

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

*и*

**ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ  
ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ  
ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ  
ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ  
БУДАПЕШТ — 1968**

# ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

и

ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ  
ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ  
ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ  
ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ  
БУДАПЕШТ — 1968

УЧИТАВАЯ общее развитие судоходства на Дунае, применение новых технических средств, изменение навигационных условий и реконструкцию дунайского судоходного пути, требующих совершенствования Основных положений о плавании по Дунаю, установленных IV сессией,

ОСНОВЫВАЯСЬ на статье 8, пункт „F“ и статье 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года,

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ ПРИНЯЛА Постановлением XXV сессии от 9 июня 1967 г. (док. ДК/СЕС 25/24) настоящие Основные положения о плавании по Дунаю, их приложения 1—8, а также Особые рекомендации по применению компетентными властями придунайских государств Основных положений и их приложения 1—3.

Указанным Постановлением Комиссия решила:

— рекомендовать придунайским странам и специальным речным администрациям ввести 1 апреля 1970 года на своих участках реки новые правила плавания на основе указанных Основных положений и Особых рекомендаций;

— просить придунайские страны при установлении новых Правил плавания учитывать необходимость, чтобы они состояли из двух частей:

а) Основных положений, в которых будут учтены порядок и нумерация глав, а также заглавия всех статей Основных положений, принятых Комиссией;

б) Особых положений, применение которых на своих участках придунайские страны и специальные речные администрации считут необходимым в связи с местными судоходными условиями, с учетом принятых Основных положений и Особых рекомендаций;

— считать утратившими силу с 1 апреля 1970 года:

- a) Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Постановлением IV сессии от 2 июня 1951 года (док. ДК/СЕС 4/16) и дополненные Постановлениями XI сессии от 15 декабря 1954 г. (док. ДК/СЕС 11/32) и XX сессии от 2 февраля 1962 г. (док. ДК/СЕС 20/28);
- b) Единую систему навигационной путевой обстановки на Дунае, принятую Постановлением XIX сессии от 27 января 1961 года (док. ДК/СЕС 19/46);
- c) Рекомендации об унификации видов и значений сигналов, применяемых на сигнальных (семафорных) станциях реки Дуная, принятые Постановлением XXII сессии от 9 июня 1964 года (док. ДК/СЕС 22/12).

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ  
о плавании по дунаю**

## Г л а в а 1

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### **Статья 1.01 — Значение некоторых терминов**

В настоящих „Основных положениях о плавании по Дунаю” (ниже Правила):

- а) термин „судно” означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
- б) термин „моторное судно” означает судно, приводимое в движение собственной механической установкой;
- с) термин „буксируемый состав” означает соединение, включающее одно или несколько судов, плавучих установок, плотов или других плавучих сооружений и буксируемое одним или несколькими моторными судами;
- д) термин „толкаемый состав” означает соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается спереди моторного судна, обеспечивающего движение состава; это судно является „толкачем”;
- е) термин „счененная группа” означает соединение, состоящее из счененных борт о борт судов, плавучих установок, плотов или других плавучих сооружений, включающее по крайней мере одно моторное судно, которое обеспечивает движение группы;
- ф) термин „плавучее средство” означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для специальных работ на водном пути или в портах (землесосные и землечерпательные спаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т. д.);
- г) термин „плавучая установка” означает плавучее сооружение, обычно не предназначенное для перемещения или для специальных работ на водном пути, как например, купальня, док, причал, ангара для судов;
- х) термин „паром” означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь;
- и) термин „малое судно” означает всякое судно, длина и ширина корпуса которого соответственно меньше 15 и 3 метров или максимальное водоизмещение которого меньше 15 тонн, за исключением тех малых судов, которые буксируют, толкают или ведут в счале суда, не являющиеся малыми судами, а также за исключением паромов;
- к) термин „плот” означает плавучее соединение, состоящее из бревен и предназначенное для транспортировки по водному пути;
- л) судно или плот считаются „на стоянке”, когда они стоят непосредственно или косвенно на якоре или ошвартованы у берега;

м) судно или плот считаются „на ходу”, когда они не стоят непосредственно или косвенно на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели;

н) термин „ночь” означает период времени между заходом и восходом солнца;

о) термин „день” означает период времени между восходом и заходом солнца;

п) термины: „белый огонь”  
„красный огонь”  
„зеленый огонь”  
„желтый огонь”  
„синий огонь”

означают огни, цвет которых определен на основе хроматических расположений их излучения;

п) термины: „яркий огонь”  
„ясный огонь”  
„обыкновенный огонь”

означают огни, светосила которых достаточна для обеспечения приблизительно следующей дальности видимости:

i)	„яркий” — белый	5,9—6,5 км
ii)	— белый	3,9—5,3 км
	— красный/зеленый	2,8—5,0 км
	— желтый	2,9—4,6 км
iii)	„обыкновенный”	
	— белый	2,3—3,0 км
	— красный/зеленый	1,7—3,2 км
	— желтый	1,6—2,5 км
	— синий	1,0—2,3 км

г) термин „мерцающий огонь” означает ритмичный огонь с периодами света от 40 до 60 в минуту;

с) термин „короткий звук” означает звук продолжительностью около 1 секунды, а термин „продолжительный звук” — звук продолжительностью около 4-х секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен приблизительно 1 секунде;

т) термин „серия очень коротких звуков” означает серию по меньшей мере из шести звуков продолжительностью около 1/4 секунды каждый, отделенных паузами продолжительностью около 1/4 секунды.

## Статья 1.02 — Водитель

1. Каждое судно, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, а также судов, указанных в статье 1.08, пункте 3, должно

управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию. Это лицо далее называется „водителем”.

2. Каждый состав или счлененная группа должны также управляться водителем, имеющим необходимую для этого квалификацию.

Водитель назначается следующим образом:

а) когда в состав или счлененную группу входит лишь одно моторное судно, водителем состава или счленной группы является водитель моторного судна;

б) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, водителем состава является водитель первого судна;

с) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько счлененных друг с другом моторных судов, водителем состава является водитель судна, которое подает трос буксируемым единицам;

д) во всех других случаях водитель состава или счленной группы должен назначаться своевременно.

3. Водитель судна во время плавания должен находиться на борту, а водитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства.

4. Водитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне. Водители составов и счлененных групп ответственны за соблюдение положений настоящих Правил, применяемых к составам или счлененным группам. Водители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения водителя состава, однако, даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к водителю каждого судна счленной группы, который не является водителем группы.

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

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения водителя судна в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению предписаний настоящих Правил.

2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения водителя в интересах безопасности плавания или порядка на борту.

#### *Статья 1.04 — Общие обязанности соблюдать бдительность*

1. Даже в случае отсутствия специальных предписаний в настоящих Правилах, водители должны принимать все меры предосторожности, dictуемые требованиями безопасности судоходства и общепринятой профессиональной практики с целью предотвращения:

- опасности человеческой жизни,
- повреждения других судов или плотов, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в его непосредственной близости, и
- создания препятствий для судоходства.

2. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.

#### *Статья 1.05 — Управление в особых обстоятельствах*

Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности водители должны принимать все меры, которые диктуются обстоятельствами, даже если они вынуждены из-за этого отступить от настоящих Правил.

#### *Статья 1.06 — Использование водного пути*

Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов или счаленных групп должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений.

#### *Статья 1.07 — Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров*

1. Суда не должны грузиться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.

2. Загрузка не должна нарушать остойчивость судна и мешать видимости из рулевой рубки.

3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными властями.

#### *Статья 1.08 — Строительство судов, их оснащение и экипаж*

1. Суда должны быть построены и оснащены таким образом, чтобы обеспечивать безопасность находящихся на них лиц, а также плавания и должны отвечать предписаниям настоящих Правил.

Каждое судно, снабженное действующим Судовым удостоверением и оснащенное согласно списку снабжения, указанному в его Удостоверении, считается отвечающим вышеуказанному положению.

2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача и судов, упомянутых в пункте 3 этой статьи, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж, включая водителя, для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также плавания.

3. Немоторные суда счаленного состава и некоторые буксируемые суда в жесткосчаленном соединении не обязаны иметь экипаж, если на других единицах состава или соединения находится достаточный и квали-

фицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и плавания.

#### **Статья 1.09 — Управление судном**

На борту судов во время плавания за румпелем или штурвальным колесом должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо. Это положение не применяется к судам толкаемого состава, кроме толкача, и к судам, указанным в статье 1.08, пункт 3; на борту моторных судов, которые оборудованы централизованными пультами управления может не быть указанного лица, в этом случае управление судном осуществляется водителем.

#### **Статья 1.10 — Судовые документы**

1. В международном плавании на борту судов, за исключением морских судов, должны находиться:

- а) судовое удостоверение;
- б) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов);
- с) судовая роль (за исключением судов, которые не имеют на борту экипажа);
- д) судовой журнал (только для моторных судов), а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.

2. В отступление от вышеуказанного пункта 1, малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах „б“ и „д“; кроме того, в отношении малых прогулочных судов документ, предусмотренный в подпункте „с“, не требуется, а документ, предусмотренный в подпункте „а“, может быть заменен национальным свидетельством на право плавания.

3. Документы, наличие которых требуется на борту в соответствии с настоящими Правилами, должны предъявляться по любому требованию представителей компетентных властей.

#### **Статья 1.11 — Правила плавания**

Один экземпляр настоящих Правил должен находиться на борту каждого судна, за исключением малых судов и судов, которые не имеют экипажа на борту.

#### **Статья 1.12 — О предметах на борту; потеря предметов; препятствия**

1. Запрещается выставлять за борт предметы, которые могут представлять опасность для судов, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.

2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня днища или киля судна.

3. Когда судно теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные власти, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан кроме того, по мере возможности, отметить это место вехой.

4. Когда судну встречается неизвестное препятствие, загромождающее водный путь, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные власти, указав как можно точнее место, где препятствие было обнаружено. Если препятствие такого характера, что оно может вызвать аварийный случай, водитель также должен обозначить его, по мере возможности, вехой.

#### *Статья 1.13 — Предохранение сигнальных знаков водного пути*

1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути для ошвартовки или вывода судов, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.

2. Если судно переместило знак или повредило установку, являющуюся частью системы сигнализации водного пути, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные власти.

3. Как правило, каждый водитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные власти о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах (потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала и т. д.).

#### *Статья 1.14 — Повреждение искусственных сооружений*

Если судно повредит искусственное сооружение (шлюз, мост и т. д.), водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные власти.

#### *Статья 1.15 — Запрещение сбрасывать и сливать с судов посторонние предметы и вещества в водный путь*

1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение или сток в водный путь предметов и веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства или загрязнение воды.

2. Воспрещается сбрасывать, выливать или допускать сток в водный путь нефтяных отбросов в любой форме или смесей этих отбросов с водой.

3. Если произошло случайное попадание в водный путь предметов или веществ, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, водитель должен немедленно известить о случившемся ближайшие компетентные власти и указать, как можно точнее, место происшествия.

### *Статья 1.16 — Спасение и оказание помощи*

1. При несчастном случае, чреватом опасностью для находящихся на борту лиц, водитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.

2. Каждый водитель, находящийся поблизости от судна, потерпевшего аварию, связанную с опасностью для людей или создающую угрозу загромуождения фарватера, обязан, поскольку это совместимо с безопасностью его собственного судна, немедленно оказать помощь.

### *Статья 1.17 — Находящиеся на мели или затонувшие суда*

1. Водитель севшего на мель или затонувшего судна должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие компетентные власти.

2. Если судно село на мель или затонуло в фарватере или поблизости от него, водитель этого судна должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательства поднять сигналы, предусмотренные в статьях 3.27 и 3.41, предупредить приближающиеся суда в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии для того, чтобы эти суда могли своевременно принять необходимые меры.

3. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счененную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются водителем состава или сченной группы.

### *Статья 1.18 — Обязательство освобождать фарватер*

1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, или потерянный судном предмет полностью или частично загромождают или угрожают загромоздить фарватер, водитель судна должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.

2. Та же обязанность лежит на водителе судна, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.

3. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счененную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются водителем состава или сченной группы.

### *Статья 1.19 — Особые распоряжения*

1. Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения представителей компетентных властей в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства.

