судов на стоянке и на ходу (не указанных в настоящих „Дополнениях“), то эти огни и сигналы должны быть выполнены в строгом соответствии с требованиями Основных положений о плавании по Дунаю.

Опознавательные знаки буксира-толкателя

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

Огни на ходу при буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных к буксиру бортом

Об огнях и сигналах толкаемого каравана, не указанных в настоящих „Дополнениях“

Глава IV

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ДЛЯ СУДОВ НА ХОДУ, СТОЯЩИХ НА ЯКОРЕ ИЛИ ОШВАРТОВАННЫХ

Статья 67

Меры
предосторож-
ности при
стоянке судов на
якоре, ошвартов-
анных или на
ходу

§ 1. Суда при постановке на якорь или при ошвартовке в любом месте, у любого берега, должны быть поставлены (вшвартованы) так, чтобы постановка (вшвартовка) не мешала свободному судоходству по реке и не наносила бы ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническим и другим сооружениям. С этой целью капитаны, шкиперы судов, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все зависящие и возможные, в данной обстановке, меры предосторожности.

§ 2. Суда при постановке на якорь на глубине, не превышающей 3 метров, должны обозначить место, где положен якорь, буйком с красным флагом.

§ 3. Суда не должны выбрасывать за борт: золу, шлак и другие подобные вещества в портах и в тех местах реки, где глубина менее 3 метров.

§ 4. Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъёму затонувшего предмета; если

же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

днём — пловучим сигналом любой формы и цвета;

ночью — огнём соответствующего цвета, в зависимости от того, остаётся ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

В данном случае капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок известить, всеми имеющимися в его распоряжении средствами, ближайшие компетентные власти.

Глава V

О ПЛОТАХ

Статья 68

Все правила плавания плотов на буксире и идущих самосплавом, порядок их формирования, их размеры и вооружение тросами, якорями и другим такелажем, устанавливаются компетентными властями, с учётом настоящих Основных положений, а также принимая во внимание следующее:

§ 1. На плотах должны быть указаны фамилия и местожительство владельца или отправителя, которые наносятся на щите достаточных размеров, поднятом таким образом, чтобы то, что написано, могло быть прочитано с обоих сторон.

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

§ 3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

Во время плавания или стоянки плотов водитель плотов должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке.

Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или цепь в местах, где под водой проложены кабели или трубы.

В районах, где будет применён самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.

Глава VI

О ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Статья 70

Суда, на которых перевозятся опасные вещества, как-то: взрывчатые вещества (ВВ), отравляющие вещества (ОВ), нефтеналивные и другие легковоспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 71

§ 1. Судно, перевозящее опасные вещества, определённые выше в ст. 70, при стоянке на реке, обязано нести днём на носу треугольный красный флаг.

Судно с механическими двигателями при перевозке опасных веществ, при плавании ночью, обязано нести, кроме белого огня, предписанного ст. 44 настоящих Основных положений для самоходных судов на ходу, ещё и красный огонь, предписанный выше в ст. 48.

Когда судно, упомянутое выше в ст. 70, ведёт другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные выше в ст. 48 для судов, буксирующих суда, гружёные опасными веществами.

§ 2. Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светлосинего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы лёгких фракций, с температурой вспышки

ниже 28° С, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 72

В буксируемом караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно дальше от других судов, насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования каравана.

Место в
буксируемом возе
судов, перевозя-
щих опасные
вещества

Статья 73

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно, во время стоянки на якоре или швартовах, нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным выше в ст. 54, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах и видимый, как и якорный огонь, со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Визуальные
сигналы для
судов, перевозя-
щих опасные
вещества, при
стоянке на якоре
или швартовах

Статья 74

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ, в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания ст. ст. 70, 71, 72 и 73 настоящих Основных положений.

Статья 75

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, останавливаться под мостами, швартоваться или становиться на якорь вблизи судов, стоящих на реке, а также вблизи железной дороги или жилищ, находящихся у берегов.

Особые случаи

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий и правил, установленных компетентными властями и под их контролем.

Глава VII

ОБ АВАРИЯХ

Статья 76

Меры,
применяемые
при авариях

§ 1. Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер реки и отвести аварийное судно к одному из берегов.