2. В частности, представители компетентных властей могут особым распоряжением запретить выход судна в плавание:

- a) когда судно потеряло способность плавать;
- b) когда судно не имеет судового удостоверения или свидетельства на право плавания или эти документы недействительны;
- c) когда судно не отвечает положениям статьи 1.07;
- d) когда экипаж или снабжение судна не отвечает положениям статьи 1.08.

#### **Статья 1.20 — Контроль**

Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны предоставлять представителям компетентных властей необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил.

#### **Статья 1.21 — Особые перевозки**

Особыми перевозками является любое передвижение на судоходном пути:

- a) судов необычной категории или судов, движение которых требует применения исключительных средств передвижения;
- b) плавучих объектов, не являющихся судами, включая плавучие установки и плоты.

Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными властями соответствующих участков. При перевозке должны соблюдаться условия, определяемые этими властями для каждого отдельного случая.

Для каждой перевозки назначается водитель с учетом положения статьи 1.02.

#### **Статья 1.22 — Временные предписания**

Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны соблюдать временные предписания, издаваемые компетентными властями в особых случаях в интересах безопасности и надлежащего порядка судоходства.

#### **Статья 1.23 — Положения, касающиеся перевозки опасных веществ**

Водители судов, на которых перевозятся опасные вещества, как: взрывчатые, радиоактивные, отравляющие, едкие, а также легкооспламеняющиеся вещества, должны соблюдать особые предписания предосторожности для обеспечения безопасности экипажа и их плавания.

#### *Статья 1.24 — Убежище и зимний отстой судов*

В случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего плавания, водители могут пользоваться портами и убежищами с соблюдением особых положений, упомянутых в статье 1.25, пункт 1.

#### *Статья 1.25 — Область применения настоящих Правил*

1. Настоящие Правила распространяются на судоходную часть Дуная, а также на акватории портов, убежищ и пунктов погрузки и выгрузки, не нарушая особых положений, предписываемых компетентными властями для этих портов, убежищ и пунктов и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.

2. Водители судов, плавающих по Дунаю, а также и другие лица, указанные в настоящих Правилах, должны соблюдать Основные положения о плавании по Дунаю и местные правила, устанавливаемые придунайскими государствами и специальными речными администрациями для соответствующих участков реки.

## Г л а в а 2

### ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, МАРКИ И ШКАЛЫ, ОБМЕР СУДОВ

#### Статья 2.01 — Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов

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

а) название (которое также может быть девизом);

Название судна должно быть нанесено на обоих бортах судна и, кроме того, должно наноситься так, чтобы быть видимым свади. Если в счененной группе или толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитках, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены другими судами. Если судно не имеет названия, на нем следует наносить номер, к которому, в случае необходимости, добавляется литер.

б) порт приписки или место регистрации;

Название порта приписки или места регистрации должно быть нанесено на корме судна и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для данной страны в Приложении 1 к настоящим Правилам.

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

а) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна, на корпусе или на прочно прикрепленных табличках;

б) на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать на хорошо видном месте максимально разрешенное количество пассажиров;

с) на каждом судне следует указывать название (или принятое сокращение) судовладельца или организации, которой принадлежит судно, причем это название наносится на обоих бортах; на несамоходных судах оно должно наноситься таким образом, чтобы быть видным с кормовой части.

3. Указанные выше опознавательные знаки должны наноситься четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна

быть не менее 20 см, а прочих обозначений — не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.

4. Вышеуказанные опознавательные знаки могут быть повторены буквами национального алфавита.

5. Днем на ходу суда, которые имеют экипаж, должны нести на кор-мовой части свой государственный флаг.

#### **Статья 2.02 — Опознавательные знаки малых судов**

1. Малые суда, а также суда, размеры которых указаны в подпункте „i” статьи 1.01, если они буксируют, толкают или ведут в счале суда, не являющиеся малыми судами, должны иметь следующие опознавательные знаки:

a) название (которое также может быть девизом);

Название судна должно быть нанесено снаружи на обоих бортах судна четкими, нестираемыми буквами, высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, нанесенная масляной краской. Если судно не имеет названия, на нем указывается фамилия владельца или название (или обычное сокращение) организации, к которой оно принадлежит, причем в случае необходимости, к нему добавляется номер.

b) фамилия и местожительство владельца судна;

Эти надписи должны быть нанесены на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.

2. Однако на служебных шлюпках наносится с наружной или внутренней стороны только указание, позволяющее установить владельца, дополняемое, в случае необходимости, названием судна, которому принадлежит служебная шлюпка.

3. Опознавательные знаки, прописанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут быть заменены или дополнены официальным опознавательным знаком.

#### **Статья 2.03 — Обмер судов**

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

#### **Статья 2.04 — Грузовые марки и шкалы осадки**

1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Способы определения максимальной осадки судов внутреннего плавания и условия проставления грузовых марок указаны в Приложении 2 к настоящим Правилам. Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовые марки.

**2.** Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в Приложении 2 к настоящим Правилам.

**Статья 2.05 — Опознавательные знаки якорей**

**1.** Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки, состоящие, по крайней мере, из названия судовладельца данного судна (или принятого сокращения).

**2.** Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов.

## *Г л а в а 3*

### **ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ**

#### **I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

##### **Статья 3.01 — Применение**

1. Ночью на ходу применяются статьи 3.08—3.19, а на стоянке — статьи 3.20—3.28.

2. Днем на ходу применяются статьи 3.29—3.36, а на стоянке — статьи 3.37—3.42.

3. Днем, когда этого требуют условия видимости (туман, снегопад и т. д.), следует также применять сигнализацию, предписанную настоящей главой для ночи.

4. В смысле применения настоящей главы, толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м длины и 12 м ширины, рассматриваются как одиночные моторные суда такой же длины.

5. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, находятся в Приложении 3 к настоящим Правилам.

##### **Статья 3.02 — Огни**

За отсутствием других указаний, содержащихся в положениях следующих статей, предписанные в настоящей главе огни должны быть видимыми со всех сторон и должны излучать постоянный и равномерный свет.

##### **Статья 3.03 — Флаги и щитки**

1. За отсутствием других указаний, содержащихся в положениях следующих статей, предписанные в настоящей главе флаги и щитки должны быть прямоугольными.

2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.

3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным только в том случае, если их длина и их ширина соответственно составляет не менее 1 метра.

##### **Статья 3.04 — Цилиндры, шары и конусы**

1. Предписанные в настоящей главе цилиндры, шары и конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение.

2. Окраска их не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.

3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость. Это условие считается выполненным только в том случае, если

- а) высота цилиндров составляет не менее 80 см и диаметр — не менее 50 см;
- б) диаметр шаров составляет не менее 80 см;
- с) высота конусов составляет не менее 80 см и диаметр основания не менее 65 см.

#### *Статья 3.05 — Запрещенные огни и сигналы*

1. Запрещается пользоваться огнями или сигналами иными, чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными сигналами или огнями в условиях иных, чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.

2. Однако для сообщения между судами или между судном и берегом допускается использование других огней или сигналов при условии, что их нельзя принять за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах.

3. Запрещается пользоваться флагами или щитами, которые могут затруднять видимость или усложнять распознавание сигналов, предусмотренных настоящими Правилами.

#### *Статья 3.06 — Запасные огни*

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни, обычно питаемые электрическим током, не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда предписанный огонь должен быть ярким, запасной огонь может быть ясным, а когда предписанный огонь должен быть ясным, запасной огонь может быть обыкновенным. Устранение повреждений электрических огней должно быть произведено в возможно короткий срок.

#### *Статья 3.07 — Осветительные устройства и прожекторы*

Запрещается пользоваться осветительными устройствами или прожектором, если они могут быть приняты за огни и сигналы, указанные в настоящих Правилах, или, если они затрудняют видимость огней или сигналов, а также, если они могут вызвать ослепление судоводителей, создающее опасности или неудобства для судоходства и движения транспорта по берегу.

## II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

### II. A. — НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

#### *Статья 3.08 — Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов (схема II. A. 1)*

1. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам; правила, применяемые к этим судам, изложены соответственно в статье 3.13 и в статье 3.16.

2. Одиночные моторные суда должны нести:

а) топовый огонь, состоящий из яркого белого огня; этот огонь должен быть расположен по продольной плоскости судна и быть видимым по дуге горизонта в  $225^\circ$ , т. е. в  $112^\circ 30'$  с каждого борта судна (от носа судна до  $22^\circ 30'$  позади траверза каждого борта), и только по этой дуге; он должен помещаться в передней части судна на высоте не менее 6 м над плоскостью грузовых марок. Эта высота может быть уменьшена до 4 метров, если длина судна не превышает 40 метров;

б) бортовые огни, состоящие из ясного зеленого огня на правом борту и ясного красного огня на левом борту, каждый из которых должен быть видимым по дуге горизонта в  $112^\circ 30'$  (т. е. от носа судна до  $22^\circ 30'$  позади траверза) и только по этой дуге. Эти огни должны помещаться на одинаковой высоте и в одной и той же перпендикулярной плоскости к оси судна. Они должны находиться на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня, позади него и по мере возможности на краях самой широкой части судна. С внутренней стороны судна они должны заслоняться таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта;

с) кормовой огонь, состоящий из обыкновенного белого огня, который должен быть видимым от кормы по дуге горизонта в  $135^\circ$ , т. е. в  $67^\circ 30'$  с каждого борта.

3. Если на отдельных участках судоходного пути надводный габарит сооружения (моста, шлюза, воздушной линии и т. д.) требует, чтобы мачты судов во время прохода были опущены, то это должно быть выполнено таким образом, чтобы топовые огни оставались видимыми и были по возможности выше бортовых огней.

#### *Статья 3.09 — Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов (схема II. A. 2)*

1. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам; правила, применяемые к таким малым судам, изложены в пунктах 3 и 4 статьи 3.13.

2. Головное моторное судно буксируемого состава должно нести:
- помимо топового и бортовых огней, предписанных в пунктах 2 „а” и 2 „б” статьи 3.08, второй яркий белый огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовый; он должен помещаться на расстоянии около 1 м под топовым огнем и, по мере возможности, не менее 1 м над бортовыми огнями;
  - вместо кормового огня, предусмотренного в пункте 2 „с” статьи 3.08, обычновенный желтый огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и кормовой огонь; он должен помещаться в соответствующем месте и достаточно высоко, для того, чтобы быть хорошо видимым со следующего за ним буксируемого судна.

Судно должно сохранять эти огни, даже, если перед ним идет одно или несколько вспомогательных моторных судов в кильватере; эти суда также должны нести эти огни.

3. Если в голове состава идут рядом друг с другом несколько моторных счлененных или несчлененных судов, каждое из них должно нести:
- третий яркий белый огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовый огонь, и помещаемый на расстоянии около 2 м под топовым огнем, но по мере возможности, на расстоянии не менее 1 м над бортовыми огнями.

Однако, если в составе находится одно или несколько судов, указанных в пункте 1 статьи 3.14 или в пункте 1 статьи 3.15, одно из моторных судов должно нести вместо третьего яркого белого огня, огонь, указанный в пункте 2 статьи 3.14 или в пункте 2 статьи 3.15.

Те же правила применяются и к каждому из моторных судов, совместно ведущих судно, или к плавучему сооружению, не являющемуся судном, включая плот или плавучую установку.

4. Судно или суда, идущие в конце буксируемого состава, должны нести кормовой огонь, предписанный в пункте 2 „с” статьи 3.08. Однако, если в конце состава идет ряд счлененных судов в количестве более двух, этот огонь должны нести лишь два наружных судна счала.

5. Положения пункта 3 статьи 3.08 также применяются к топовым огням моторных судов, указанных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи.

#### *Статья 3.10 — Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов (схема II. А. 3)*

1. Толкаемые составы должны нести:

- в качестве топовых огней:  
три ярких белых огня в носовой части судна или одного из судов, находящихся в голове состава.

Эти огни должны располагаться в форме равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной про-

дольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 6 м над уровнем грузовых марок. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем.

Огни, указанные в настоящем пункте „а” должно нести судно, находящееся вблизи продольной оси состава. Кроме того, эти огни должны отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2 „а” статьи 3.08.

b) в качестве бортовых огней.

огни, предписанные в пункте 2 „б” статьи 3.08.

Эти огни должны помещаться в самой широкой части состава, как можно ближе к толкачу и на расстоянии не более 1 м от бортов состава;

c) в качестве кормовых огней:

i) три обыкновенных белых огня, помещаемых на толкаче по горизонтальной линии, перпендикулярной продольной оси; расстояние между ними должно составлять около 1,25 м и их следует помещать на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли заслоняться одним из судов состава;

ii) обычный белый кормовой огонь на каждом другом судне общая ширина которого видна сзади; однако, если помимо толкача имеется более двух видимых сзади судов, этот огонь должны нести только два судна, которые находятся с наружной стороны состава.

Огни, предусмотренные в настоящем пункте „с” должны отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2 „с” статьи 3.08.

2. Если толкаемый состав пользуется вспомогательным буксиром, то он считается буксируемым составом и должен нести сигнализацию, предписанную в статье 3.09.

3. Положения пункта 3 статьи 3.08 применяются также и к топовым огням, предписанным в вышеприведенном пункте 1 „а”.

**Статья 3.11 — Ночная ходовая сигнализация счаленных групп  
(схема II. А. 4)**

1. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счале только малые суда, ни к малым судам, идущим в счале; правила применяемые к таким малым судам, изложены в пункте 3 статьи 3.13.

2. Все моторные суда, входящие в счененную группу, должны нести огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.08. Однако:

а) когда в состав группы входит более одного моторного судна, бортовые огни, находящиеся с внутренней стороны счала, должны быть потушены;

б) когда один из бортовых огней моторного судна полностью или частично заслонен немоторным судном, он должен заменяться соответствующим огнем, помещаемым на немоторном судне.

3. Немоторные суда, входящие в счленную группу и являющиеся наружными судами состава, должны нести кормовой огонь, предписанный пунктом 2 „с” статьи 3.08.

4. Бортовые огни счленной группы должны, по возможности, помещаться на одинаковой высоте и по крайней мере на 1 м ниже топового огня моторного судна или моторных судов счленной группы.

5. Положения пункта 3 статьи 3.08 применяются также и к топовым огням счленной группы.

*Статья 3.12 — Ночная сигнализация парусных судов (схема II. А. 5)*

1. Суда, идущие только под парусами, должны нести белый обыкновенный огонь и, кроме того, при приближении других судов показывать на носовой части второй белый обыкновенный огонь.

2. Однако, если суда пользуются одновременно парусами и двигателями, они должны нести огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.08, а если они являются малыми судами, то должны нести огни, предписанные соответственно в пунктах 1 и 2 статьи 3.13.

*Статья 3.13 — Ночная ходовая сигнализация малых судов, за исключением парусных судов (схема II. А. 6)*

1. Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 7 метров, должны нести:

а) ясный белый огонь, видимый по дуге горизонта в  $225^{\circ}$ , т. е. в  $112^{\circ}30'$  с каждого борта судна, т. е. от носа судна до  $22^{\circ}30'$  позади траверза каждого борта и только по этой дуге, — этот огонь должен помещаться на той же высоте, что и бортовые огни, и по возможности на расстоянии 1 м перед бортовыми огнями;

б) бортовые огни, предписанные в пункте 2 „б” статьи 3.08; однако эти огни могут быть обычными огнями;

с) кормовой огонь, предписанный в пункте 2 „с” статьи 3.08.

2. Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых не превышает 7 метров, могут заменять предписанные в пункте 1 огни одним белым обыкновенным огнем или показывать этот обычный огонь только при приближении других судов.

3. Когда малое моторное судно буксирует или ведет в счале только малые суда, оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 настоящей статьи.

4. Если буксируемый состав состоит только из малых судов или имеет в хвосте малые суда, то последнее из них, за исключением служебных шлюпок, должно нести кормовой огонь, предписанный в пункте 2 „с” статьи 3.08.

5. Идущие одиночно малые суда, которые передвигаются не при помощи двигателя и не при помощи парусов, должны при приближении к другим судам показывать обыкновенный белый огонь.

**Статья 3.14 — Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества (схемы II. A. 7, II. A. 8 и II. A. 9)**

1. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 4 к настоящим Правилам, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

обыкновенный синий огонь на их кормовой части в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы этот огонь был бы виден со всех сторон.

Наливные суда, перевозившие вышеуказанные вещества, должны нести такие же сигналы, если их танки не были дегазированы.

2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте 1, к ним не применяется полностью сигнализация, предписанная в этом пункте. Однако в этом случае:

а) головное моторное судно состава должно нести помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09,

обыкновенный синий огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни и помещаемый на расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями;

б) только суда, указанные в вышеприведенном пункте 1 и являющиеся из их числа последними в составе, должны нести синий огонь, предписанный в этом пункте. Однако, если в составе имеется ряд, состоящий более чем из двух этих судов, указанный огонь должны нести только два крайних судна последнего ряда, перевозящие воспламеняющиеся вещества. Положения пункта 4 статьи 3.09 остаются в действии.

3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте 1, предусмотренная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этих случаях:

а) судно, несущее огни, указанные в пункте 1 „а” статьи 3.10, должно, кроме того, нести:

обыкновенный синий огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий, кроме того, требованиям пункта 2 „а” статьи 3.08;

б) толкач должен нести, кроме огней, предписанных в подпункте 1 „с” „и” статьи 3.10, синий огонь, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

4. Когда упомянутый в вышеприведенном пункте 2 буксируемый состав пользуется вспомогательным буксиром, этот буксир должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2 „а”.

Когда толкаемый состав, упомянутый в вышеприведенном пункте 3, пользуется вспомогательным буксиром, этот состав должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2 „а“ настоящей статьи. Однако буксируемый состав в целом должен нести помимо сигнализации, предписанной в статье 3.09, только синие огни, предписанные вышеприведенным пунктом 3, подпункты „а“ и „б“.

**Статья 3.15 — Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества  
(схемы II. A. 10, II. A. 11 и II. A. 12)**

1. Суда, перевозящие взрывчатые и другие вещества, предусмотренные в Приложении 5 к настоящим Правилам, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

красный огонь в их кормовой части в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы этот огонь был виден со всех сторон. Этот огонь должен быть ясным на моторных судах и обычным на немоторных судах.

2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных в вышеуказанном пункте 1, головное моторное судно должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09, ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, и помещаемый на расстоянии около 1 м под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 м над бортовыми огнями.

3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных в вышеуказанном пункте 1, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае:

а) судно, несущее огни, указанные в пункте 1 „а“ статьи 3.10, должно кроме того нести

ясный красный огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий требованиям пункта 2 „а“ статьи 3.08;

б) толкач должен нести, кроме огней, предписанных в подпункте 1 „с“, „и“ статьи 3.10, красный огонь, предписанный в пункте 1 настоящей статьи.

4. Когда упомянутый в вышеприведенном пункте 2 буксируемый состав пользуется вспомогательным буксиром, этот буксир должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2.

Когда толкаемый состав, упомянутый в вышеприведенном пункте 3, пользуется вспомогательным буксиром, этот состав должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2 настоящей статьи. Однако буксируемый состав в целом должен нести помимо сигнализации, предписанной в статье 3.09, только красные огни, предписанные вышеприведенным пунктом 3, подпункты „а“ и „б“.

**Статья 3.16 — Ночная ходовая сигнализация паромов  
(схемы II. A. 13 и II. A. 14)**

1. Паромы, не передвигающиеся свободно, а также свободно передвигающиеся паромы, если они совершают короткий переход по прямой линии и без поворотов между находящимися друг против друга пристанями, должны нести:

- а) ясный или обыкновенный белый топовый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии не менее 5 м над уровнем грузовых марок; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 20 метров;
- б) ясный или обыкновенный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии около 1 м над топовым огнем, предусмотренным в пункте „а“;
- с) ясный или обыкновенный белый огонь, видимый спереди и по мере возможности сзади и помещаемый на том конце парома, который находится в направлении движения (схема II. A. 13).

2. Остальные свободно передвигающиеся одиночные паромы должны нести:

- а) огонь, предписанный в пункте 1 „а“ настоящей статьи;
- б) ясный или обыкновенный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещенный на расстоянии примерно 1 м над топовым огнем, указанным в подпункте „а“;
- с) огни, предписанные в пунктах 2 „б“ и 2 „с“ статьи 3.08 (схема II. A. 14).

3. В буксируемом, толкаемом или счленном составе огни, предписанные в пункте 2 настоящей статьи, несет только моторное судно.

**Статья 3.17 — Дополнительная ночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки во время плавания  
(схема II. A. 15)**

Суда, подлежащие предохранению от болтанки (см. статью 6.20) могут нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь, видимые со всех сторон, помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь устанавливается над белым в таком месте, чтобы эти огни были видны и не могли быть приняты за другие огни.

**Статья 3.18 — Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность (схема II. A. 16)**

Судно, потерявшее маневренность, если оно не село на мель, не затонуло и не находится на стоянке в условиях, предусмотренных в главе 7 настоящих Правил, должно, в случае необходимости, показывать, помимо ходовых огней, предписанных в других положениях настоящих Правил,

красный качающийся огонь, или подавать установленный звуковой сигнал, либо выполнять одновременно и то и другое.

**Статья 3.19 — Ночная ходовая сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами (схема II A. 17)**

Не нарушая особых предписаний, которые приведены в статье 1.21, плавучие сооружения, не являющиеся судами, включая плоты и плавучие установки, должны нести

обыкновенные белые огни в количестве, достаточном для того, чтобы контуры сооружения были видны.

## II. В. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

**Статья 3.20 — Ночная стояночная сигнализация судов (схема II. В. 1)**

1. Все суда, за исключением малых судов и паромов, упомянутых в статье 3.23, должны нести на стоянке обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон на расстоянии не менее 3 м над уровнем грузовых марок.

2. Малые суда, находящиеся на стоянке, за исключением служебных плавучих сооружений, должны нести

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

3. Несение огня, предписанного в пунктах 1 или 2 настоящей статьи, не обязательно:

а) если судно входит в состав группы судов, в состав судов, счлененной группы и если суда этой группы, состава или счлененной группы несут со стороны фарватера огонь, предписанный в пункте 1 или пункте 2;

б) если малое судно пришвартовано к берегу.

**Статья 3.21 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества (схема II. В. 2)**

Суда, предусматриваемые статьей 3.14, должны нести, помимо огней, предписанных в статье 3.20,

обыкновенный синий огонь в их кормовой части в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Однако, если такие суда находятся на стоянке в условиях, указанных в пункте 3 „а“ статьи 3.20, то только суда, несущие обыкновенный белый огонь, должны показывать вышеуказанный синий огонь.

**Статья 3.22 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества (схема II. В. 3)**

Суда, предусматриваемые в статье 3.15, должны нести помимо огней, предписанных в статье 3.20,

обыкновенный или ясный красный огонь, видимый со всех сторон, который должен помещаться на расстоянии около 1 метра под белым огнем, предписанным в пунктах 1 и 2 статьи 3.20.

**Статья 3.23 — Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов (схема II. В. 4)**

Все паромы должны нести белый огонь, предписанный в пункте 1 „а“ статьи 3.16.

**Статья 3.24 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки (схема II. В. 5)**

Суда, подлежащие предохранению от болтанки (см. статью 6.20), могут нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

красный и белый огни, предписанные в статье 3.17.

**Статья 3.25 — Ночная стояночная сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами (схема II. В. 6)**

Плавучие сооружения, не являющиеся судами, включая плавучие установки и плоты, должны нести обычные белые огни в количестве достаточном для того, чтобы их контуры были видны со стороны судоходного фарватера.

**Статья 3.26 — Ночная стояночная сигнализация некоторых рыболовных судов (схема II. В. 7)**

Рыболовные суда, включая малые суда, имеющие сети или другие орудия лова в непосредственной близости от фарватера, должны нести огни, предписанные в статье 3.20.

Если их сети или другие орудия лова могут являться помехой для судоходства, они должны обозначаться

обыкновенными белыми огнями в количестве, достаточном для того, чтобы указать их расположение.