§ 2. При столкновении судов, когда одному из столкнувшихся судов угрожает затопление, капитан или шкипер другого судна должен применить все имеющиеся в его распоряжении средства для оказания помощи аварийному судну и в первую очередь для отвода его в сторону от фарватера.

§ 3. Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

§ 4. Если вследствие несчастного случая, имевшего место на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно принять участие в оказании помощи.

Статья 77

Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти

речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

Аварийному судну компетентными властями должна быть предоставлена возможность захода и пребывания в ближайшем порту — убежище.

В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели.

При невозможности снять судно с мели капитан буксирующего судна действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры в соответствии со ст. 58 настоящих Основных положений.

Статья 78

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, а также другие заинтересованные лица, имеющие право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъёму или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходству.

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки, в возможно короткий срок, за счёт владельца судна.

Глава VIII

О ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ

Статья 79

§ 1. Лоцманская служба на Дунае организуется:

- на участке от устья Сулинского канала до Браилова, включительно, специальной речной Администрацией низовьев Дуная;
- на участке Железных Ворот специальной речной Администрацией Железных Ворот;
- на всех остальных участках, в случае необходимости, пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

§ 2. Для обеспечения судов лоцманской проводкой на участках специальных речных Администраций, указанных выше, последние создают лоцманские корпуса, определяют порядок их комплектования, устанавливаемый особым соглашением между странами-участницами этих Администраций.

§ 3. Для обеспечения вышеуказанных судов лоцманской проводкой пароходства придунайских государств могут иметь свои лоцманские группы, порядок комплектования которых устанавливается самими пароходствами.

В этом случае для того, чтобы иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароход-

ства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

§ 4. Во всех случаях лоцманские группы могут комплектоваться только из граждан придунайских государств, а лоцманские корпуса для Администраций — только из граждан придунайских государств — участников соответствующих Администраций.

§ 5. Плавание судов на участках специальных речных Администраций Нижнего Дуная и Железных Ворот без лоцманской проводки запрещается.

§ 6. Весь лоцманский состав этих Администраций обязан сдать экзамены в органах соответствующей Администрации. Лоцманский состав пароходств сдаёт экзамены в компетентных органах государства, где находится пароходство или агентство этого пароходства.

После сдачи экзаменов лоцманам выдаются специальные удостоверения на право несения лоцманской службы.

Г л а в а IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 80

Настоящие Основные положения могут быть изменены или дополнены в любой момент, по решению Дунайской Комиссии.

Статья 81

Разрешение споров
Разрешение споров по истолкованию статей Основных положений о плавании по Дунаю, изложенных выше, в случае возникновения споров, будет производиться в порядке, предусмотренном ст. 45 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Статья 82

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией 2 июня 1951 года и дополнены 15 декабря 1954 года.

ПРИМЕНЯЕМЫЕ ТЕРМИНЫ

1. Настоящее *Приложение* вступит в силу одновременно с Основными положениями о плавании по Дунаю.

2. Наименование и термины, употребляемые в настоящих Основных положениях, необходимо понимать в следующем смысле :

§ 1. Судно

К этому термину относятся морские, озёрные и речные суда более десяти (10) тонн водоизмещения*), имеющие движителем машину или паруса или несамоходные.

§ 2. Самоходное судно

Выражение „самоходное судно“ относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

*) Водоизмещение исчисляется по приближенной формуле :

$\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и средней осадки судна, сидящего в воде по максимальную грузовую ватерлинию. Длина измеряется по палубе от задней кромки форштевня до передней кромки ахтерштевня; ширина измеряется от наружной кромки обшивки борта до наружной кромки обшивки другого борта, в средней наиболее широкой части судна, т. е. по миделю, без учета толщины привальных брусьев.

§ 3. Парусное судно

Выражение „парусное судно“ относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

Приложение к § 3

Судно, находящееся под парусами, а не под парами, считается парусным судном и каждое судно под парами, будет ли оно нести парус или нет, считается паровым судном.

§ 4. Судно „на ходу“

Судно признаётся „на ходу“, когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

§ 5. Малые суда

Суда менее десяти (10) тонн водоизмещения, имеющие движителем машину, паруса, вёсла, считаются малыми судами.