**Статья 3.27 — Ночная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера (схема II. В. 8)**

Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, должны нести:

а) со стороны или сторон свободного фарватера обычный красный огонь и обычный белый огонь, или ясный красный огонь и ясный белый огонь, помещаемые на расстоянии около 1 метра один над другим, причем красный огонь находится выше;

b) со стороны или сторон несвободного фарватера красный огонь, помещаемый на той же высоте, что и красный огонь, предписанный выше в подпункте „а“ и такой же светосилы.

Эти огни должны помещаться на такой высоте, чтобы их можно было видеть со всех сторон. Для обозначения затонувшего судна они могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте.

**Статья 3.28 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучих сооружений, якоря которых могут представлять опасность для судоходства (схема II. В. 9)**

1. Суда, якоря которых отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

второй обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, помещаемый на расстоянии около 1 метра под огнем, преданным соответственно в пунктах 1 и 2 статьи 3.20.

2. Если якоря плавучих сооружений, указанных в статье 3.25, отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, один из стояночных огней, который находится вблизи этих якорей, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, расположеными один под другим на расстоянии около 1 метра и видимыми со всех сторон.

3. Если якоря плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны обозначаться буем или поплавком с обыкновенным белым огнем, видимым со всех сторон.

### III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

#### III. А. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

**Статья 3.29 — Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов (схема III. А. 1)**

1. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам; правила, применяемые к некоторым малым судам, буксирующим только малые суда, предусмотрены в пункте 2 статьи 3.31.

2. Головное моторное судно буксируемого состава должно нести желтый цилиндр с двумя полосами (черной и белой) как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть по краям цилиндра; этот цилиндр должен помещаться вертикально в носовой части на высоте, достаточной для того, чтобы быть видимым со всех сторон.

Цилиндр должен быть поднят на судне, даже если перед ним идут один или несколько вспомогательных буксиров в кильватере; эти буксиры также должны нести цилиндр.

3. Если в голове буксируемого состава идут одно рядом с другим два счаленных или несчаленных моторных судна, каждое из них должно нести цилиндр, предписанный в вышеприведенном пункте 2. То же предписание применяется к каждому из буксиров, совместно перемещающих судно, плот, плавучую установку или иное плавучее сооружение

**Статья 3.30 — Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель (схема III. A. 2)**

1. Судно, идущее под парусами и одновременно использующее двигатель, должно нести

черный конус вершиной вверх. Этот конус помещается на высоте не менее 3 метров от плоскости грузовых марок и в таком месте, где он лучше всего виден.

2. Положения настоящей статьи не применяются к малым судам.

**Статья 3.31 — Дневная ходовая сигнализация некоторых малых моторных судов (схема III. A. 3)**

1. Всякое идущее одиночное малое моторное судно, длина корпуса которого превышает 7 м, должно нести

белый флаг с красной горизонтальной полосой посередине, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.

2. Такая же должна быть сигнализация малых судов, когда они буксируют или ведут в счале только малые суда.

**Статья 3.32 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества (схемы III. A. 4, III. A. 5 и III. A. 6)**

1. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 4 к настоящим Правилам, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,

синий конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.

Суда, перевозившие в цистернах вышеуказанные вещества, должны нести такие же сигналы, если эти цистерны не были дегазированы.

2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте 1, головное моторное судно состава должно нести, помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил,

синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте 1, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако состав должен нести впереди и на толкаче

синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

**Статья 3.33 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества  
(схемы III. A. 7, III. A. 8 и III. A. 9)**

1. Суда, перевозящие взрывчатые или другие вещества, указанные в Приложении 5 к настоящим Правилам, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,

красный конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.

2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте 1, головное моторное судно состава должно нести помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил,

красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте 1, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако состав должен нести впереди и на толкаче

красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

**Статья 3.34 — Дневная ходовая сигнализация паромов (схема III. A. 10)**

Паромы — за исключением свободно передвигающихся паромов, длина которых не превышает 15 метров — должны нести зеленый шар, помещаемый на расстоянии не менее 6 м над плоскостью грузовых марок. Однако это расстояние может быть уменьшено, если длина указанных паромов не превышает 20 метров.

**Статья 3.35 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки  
(схема III. A. 11)**

1. Суда, подлежащие предохранению от болтанки (см. статью 6.20), могут нести, помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил,

флаг, верхняя половина которого красного цвета, а нижняя — белого цвета; флаг помещается в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Флаг может быть заменен двумя помещаемыми один над другим флагами, из которых верхний должен быть красного, а нижний — белого цвета.

2. Флаги, указанные в пункте 1, могут быть заменены щитами того же цвета.

**Статья 3.36 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, пользующихся приоритетом прохода (схема III. A. 12)**

1. Суда, идущие для оказания помощи, а также суда, которым компетентные власти предоставили приоритет прохода тех мест, где они устанавливают порядок прохода, должны нести помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил,

красный вымпел, поднимаемый в носовой части судна на высоту, достаточную для того, чтобы он был хорошо виден.

2. В случае необходимости этот сигнал может быть дополнен звуковым сигналом, предусмотренным в пункте 5 статьи 4.01.

**III. В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

**Статья 3.37 — Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества (схема III. B. 1)**

1. Суда, указанные в статье 3.32, за исключением судов, входящих в толкаемый состав, должны нести синий конус, предписанный в пункте 1 статьи 3.32.

2. Когда толкаемый состав на стоянке состоит из одного или нескольких судов, указанных в ст. 3.32, состав должен нести дополнительную сигнализацию, предписанную в п. 3 статьи 3.32.

**Статья 3.38 — Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества (схема III. B. 2)**

1. Суда, указанные в статье 3.33, за исключением судов, входящих в толкаемый состав, должны нести красный конус, предписанный в пункте 1 статьи 3.33.

2. Когда толкаемый состав на стоянке состоит из одного или нескольких судов, указанных в статье 3.33, состав должен нести дополнительную сигнализацию, предписанную в п. 3 статьи 3.33.

**Статья 3.39 — Дневная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки (схема III. B. 3)**

Суда, подлежащие предохранению от болтанки (см. статью 6.20), могут нести

красно-белый флаг (флаги) или красно-белый щит (щиты), предписанный в статье 3.35.

**Статья 3.40 — Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов на стоянке (схема III. В. 4)**

Когда сети или другие орудия лова рыболовных судов поставлены в непосредственной близости от фарватера и могут являться помехой для судоходства, они должны обозначаться

желтыми поплавками в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

**Статья 3.41 — Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера (схема III. В. 5)**

1. Стоящие на мели или затонувшие суда должны нести:

а) со стороны или со сторон свободного фарватера

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

б) со стороны или сторон несвободного фарватера

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

2. Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, должны нести:

а) со стороны или сторон свободного фарватера

красный шар и белый шар, помещаемые на высоте около 1 м один над другим, причем красный шар должен находиться выше, и

б) со стороны или сторон несвободного фарватера

красный шар, помещаемый на той же высоте, что и красный шар, помещенный с другой стороны.

3. Флаги, указанные в п. 1, могут быть заменены щитами того же цвета. Флаги или щиты и шары должны помещаться на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Для обозначения затонувшего судна они могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте.

**Статья 3.42 — Дневная сигнализация судовых якорей (схема III. В. 6)**

1. Каждый судовой якорь, от данный таким образом, что он может создать опасность для судоходства, должен обозначаться желтым поплавком.

2. Указанная в пункте 1 настоящей статьи сигнализация может быть заменена двумя расположенными один над другим белыми флагами помещенными на самом судне. Верхний флаг должен помещаться на высоте не менее 3 м над уровнем грузовых марок и на расстоянии примерно 1 м над другим флагом.

## IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

### Статья 3.43 — Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт (схема IV.1)

Если согласно положениям статьи 8.01 доступ на борт запрещен, это запрещение должно быть обозначено

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы диаметром около 60 см с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода посередине.

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

### Статья 3.44 — Сигнализация, указывающая на запрещение курить или пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами (схема IV. 2)

Если согласно положениям статьи 8.02 запрещено курить на борту, а также пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами, это запрещение должно быть обозначено

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы диаметром около 60 см с красной диагональной полосой и черным изображением дымящейся сигареты посередине.

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

### Статья 3.45 — Сигнализация судов речного надзора (схема IV. 3)

Суда, выделенные для речного надзора, должны иметь на обоих бортах в носовой части отличительный знак в виде белого ромба, окаймленного синей рамкой.

Кроме того, они должны нести:

- а) днем национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака;
- б) днем и ночью — мерцающий синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей.

### Статья 3.46 — Сигналы бедствия (схема IV. 4)

1. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить помощи, оно может подавать следующий сигнал: днем — флагом или любым другим подходящим предметом, вращаемым кругообразно; ночью — огнем, вращаемым кругообразно.

2. Эти сигналы могут заменять или дополнять звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.

**Статья 3.47 — Сигнализация запрещения боковой стоянки (схема IV. 5)**

1. Если особые предписания компетентных властей запрещают боковую стоянку вблизи судна по причинам, связанным с особо опасными свойствами груза, это судно должно нести на палубе по продольной оси судна квадратный щит с треугольником внизу. Этот квадратный щит должен с двух сторон быть белым с красной полосой по краям и с нанесением на нем по диагонали красной полосы и черной буквы „P” в средине. Треугольник должен быть с двух сторон белым, с нанесением на него черными цифрами расстояния в метрах, на котором запрещается стоянка.

2. Ночью щиты должны освещаться таким образом, чтобы быть ясно видимыми с двух сторон судна.

## *Г л а в а 4*

### **ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ**

#### **Статья 4.01 — Общие положения**

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил предусмотрены звуковые сигналы, иные чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:

а) на борту моторных судов, за исключением некоторых малых судов, предусмотренных в подпункте „б”, посредством механически действующих звуковых сигнальных приборов, устанавливаемых на достаточной высоте, причем перед ними и, по мере возможности, позади них не должно быть никаких препятствий;

б) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, где нет прибора для подачи сигналов, посредством трубы или соответствующего рожка.

2. Звуковые сигналы моторных судов, за исключением малых судов, и судов, которые не снабжены достаточным для этой цели электропитанием (источником), должны сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми, ясными и видными со всех сторон.

3. Если суда идут в составе или в сцепленной группе, предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится водитель состава или группы.

4. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков. Эти сигналы могут заменять или дополнять визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.46.

5. Когда одно из судов, указанных в статьях 3.36 и 6.29, желает воспользоваться своим правом на приоритет прохождения, оно может подать звуковой сигнал, указанный в главе „F” Приложения 6 к настоящим Правилам. Этот сигнал может дополнять визуальный сигнал, приведенный в статье 3.36.

#### **Статья 4.02 — Использование звуковых сигналов**

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в Приложении 6 настоящих Правил.

2. Малые суда могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в разделе А Приложения 6 к настоящим Правилам.

**Статья 4.03 — Запрещенные звуковые сигналы**

1. Запрещается пользоваться звуковыми сигналами, иными чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными сигналами в условиях, иных чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.

2. Однако для сообщения между судами или между судном и берегом пользование другими звуковыми сигналами допускается при условии, что их нельзя принять за сигналы, указанные в настоящих Правилах.

## *Г л а в а 5*

### **СИГНАЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ**

#### **Статья 5.01 — Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути**

1. В Приложении 7 к настоящим Правилам определены сигнальные знаки запрещений, обязательных предписаний, ограничений, указаний и рекомендующие знаки, а также дополнительные сигнальные знаки, которые служат для регулирования плавания на водном пути. Оно одновременно определяет значение этих сигнальных знаков.
2. Не нарушая положений настоящих Правил, включая особые распоряжения представителей компетентных властей, упомянутые в статье 1.19, водители должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными выше в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

#### **Статья 5.02 — Сигнализация фарватера и навигационных опасностей**

1. В Приложении 8 к настоящим Правилам определены плавучие и береговые сигнальные знаки, ограждающие фарватер и навигационные опасности. Оно одновременно определяет значение этих сигнальных знаков.
2. На всем судоходном пути реки фарватер ограждается по латеральной системе, указывающей положение его сторон относительно пути следования судна, идущего по фарватеру. В настоящих Правилах наименование сторон „правая“ и „левая“ фарватера и берегов принимается относительно судна, следующего вниз по течению.

## *Г л а в а 6*

### **ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ**

#### **A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

##### **Статья 6.01 — Определения**

В настоящей главе направлением „вверх” на судоходном пути считается направление к истоку реки.

##### **Статья 6.02 — Малые суда; суда на подводных крыльях**

1. Малые суда, идущие одинично, и буксируемые составы или сченные группы, состоящие исключительно из малых судов, не должны препятствовать движению и маневрированию больших судов, они не могут требовать, чтобы последние отклонялись от своего курса в их пользу; при этом положения статьи 1.04 остаются в действии.

2. Малые суда должны соблюдать по отношению друг к другу следующие правила плавания:

а) моторные малые суда должны уступать дорогу всем другим малым судам;

б) немоторные малые суда, которые не идут под парусами, должны уступать дорогу малым судам, идущим под парусами;

с) малые суда, которым предписано уступать дорогу, должны своевременно отклоняться вправо. Когда по навигационным причинам не представляется возможным соблюдать это правило, малое судно, которому предписано уступать дорогу, должно своевременно и ясно указать соответствующими маневрами в какую сторону оно будет отклоняться. Это намерение может быть указано также звуковыми сигналами, предусмотренными в статье 4.02, пункт 2;

д) когда два малых судна, идущих под парусами, сближаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому, согласно нижеследующим правилам:

и) когда малые суда идут разными галсами, судно идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;

ii) когда оба малых судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

iii) при обгоне малое судно, находящееся на ветре, может обойти судно, находящееся под ветром.

Наветренной стороной считается сторона противоположная той, на которой находится большой парус.

3. Положения вышеприведенного пункта 1 относятся также и к судам на подводных крыльях любого размера. При расхождении судов на подводных крыльях с другими судами, суда на подводных крыльях должны своевременно указывать визуальными или звуковыми сигналами сторону расхождения, причем другие суда должны следовать своим путем.

Суда на подводных крыльях расходятся между собой, уклоняясь каждое вправо.

4. Положения статей 6.04, 6.05, 6.07; пункта 1 статьи 6.08, пункта 2 статьи 6.09; статей 6.10, 6.12, 6.13, 6.14 и 6.16 настоящей главы не относятся к малым судам, составам или счлененным группам, упомянутым в вышеуказанном пункте 1, а также к судам на подводных крыльях и по отношению к ним не применяются.

## В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН

### *Статья 6.03 — Общие положения*

1. Расхождение или обгон разрешаются лишь в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, принимая во внимание все местные условия и движение других судов.

2. Если суда идут в составе или счлененной группе, сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04—6.12, должны показываться или исполняться только судами, на борту которых находится водитель состава или счлененной группы.

3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять курса, таким образом, чтобы могла бы возникнуть опасность столкновения.

### *Статья 6.04 — Встречное плавание; общие правила*

1. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, предоставлять соответствующий путь идущим вниз судам.

2. Не нарушая положений пункта 4 настоящей статьи, суда, идущие вверх, которые предоставляют с левого борта дорогу судам, идущим вниз, не обязаны подавать сигнала.

3. Идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно:

а) днем: показывать с правого борта мерцающий яркий белый огонь или делать отмашку синим флагом. Эти сигналы должны быть ясно видны спереди и, насколько это возможно, также сзади;

б) ночью: показывать на правом борту мерцающий ясный белый огонь; этот огонь должен быть виден спереди и, насколько это возможно, также сзади.

Эти сигналы должны подаваться до конца встречи.

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подать:

- один короткий звук, когда расхождение должно произойти левым бортом, или
- два коротких звука, когда расхождение должно произойти правым бортом.

5. Не нарушая положений некоторой статьи 6.05, идущие вниз суда должны следовать путем, указанным идущими вверх судами, в соответствии с приведенными выше положениями; они должны повторять указанные в пункте 3 визуальные сигналы и предусмотренные в пункте 4 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.

#### *Статья 6.05 — Встречное плавание. Отступления от общих правил*

1. Если путь, который идущие вверх суда предоставляют согласно статье 6.04 идущим вниз судам, для последних непригоден, идущие вниз суда имеют право, при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы идущие вверх суда изменили этот путь.

2. В этом случае идущие вниз суда должны своевременно подавать следующие сигналы:

- если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать „один короткий звук”, и
- если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать „два коротких звука” и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 6.04.

3. Идущие вверх суда должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:

- если расхождение должно иметь место левым бортом, они должны подать „один короткий звук” и не показывать визуальные сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 6.04;
- если расхождение должно иметь место правым бортом, они должны подать „два коротких звука” и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные выше в пункте 3 статьи 6.04.

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи.

5. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и, что это вызывает опасность столкновения, они должны подавать „серию очень коротких звуков”. В этом случае водители должны принять все возможные меры для того, чтобы избежать эту опасность.

#### *Статья 6.06 — Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега*

В случае встречи судна, передвигающегося при помощи тяги с берега, с судном, которое передвигается иным способом, последнее должно всегда, в отступление от вышеприведенных статей 6.04 и 6.05, предоставлять первому сторону, с которой производится тяга.

#### *Статья 6.07 — Расхождение в узких проходах*

1. Во избежание, по мере возможности, встречи на участках или в местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для расхождения (узкие проходы), применяются следующие правила:

- a) все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее;
- b) в тех случаях, когда видимость ограничена, суда, прежде чем войти в узкий проход, должны подать „один продолжительный звук”; в случае необходимости, в частности, когда узкий проход является длинным, они должны, проходя через него, повторить этот сигнал;
- c) если идущие вверх суда видят, что идущее вниз судно входит в узкий проход, они должны остановиться ниже этого прохода и ждать, пока идущее вниз судно его не пройдет;
- d) если идущие вверх суда уже вошли в узкий проход, идущие вниз суда должны, поскольку это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущие вверх суда его не пройдут.

2. Если встреча в узком проходе становится неизбежной, суда должны принять все возможные меры, чтобы она произошла в месте и условиях, представляющих минимальную опасность. Если водитель замечает опасность столкновения, то судно должно подавать „серию очень коротких звуков”.

#### *Статья 6.08 — Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути*

1. При приближении к участкам, обозначенным запрещающим сигнальным знаком А. 4 (Приложение 7), идущие вверх суда при приближении идущих вниз судов должны остановиться и ждать, пока идущие вниз суда не пройдут этот участок.

2. Если, во избежание встречи, компетентные власти предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то:

- запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком А. I (Приложение 7);
- разрешение прохода обозначается общим сигнальным знаком Е. I (Приложение 7).

В зависимости от местных условий до запрещающего проход сигнального знака может быть помещен предписывающий сигнальный знак В. 8 (Приложение 7), используемый в качестве предупреждающего знака.

3. Когда сигнальная станция не показывает сигналы, указанные в вышеприведенном пункте 2 по каким-либо причинам, суда должны остановиться и ожидать разрешения, сообщаемого устно или соответствующими сигналами представителями компетентных властей.

#### *Статья 6.09 — Обгон. Общие положения*

1. Обгон разрешается лишь тогда, когда обгоняющее судно удостоверилось в том, что обгон не представляет опасности.

2. Обгоняемое судно должно, по мере необходимости и возможности, облегчать обгон. Оно должно уменьшить скорость, когда это необходимо для того, чтобы обгон мог быть произведен в условиях безопасности и достаточно быстро, чтобы не мешать движению других судов.

#### *Статья 6.10 — Обгон. Управление судами и их сигналы*

1. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно может обойти обгоняемое судно с левой или правой стороны. Если обгон возможен без того, чтобы обгоняемое судно было вынуждено изменить курс, обгоняющее судно не подает никакого звукового сигнала.

2. Когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно отклониться от курса, или когда возникает опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, обгоняющее судно должно подать:

- a) „два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука”, если оно намерено обойти обгоняемое судно слева;
- b) „два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук”, если оно намерено обойти обгоняемое судно справа.

3. Когда обгоняемое судно может удовлетворить эту просьбу обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с соответствующей стороны, в случае необходимости подаваясь в противоположную сторону, и подать:

- a) „один короткий звук”, когда обгон должен быть произведен слева;
- b) „два коротких звука”, когда обгон должен быть произведен справа.

4. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать:

- a) „один короткий звук”, когда обгон может быть произведен слева, и
- b) „два коротких звука”, когда обгон может быть произведен справа.

Если в этих условиях обгоняющее судно всё ещё намерено произвести обгон, оно должно подать:

- „два коротких звука” в случае, предусмотренном в подпункте „a”, или
- „один короткий звук” в случае, предусмотренном в подпункте „b”.

Тогда обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, в случае необходимости подаваясь в противоположную сторону.

5. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подавать „пять коротких звуков”.

#### *Статья 6.11 — Обгон судов, передвигающихся при помощи тяги с берега*

В случае обгона судна, передвигающегося при помощи тяги с берега судном, передвигающимся иным способом, последнее должно всегда уступать первому сторону, с которой производится тяга.

### **С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ**

#### *Статья 6.12 — Плавание на участках, на которых путь предписан*

1. На участке, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В. 2, В. 3, В. 4 (Приложение 7). Конец участка должен быть обозначен указательным сигнальным знаком Е. 11 (Приложение 7).

2. На таком участке идущие вверх суда не должны ни в коем случае мешать движению идущих вниз судов; в частности, приближаясь к предписывающему сигнальному знаку В. 4, они должны в случае необходимости уменьшать скорость и даже останавливаться, чтобы дать идущим вниз судам возможность произвести соответствующий маневр.

#### *Статья 6.13 — Поворот*

1. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов, с учетом положений ниже следующих пунктов 2 и 3, дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

2. Если намечаемый маневр заставляет другие суда изменить курс или скорость, то судно, намеревающееся произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей:

а) „одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук”, если оно намерено повернуть направо, или

б) „одного продолжительного звука, за которым следует два коротких звука”, если оно намерено повернуть налево.

3. В таком случае другие суда, поскольку это необходимо и возможно, должны изменить скорость и курс, чтобы поворот мог быть произведен без риска. В частности, по отношению к судам, которые хотят повернуть против течения, они должны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть осуществлен своевременно.

4. Поворот на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.8 (Приложение 7) запрещается. Но если на водном пути имеются участки, обозначенные указательным сигнальным знаком Е.8 (Приложение 7), водителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, причем продолжают применяться положения настоящей статьи.

#### *Статья 6.14 — Управление судном при отходе и при пересечении рек и каналов*

Положения статьи 6.13 применяются также, за исключением паромов, к судам, которые покидают место якорной стоянки или швартовки, не производя при этом поворота, или пересекают водный путь; однако сигналы, предписанные в пункте 2 указанной статьи, заменяются следующими:

„один короткий звук”, когда судно идет направо, и

„два коротких звука”, когда судно идет налево.

#### *Статья 6.15 — Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава*

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

#### *Статья 6.16 — Вход в затоны и притоки и выход из них*

1. Суда могут входить в затоны или притоки или выходить из них лишь после того, как они удостоверились в том, что эти маневры могут производиться без риска и, что другие суда не вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость. В некоторых случаях пути, рассматриваемые как притоки, могут обозначаться сигнальными знаками Е.9 и Е.10 (Приложение 7 настоящих Правил).

2. Суда, выходящие из затонов или притоков, если намечаемый ими маневр может или должен вынудить другие суда изменить свой курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей:

- „трех продолжительных звуков, за которыми следует один короткий звук”, если после выхода они должны идти направо;
- „трех продолжительных звуков, за которыми следуют два коротких звука”, если после выхода они должны идти налево;
- „трех продолжительных звуков”, если после выхода они не должны менять свой курс.

В таком случае другие суда должны, если это необходимо, изменить свой курс и скорость.

3. Если вблизи выхода из затона или притока находится сигнал В. 9, это означает, что судам запрещается входить на основной водный путь или пересекать его в том случае, если этот маневр вынуждал бы идущие по основному пути суда изменить свой курс или скорость.

#### *Статья 6.17 — Параллельное плавание судов. запрещение приближаться к сунду*

1. Параллельное плавание разрешается лишь в том случае, если ширина фарватера безусловно достаточна, учитывая при этом все местные условия и движение других судов.

2. Не нарушая положения статьи 1.20 судам запрещается подходить к другим судам на ходу или присматриваться к ним без разрешения водителя, определяемого в соответствии со статьей 1.02.