§ 6. Плавучие сооружения

Всякого рода купальни, доки, плавучие ангары, мосты, плавпристани и т. п. считаются плавучими сооружениями.

§ 7. Плавучие снаряды

Всякого рода дноуглубительные снаряды, элеваторы, плавкраны, копры, насосные станции и т. п. называются плавучими снарядами.

§ 8. Плоты

Возы лесоматериалов из жёстко или свободно сплоченных брёвен называются плотами.

§ 9. Буксируемые возы (караваны)

Группа судов, буксиров и других плавединец, составленная из нескольких судов для буксировки, которая ведётся лагом или на буксирующем тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта (пижами), называется буксирующим возом или караваном.

§ 10. Капитан — судоводитель, осуществляющий командование судном (§ 1).

Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном (сухогрузные и нефтеналивные баржи и пр.).

Водитель плота — лицо, ведущее плот.

§ 11. Осадка судна

Осадка судна — величина непостоянная; она изменяется в зависимости от степени загруженности судна.

В эксплуатационной практике различаются осадки: *строительная*, т. е. наибольшая допустимая осадка, определённая при постройке данного судна; *регистровая* осадка это также наибольшая допустимая осадка, но определённая Регистром, с учётом износа судна, и отличающаяся от строительной осадки; *эксплуатационная* (иначе — *грузовая*), т. е. та осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке, под осадкой воза понимается осадка наиболее глубокосидящего судна в составе воза.

§ 12. Порт отправления

Под портом отправления судна понимается порт, в котором производится погрузка или посадка пассажиров.

Примечание 1. Все постановления, изложенные в настоящих Основных положениях, касающиеся судов вообще, относятся также и к малым судам, за исключением специальных постановлений.

Примечание 2. При применении настоящих Основных положений, пловучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

ЗНАКИ И ОГНИ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ НА ДУНАЕ

ОГНИ ПАРОТЕПЛОХОДА НА ХОДУ

(ст. 44 п. п. „а”, „б”, „с”, „д”)



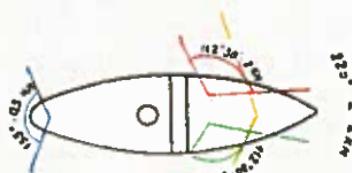
идет влево



идет на Вас



идет вправо



Сектора освещения огней

ОГНИ ДЛЯ ПАРУСНЫХ СУДОВ НА ХОДУ

(ст. 46)



идет вправо



идет на Вас

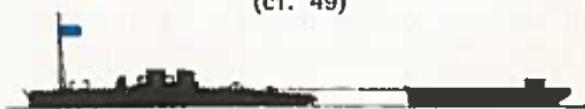


идет влево

ОГНИ И ЗНАКИ ДЛЯ БУКСИРУЮЩИХ СУДОВ

Отличительные знаки буксирующих
судов на ходу

(ст. 49)



ОГНИ ДЛЯ БУКСИРУЮЩИХ СУДОВ НА ХОДУ
(ст. ст. 48, 50)

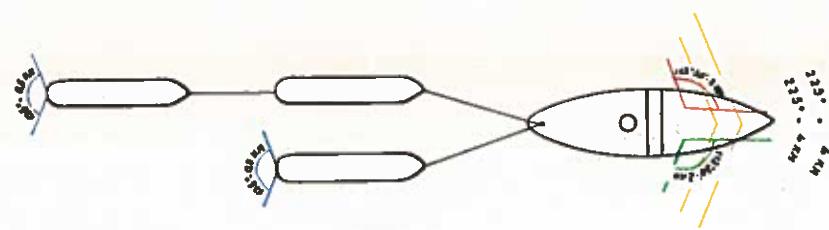
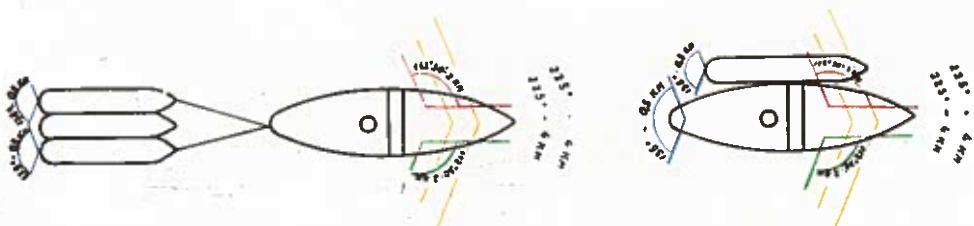