#### *Статья 6.18 — Запрещение волочить якоря, тросы или цепи*

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

2. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам, однако оно применяется к этим маневрам и перемещениям на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.04 запрещающим сигнальным знаком А. 6 (Приложение 7).

3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 1 статьи 7.04 запрещающим сигнальным знаком Е. 6 (Приложение 7).

#### *Статья 6.19 — Запрещение плавания дрейфом*

1. Плавание дрейфом запрещается. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам.

2. Идущие вниз суда, носовой частью обращенные против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх, а не как дрейфующие.

### *Статья 6.20 — Предохранение от болтанки*

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или присасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также сооружениям. Однако их скорость не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления.

Это положение относится также к участкам водного пути, обозначенным сигнальным знаком А. 9 (Приложение 7).

2. Не нарушая положений статьи 1.04 обязательство, предусмотренное выше в пункте 1, не относится к малым судам.

3. Вблизи от судов, показывающих:

днем — красно-белый флаг или щит (статья 3.35) и

ночью — обыкновенный красный огонь, помещаемый на высоте примерно 1 метра над обыкновенным белым огнем (статья 3.17), другие суда должны урегулировать скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта 1. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону. Этими сигналами могут пользоваться лишь:

а) суда, серьезно поврежденные или участвующие в операции по спасению, а также суда, находящиеся на мели, затонувшие или неспособные маневрировать;

б) суда, имеющие письменное разрешение, выданное компетентным органом.

4. Вблизи от работающих плавучих средств и других судов, соответственно указанных в статьях 3.27 и 3.41 и несущих сигнализацию, предписанную этими статьями, другие суда должны регулировать свою скорость в соответствии с предписанием вышеуказанного пункта 1. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону.

### *Статья 6.21 — Составы и счененные группы*

1. Моторные суда, движущие состав или счененную группу, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава или группы.

2. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава.

3. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счененную группу судов, запрещается оставлять эти суда при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили фарватер и водитель состава или группы не убедился в безопасности их постановки.

### *Статья 6.22 — Временное прекращение судоходства*

Когда компетентные власти вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак А. 1 (Приложение 7), указывающий, что судоходство временно прекращено, все суда должны остановиться, не доходя до этого запрещающего сигнального знака.

## D. ПАРОМЫ

### Статья 6.23 — Правила, относящиеся к паромам

1. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда фарватер свободен. Во время перехода они должны держаться на таком расстоянии от судов, чтобы эти суда не были вынуждены отклоняться от своего пути или снижать скорость во избежание столкновения.

2. Кроме того, паром, не передвигающийся свободно, подчиняется следующим правилам:

а) когда он не работает, он должен стоять на том месте, которое ему назначено компетентными властями. Если же ему не было назначено никакого места для стоянки, он должен стоять таким образом, чтобы фарватер оставался свободным;

б) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы;

в) плавание паромов с продольным тросом запрещается.

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

### Статья 6.24 — Проход под мостами и проход плотин. Общие положения

1. Под пролетом моста и при прохождении плотины всякое расхождение или обгон воспрещается, кроме тех случаев, когда ширина фарватера определено достаточно для одновременного прохода.

2. Если проход под пролетом моста или через плотину разрешается и если на месте прохода установлен:

а) сигнальный знак А. 10 (Приложение 7) — плавание воспрещается вне пространства, находящегося между двумя щитками, из которых состоит этот сигнальный знак;

б) сигнальный знак D. 2 (Приложение 7) — рекомендуется держаться в пространстве, находящемся между двумя щитками или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

### Статья 6.25 — Проход под постоянными мостами

1. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены одним или несколькими красными огнями или красно-белыми щитками (сигнальный знак А. 1, Приложение 7), плавание под этими пролетами запрещается.

2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимися над пролетом

а) сигнальным знаком D. 1. А (Приложение 7) или

б) сигнальным знаком D. 1. В (Приложение 7),  
рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.

Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте „а”, то он также открыт для движения встречных судов;

если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте „б”, то он закрыт для движения встречных судов. В таком случае пролет обозначается с другой стороны запрещающим сигналом А. 1 (Приложение 7).

3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены в соответствии с вышеприведенным пунктом 2, то судоходство может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на собственный риск и ответственность.

#### *Статья 6.26 — Проход через разводные мосты*

1. Не нарушая других положений настоящих правил, водители судов, при приближении к разводному мосту или при проходе через него, должны подчиняться распоряжениям, которые им в соответствующих случаях даются персоналом моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода.

2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.

Если они не могут или не хотят пройти через мост, они должны в случае, когда щитки В. 5 (Приложение 7) установлены на берегу, остановиться, не доходя до этих щитков.

3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.

4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:

- а) один красный огонь означает — проход запрещается;
- б) два зеленых огня означают — проход разрешается;
- с) два расположенные один над другим красных огня означают — разводка моста для судоходства прекращается.

5. Красные огни, указанные выше в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитками (сигнальный знак А. 1, Приложение 7), а зеленые огни — зелено-бело-зелеными щитками (сигнальный знак Е. 1, Приложение 7).

#### *Статья 6.27 — Проход плотин*

1. При проходе плотины запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

2. Проход через пролет плотины разрешается только, если он обозначен справа и слева

сигнальным знаком Е. 1 (Приложение 7).

3. Запрещение прохода через пролет плотины обозначается одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитками (сигнальный знак А. 1, Приложение 7).

4. В отступление от положений вышеуказанного пункта 2, если на плотине имеется мост, проход через пролет плотины может также разрешаться

сигнальными знаками Д. 1 (Приложение 7), расположеннымными на мосту над проходом.

#### Статья 6.28 -- Проход шлюзов

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, водители судов должны подчиняться в шлюзах и на подходах к шлюзам распоряжениям, которые им в соответствующих случаях даются персоналом шлюзов в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или в целях быстрого прохождения шлюзов и их максимального использования.

2. При приближении к подходам шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят войти в шлюз, они должны, в случаях, когда щитки В. 5 (Приложение 7) установлены на берегу, остановиться, не доходя до этих щитков.

3. При приближении к шлюзам и в их подходах на участке, обозначенном сигнальным знаком А. 2 (Приложение 7), обгон запрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом шлюзов даются особые распоряжения.

4. В шлюзах запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

5. В шлюзах:

а) если на опорных стенах шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;

б) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры суда должны быть ошвартованы и операции по ошвартовке должны производиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стены шлюзовой камеры или ворота шлюза;

с) использование кранцев, которые должны быть плавучими, если они съемные, является обязательным;

д) запрещается пользоваться баграми с металлическими наконечниками;

е) запрещается слив и спуск воды на платформы.

6. Вход судов в шлюз регулируется как днем, так и ночью следующими визуальными сигналами, помещенными на одной или на обеих сторонах шлюза. Значение этих сигналов следующее:

а) два расположенных один над другим красных огня — судоходство прекращается (шлюз вышел из строя);

- b) два красных огня, расположенных по горизонтали — вход запрещается (шлюз закрыт);
- c) один из красных огней, указанных в подпункте „b”, погашен — вход запрещается (ворота готовятся к открытию);
- d) два расположенных по горизонтали зеленых огня — вход разрешен.

7. Выход из шлюза регулируется как днем, так и ночью нижеуказанными визуальными сигналами, помещенными на одной стороне или по обеим сторонам шлюза. Значение этих сигналов следующее:

- a) один красный огонь — выход запрещается;
- b) один зеленый огонь — выход разрешается.

8. Если сигнальные знаки, указанные в пунктах 6 и 7, не действуют, следует применять положения пункта 3, статьи 6.08.

#### *Статья 6.29 — Порядок прохода через шлюзы*

Проход через шлюзы осуществляется в порядке прибытия к пунктам, определяемым компетентными властями.

Однако:

- a) в целях обеспечения более рационального использования шлюза персонал шлюза может давать иные указания;
- b) правом приоритета прохода пользуются суда или категории судов, которым компетентные власти специально предоставили это право. В этом случае указанные суда должны нести красный вымпел, предусмотренный в статье 3.36, и могут, кроме того, давать знать о своем прибытии звуковым сигналом, указанным в разделе „F” Приложения 6 настоящих Правил (см. статью 4.01, пункт 5);
- c) малые суда не могут требовать специального шлюзования.

### **F. ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА**

#### *Статья 6.30 — Ограничение плавания*

1. Все суда, плавающие в условиях ограниченной видимости (во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня и т. д.), должны передвигаться при замедленной скорости в соответствии с ухудшением видимости. Они должны иметь наблюдательный пост на носу судна. Однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на переднем судне. Его сигналы должны быть либо видны, либо слышны водителю судна или состава, либо с водителем судна должна быть установлена телефонная связь. Эти суда должны нести в случае необходимости огни, предписанные для ночной сигнализации.

2. Суда должны остановиться, если условия ограниченной видимости, наличие и движение других судов и местные обстоятельства угрожают безопасности дальнейшего движения. Кроме того, если визуальная связь между буксируемыми судами и буксиром в составе становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем подходящем месте.

3. Останавливаясь на стоянку, суда должны, по возможности, оставлять фарватер свободным.

#### *Статья 6.31 — Звуковые сигналы, подаваемые во время движения*

Каждое одиночное судно, если оно передвигается в условиях ограниченной видимости, должно подавать в качестве туманного сигнала „один продолжительный звук”, а каждое судно, на борту которого находится водитель состава или сченной группы, — „два продолжительных звука”; эти сигналы должны повторяться с интервалом не более одной минуты. Однако в отношении идущих вниз судов, пользующихся радиолокационной установкой, предписания настоящей статьи заменяются предписаниями пункта 5 статьи 6.33.

#### *Статья 6.32 — Звуковые сигналы во время стоянки*

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или в непосредственной близости от него, вне портов и мест, специально предназначенных для стоянки компетентными властями, как только они услышат предписанный в статье 6.31 сигнал приближающегося судна, должны подавать:

- a) если они находятся с левой стороны фарватера, одну серию ударов колокола;
- b) если они находятся с правой стороны фарватера, двойную серию ударов колокола;
- c) если они находятся в неопределенной позиции, тройную серию ударов колокола;

2. Эти сигналы должны повторяться с интервалами не более одной минуты.

3. В случае толкаемого состава предписания вышеуказанных пунктов 1 и 2 не применяются к другим судам состава, кроме толкача. а в случае сченной группы они применяются лишь к одному судну группы. В случае буксируемого состава, предписание относится к буксиру и последнему судну состава.

#### *Статья 6.33 — Специальные положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора*

1. Положения настоящей статьи применяются только к судам, оборудованным радиолокационной установкой, приспособленной для внутреннего судоходства, и прибором, указывающим изменение направления судна, при условии, что типы этих приборов утверждены компетентными властями.

2. Применение радиолокационной установки не освобождает суда от соблюдения всех положений настоящих Правил, за исключением положений, вытекающих из ниже следующих особых предписаний.

3. Для того, чтобы решить должны ли они остановиться или продолжать свой путь, а также определить свою скорость хода (статья 6.30), суда, применяющие радиолокационную установку, могут рассматривать показания радиолокатора как вспомогательное навигационное средство, но только в той мере, в какой не подвергаются при этом опасности другие суда. Они, в частности, должны учитывать уменьшение видимости, испытываемое водителями других судов.

4. Когда судно использует свою радиолокационную установку для плавания в условиях, когда без этой установки плавание было бы невозможным, то у управления судном должны постоянно находиться два лица, из которых по крайней мере одно должно быть достаточно хорошо знакомо с этим методом судовождения.

5. Кроме того, каждое идущее вниз в пасмурную погоду судно, за исключением малых судов, как только оно заметит на экране суда, позиции или движение которых может вызвать опасность, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться ещё не видимые на экране суда, должно:

a) подавать вместо сигнала, предписанного выше в статье 6.31, повторяющийся три раза сигнал из трех звуков различной тональности, непосредственно следующих один за другим, общей продолжительностью приблизительно в две секунды. Частота звуков должна составлять от 165 до 297 гц, а между самым высоким и самым низким звуком должен быть интервал по крайней мере в два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном. Вышеуказанный сигнал (три звука, повторяющиеся три раза) должен повторяться так часто, как это необходимо;

b) уменьшить скорость и, в случае необходимости, остановиться носом вниз по течению или повернуться против течения.