идет влево

идет вправо



идет на Вас

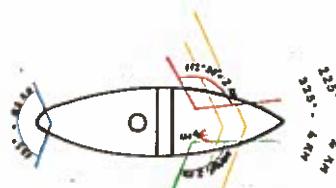


Сектора освещения огней

ОГНИ ДЛЯ СУДОВ, БУКСИРУЮЩИХ ОГНЕОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА



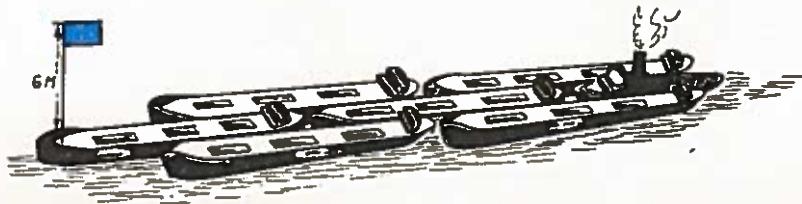
идет на Вас



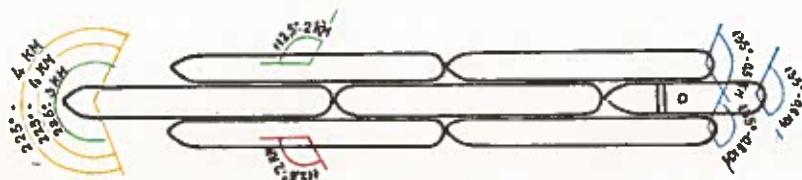
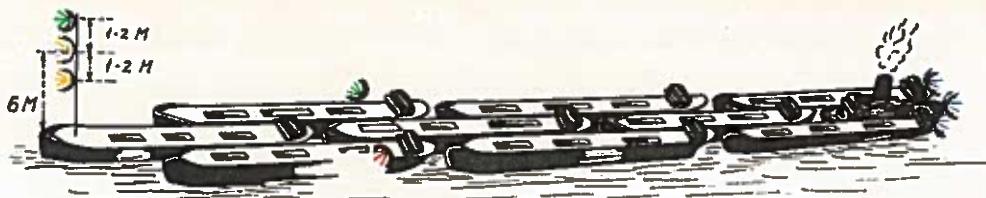
Сектора освещения огней

ПОРЯДОК НЕСЕНИЯ ОТЛИЧИТЕЛЬНЫХ СИГНАЛОВ И ОГНЕЙ
НА ТОЛКАЕМОМ КАРАВАНЕ СУДОВ
НА ДУНАЕ

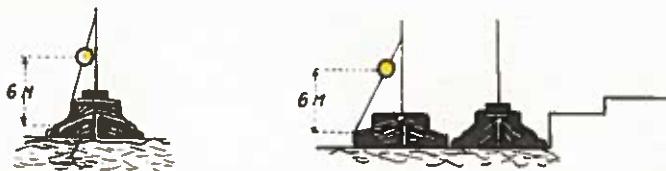
Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу-днем
(§ I Дополнений к главе III)



Огни толкаемого каравана на ходу
(§ II п. п. „а“, „б“, „с“, „д“, „е“, „ф“, „г“, „х“
Дополнений к главе III)



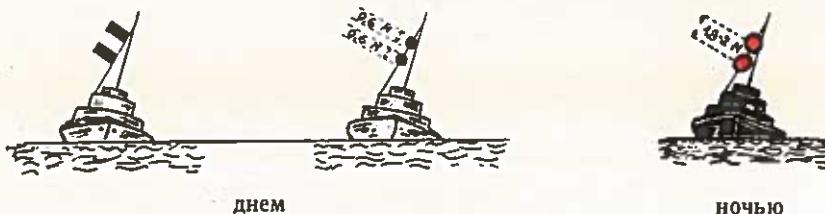
**ОГНИ ДЛЯ СУДОВ НА ЯКОРЕ ИЛИ ОШВАРТОВАННЫХ
(ст. 54)**