Каждое идущее вверх по течению судно, находящееся в таких же обстоятельствах, должно подавать сигналы, предписанные в статье 6.31.

**Статья 6.34 — Положения, относящиеся к судам, которые слышат сигнал, предписанный в пункте 5 „а“ статьи 6.33**

Суда, как только они услышат специальный сигнал, предусмотренный в пункте 5 „а“ статьи 6.33, должны:

a) если они находятся недалеко от берега, подойти возможно ближе к этому берегу и, в случае необходимости, оставаться там до тех пор, пока судно не пройдет;

b) если они не находятся в непосредственной близости от берега, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

## *Г л а в а 7*

### **ПРАВИЛА СТОЯНКИ**

#### **Статья 7.01 — Общие положения. Места стоянки на якоре и на швартовых**

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, суда должны выбирать место стоянки возможно ближе к берегу, насколько это позволяют их осадка и местные условия, и во всяком случае так, чтобы не препятствовать судоходству.

2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными властями, плавучие установки должны устанавливаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.

3. Общие места стоянки на якоре и на швартовых могут обозначаться сигнальными знаками Е. 5, Е. 6 и Е. 7 (Приложение 7).

#### **Статья 7.02 — Безопасность стоянки на якоре и на швартовых**

Во время стоянки суда, а также плавучие установки должны держаться на якоре или быть пришвартованы достаточно прочно с учетом течения, болтанки и всасывания, вызываемых другими судами, и таким образом, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды.

#### **Статья 7.03 — Запрещение стоянки на якоре и на швартовых**

1. На участках водного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена, она разрешается лишь на участках, обозначенных знаком-указателем Е. 5 (Приложение 7) и только со стороны водного пути, на которой помещается знак.

2. На других участках судоходного пути стоянка запрещается:

а) в узких проходах в смысле статьи 6.07 и на тех участках, которые в результате стоянки стали узкими проходами, а также на подступах к этим участкам;

б) в устьях судоходных притоков и у входов в затоны, каналы и судоходные рукава;

в) на участках прохода паромов;

г) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от неё, если на этой пристани имеется запрещающий сигнальный знак А. 5 (Приложение 7);

е) под мостами или электрическими линиями высокого напряжения, за исключением отклонений от Правил, разрешенных компетентными властями;

ф) в районах поворота, обозначенных указательным сигнальным знаком Е. 8 (Приложение 7), за исключением отклонений от Правил, разрешенных компетентными властями;

г) около берегов, предназначенных для механической тяги судов;

х) на участках, обозначенных сигнальным знаком А. 5 (Приложение 7), в этих случаях запрещение касается только стороны водного пути, на которой помещается сигнальный знак.

#### *Статья 7.04 — Запрещение стоянки на якоре*

1. На участках водного пути, где, как правило, якорная стоянка запрещается, разрешается становиться на якорь лишь в местах, обозначенных знаком-указателем Е. 6 (Приложение 7) и только со стороны водного пути, на которой помещается этот знак.

2. На других участках судоходного пути, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А. 6 (Приложение 7), запрещается становиться на якорь со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.

#### *Статья 7.05 — Запрещение швартовки*

1. Швартовка у берега запрещается на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А. 7 (Приложение 7), со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.

2. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели предметы, если они специально для этой цели не предназначены (парапеты, столбы, тумбы, колонны и т. д.).

#### *Статья 7.06 — Вахта*

1. На судах, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться достаточная вахта.

2. Суда, стоящие вне фарватера или ошвартованные у берега, должны иметь на борту вахту только в том случае, если этого требуют местные условия или предписывают компетентные власти.

## Г л а в а 8

### ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

#### *Статья 8.01 — Запрещение доступа на борт*

1. Доступ на борт судов, перевозящих воспламеняющиеся, взрывчатые или другие вещества, указанные в Приложениях 4 и 5 настоящих Правил, или радиоактивные вещества, запрещается всем лицам, не принадлежащим к экипажу, их семьям или служебному персоналу.

То же положение применяется к судам, перевозившим в цистернах воспламеняющиеся вещества, если эти цистерны не были дегазированы.

2. При стоянке, если эти суда непосредственно или косвенно пришвартованы к берегу, они должны нести щиты, указанные в статье 3.43. Ночью эти щиты должны быть освещены.

#### *Статья 8.02 — Запрещение курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами*

1. Запрещается курить, а также пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами на судах, перевозящих воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 4 к Правилам, и на судах, перевозивших в цистернах эти вещества, если эти цистерны не были дегазированы.

Это положение не относится к жилой части судна.

2. Эти суда должны нести щиты, указанные в статье 3.44. Ночью при стоянке щиты должны быть освещены, если суда непосредственно или косвенно пришвартованы к берегу.

#### *Статья 8.03 — Запрещение устанавливать сети или другие орудия лова*

Установка на судоходном фарватере сетей или других орудий лова, загромождающих фарватер, запрещается.

ПРИЛОЖЕНИЯ 1—8  
К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

*Приложение 1*

ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ  
ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ,  
ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ПРИДУНАЙСКИМ ГОСУДАРСТВАМ

Австрийская Республика .....	A
Народная Республика Болгария .....	BG
Венгерская Народная Республика .....	M
Социалистическая Республика Румыния .....	R
Союз Советских Социалистических Республик .....	SU
Чехословацкая Социалистическая Республика .....	CS
Социалистическая Федеративная Республика Югославии .....	YU
Федеративная Республика Германии .....	D

## *Приложение 2*

### **ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

#### **1. Определения**

а) „Плоскость максимальной осадки” является плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке, при которой судно может плавать.

б) „Надводный борт” является расстоянием между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой стрингера или — при отсутствии стрингера — самой низкой точкой закрепленной палубы судна.

с) „Расстояние безопасности” является расстоянием между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой, выше которой судно уже не может считаться водонепроницаемым, без учета отверстий для выпуска или отвода воды.

#### **НАДВОДНЫЙ БОРТ, РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ПЛОСКОСТЬ МАКСИМАЛЬНОЙ ОСАДКИ**

2. Минимальным надводным бортом и минимальным расстоянием безопасности судна являются расстояния, предписанные компетентными органами власти для типа судна, к которому оно принадлежит, и для различных сетей внутренних водных путей.

3. Плоскостью максимальной осадки является самая высокая плоскость ватерлинии, вытекающая из предписаний относительно минимального надводного борта и минимального расстояния безопасности, которые установлены выше в пункте 2

Однако по просьбе судовладельца компетентные власти могут устанавливать плоскость максимальной осадки на более низком уровне в пределах, которые должны быть определены этими властями.

#### **ГРУЗОВЫЕ МАРКИ**

4. На каждом судне, обмеренном в соответствии с международными правилами, применяемыми к европейским внутренним водным путям, на одной линии с марками обмера должны быть нанесены видимые на расстоянии и несмываемые грузовые марки, каждая грузовая марка должна либо состоять из прямоугольника с длинной горизонтальной стороной,

нижний край которого совпадает с горизонтальной чертой марки обмера, имеющей ту же длину, либо содержать такой прямоугольник.

5. Другие суда должны иметь грузовые марки, наносимые под контролем компетентных органов. Нижний край этих марок должен совпадать с плоскостью максимальной осадки. Место их нанесения, их количество и их характеристики являются такими же как те, что предписаны выше для судов в пункте 4.

### ШКАЛЫ ОСАДКИ

6. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь на каждой стороне сзади шкалу осадки; оно может иметь также дополнительные шкалы осадки.

7. Шкалы осадки должны быть градуированы по крайней мере в дециметрах от плоскости ватерлинии судна в порожнем состоянии до плоскости максимальной осадки путем нанесения краской хорошо видимых полос разных цветов попеременно. Их нулевые точки должны соответствовать уровню днища судна рядом со шкалой или — если имеется киль — уровню самой нижней точки киля рядом со шкалой. Градуировка должна указываться цифрами, обозначенными сбоку от шкалы по крайней мере через 5 дециметров, а также над шкалой. Эта градуировка должна отмечаться марками, выдолбленными или вырубленными под контролем компетентных органов.

8. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям приведенного выше пункта 7, эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.

### Приложение 3

## ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 Правил.
- Изображения огней на рисунках, относящихся к ночной сигнализации (II. А и II. В.), имеют следующее значение:

 — постоянный огонь, видимый со всех сторон

 — постоянный огонь, видимый по дуге горизонта  $225^\circ$

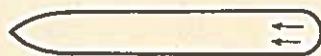
 — постоянный огонь, видимый по дуге горизонта  $112^\circ 30'$

 — постоянный огонь, видимый по дуге горизонта  $135^\circ$

 — постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта

 — мерцающий огонь

3. Изображения, принятые в рисунках, относящиеся к судам (III. A и III. B.), имеют следующее значение:



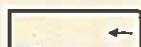
— моторное судно



— малое моторное судно



— толкач



— паром, передвигающийся  
свободно



— паром, передвигающийся  
свободно



— немоторное судно



— малое немоторное судно



— немоторное судно  
толкаемого состава

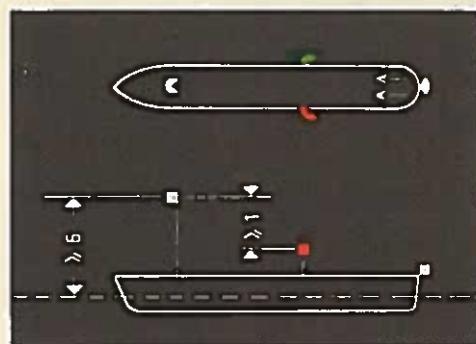
4. Приведенные рисунки носят лишь указательный характер; следует обращаться к тексту Правил, который считается единственно подлинным.

## II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

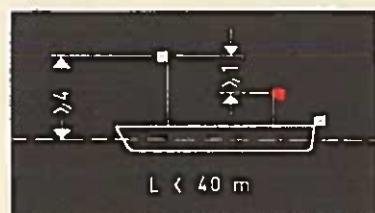
### II. А. Ночная ходовая сигнализация

II. А. 1. Одиночные моторные суда и некоторые толкаемые составы  
(ст. 3.08 и ст. 3.01, п. 4)

Суда длиной более 40 м

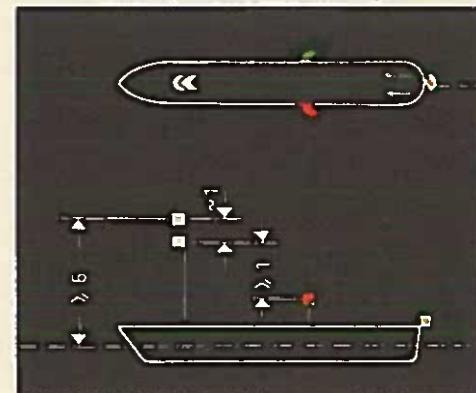


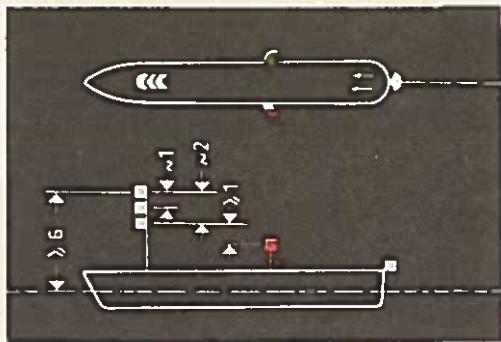
Суда, длина которых не превышает 40 м



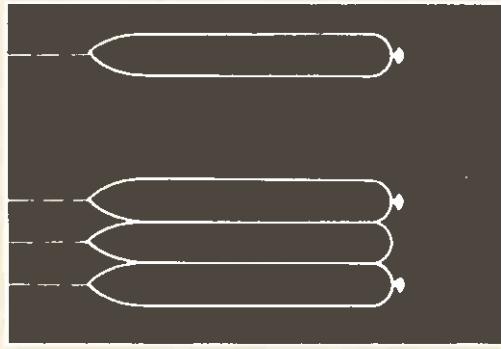
II. А. 2. Буксируемые составы (ст. 3.09)

Моторное судно в голове со-става, если в составе имеется только одно моторное судно и вспомогательный буксир, если таковой имеется (п. 2)