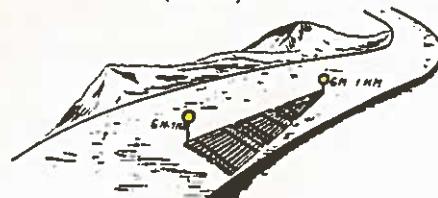
**ОГНИ ДЛЯ СУДОВ НА ЯКОРЕ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОГНЕОПАСНЫЕ
ВЕЩЕСТВА
(ст. ст. 71 § 1, 73)**



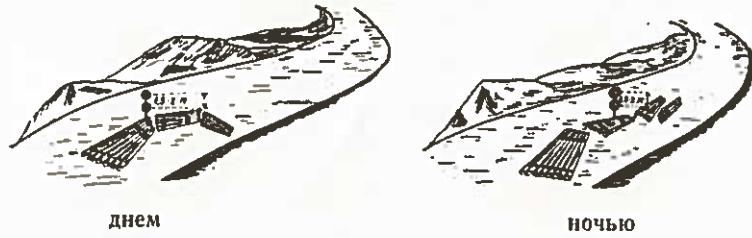
**ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ СУДОВ, СТОЯЩИХ НА МЕЛИ
(ст. 58)**



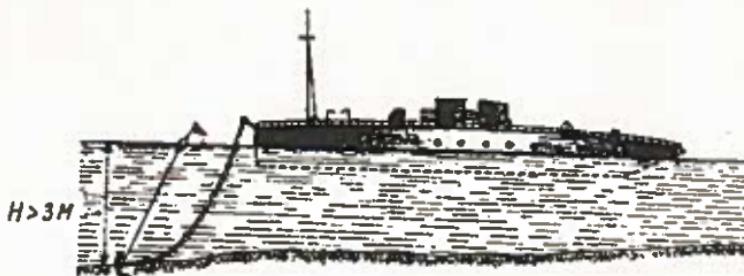
**ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ ПЛОТОВ, СТОЯЩИХ НА
ЯКОРЕ ИЛИ ОШВАРТОВАННЫХ
(ст. 62)**



**ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ ПЛОТОВ, СТОЯЩИХ НА МЕЛИ
(ст. 63)**



МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ СТОЯНКЕ СУДОВ НА ЯКОРЕ (ст. 67 § 2)



СИГНАЛЫ НА ПЛОВУЧИХ СНАРЯДАХ

(ст. 64 § 1)



днем

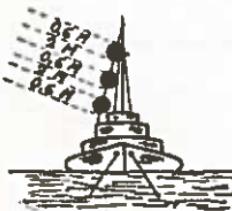


ночью

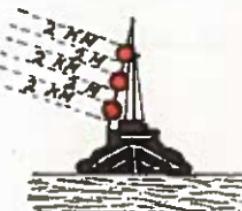
При проходе вни
по реке остается
слева

При проходе вниз
по реке остается
справа

(ст. 64 § 3)



днем



НОЧЬЮ

Проход в районе работ пловучих снарядов запрещен

ОГЛАВЛЕНИЕ

Преамбула	3
ГЛАВА I Общие положения	
<i>Раздел 1 Пределы применения Основных положений</i>	5
<i>Раздел 2 Особые постановления</i>	5
<i>Раздел 3 Снабжение и оборудование судов</i>	9
ГЛАВА II Плавание судов	
<i>Раздел 1 Общие правила</i>	12
<i>Раздел 2 Плавание в труднопроходимых местах</i>	16
<i>Раздел 3 Встречное плавание и обгон судов</i>	17
<i>Раздел 4 Плавание парусных судов</i>	21
ГЛАВА III Об огнях и сигналах	22
Дополнения к главе III в связи с применением буксировки судов методом толкания	33
ГЛАВА IV Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных	36
ГЛАВА V О плотах	38
ГЛАВА VI О перевозке опасных веществ	40
ГЛАВА VII Об авариях	42
ГЛАВА VIII О лоцманской службе	44
ГЛАВА IX Заключительные постановления	46
<i>Приложения: 1. Применяемые термины</i>	47
2. Знаки и огни судов, плавающих на Дунае	50