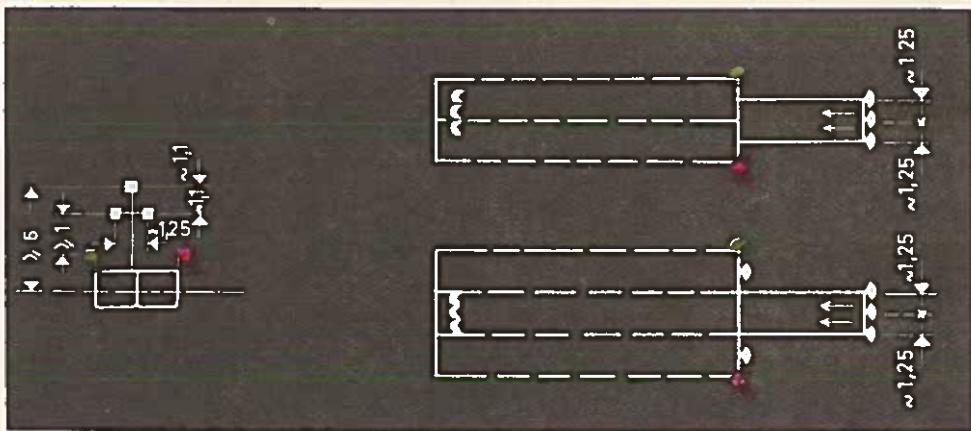


Каждое из моторных судов, идущих рядом друг с другом в голове состава или маневрирующих вместе судно (п. 3)



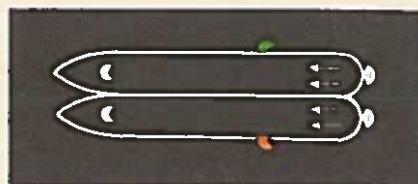
Судно или суда, идущие в конце буксируемого состава (п. 4)

## II. A. 3. Толкаемые составы (ст. 3.10)

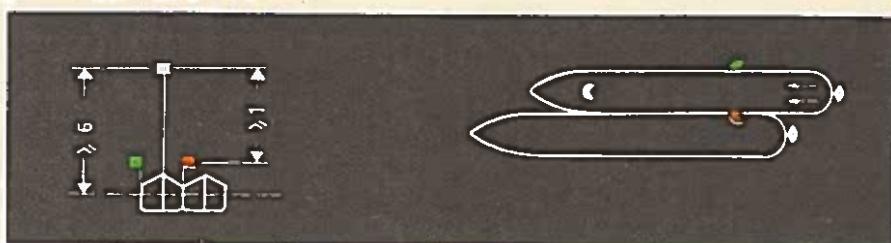


## II. A. 4. Счлененные группы (ст. 3.11)

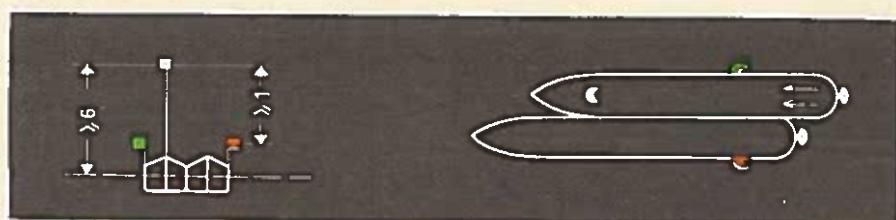
Два моторных судна



Моторное судно и немоторное судно (не заслоняющее бортовой огонь моторного судна), (п. 3)



Моторное судно и немоторное судно (заслоняющее бортовой огонь моторного судна), (п. 2)



## II. A. 5. Парусные суда (ст. 3.12)

Суда, использующие только паруса, включая и малые суда (огонь на носовой части должен показываться только при приближении других судов), (п. 1)



Суда, использующие одновременно паруса и двигатель

(смотри схемы II. A. 1 и  
II. A. 6)

## II. A. 6. Малые суда (ст. 3.13)



Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 7 м (п. 1) или моторные суда, буксирующие или ведущие в счале только малые суда (п. 3)



Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых не превышает 7 м (этот огонь может показываться только при приближении других судов), (п. 2)



Малые суда, буксируемые в хвосте состава (за исключением служебных шлюпок), (п. 4)



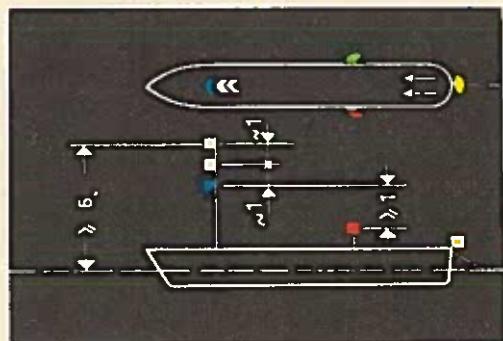
Суда, не использующие ни двигатель, ни паруса (этот огонь показывается только при приближении других судов), (п. 5)

## II. A. 7. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества (ст. 3.14)



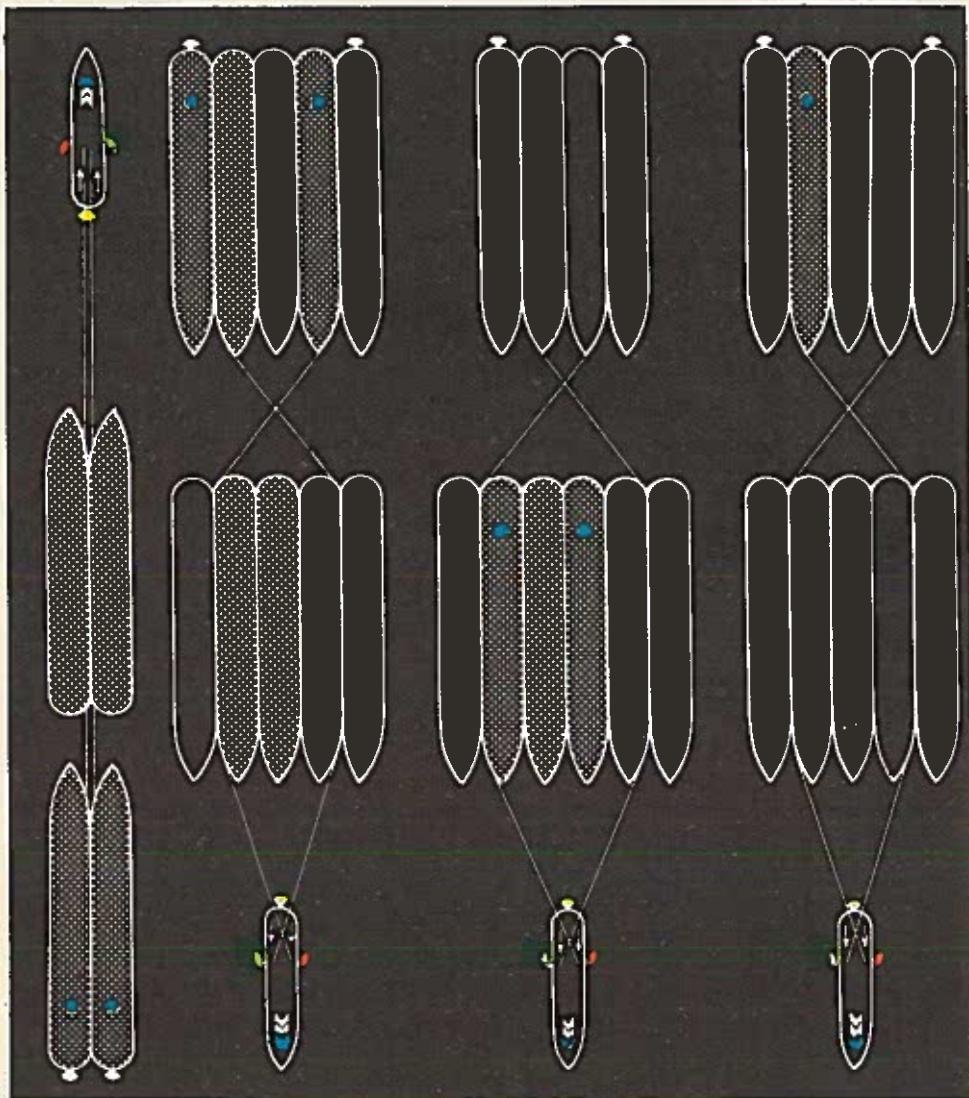
Дополнительная сигнализация (п. 1)

## II. A. 8. Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте II. A. 7. (ст. 3.14)

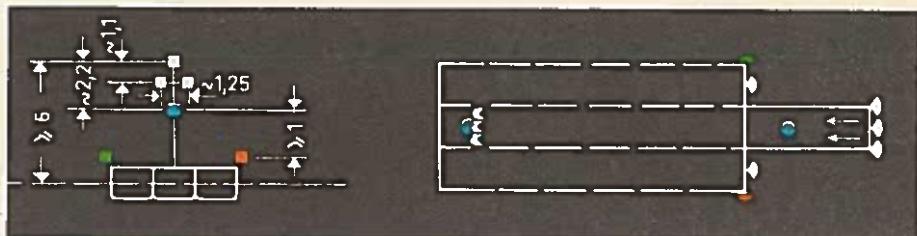


Моторное судно в голове состава (п. 2 „а“) и вспомогательный буксир (п. 4)

Некоторые примеры применения пункта 2 „б” ст. 3.14



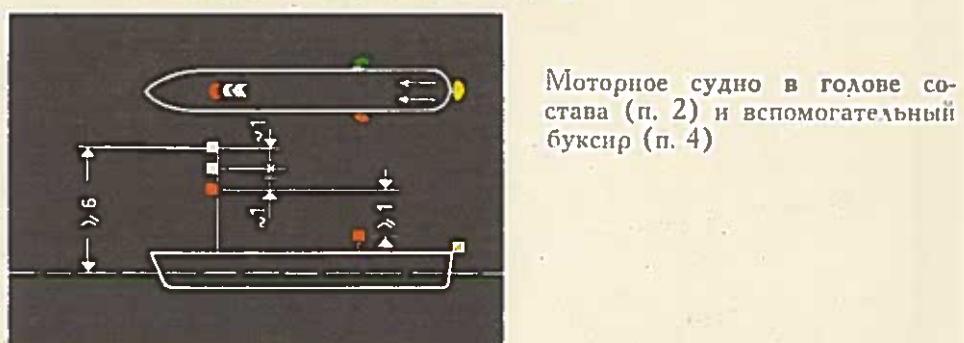
II. A. 9. Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте II. A. 7.



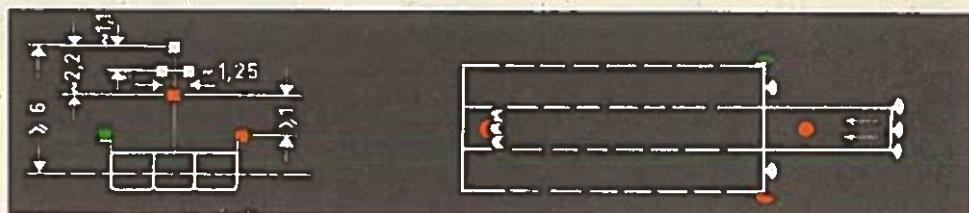
II. A. 10. Суда, перевозящие взрывчатые вещества (ст. 3.15)



II. A. 11. Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте II. A. 10. (ст. 3.15)

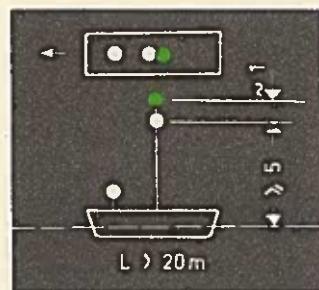


II. A. 12. Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте II. A. 10. (ст. 3.15, п. 3)

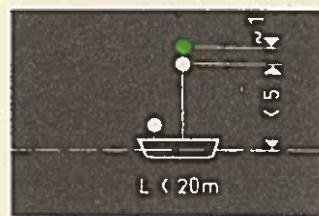


II. A. 13. Паромы, непередвигающиеся свободно, а также свободно передвигающиеся паромы, если они совершают короткий переход по прямой линии и без поворотов между находящимися друг против друга пристанями (ст. 3.16, п. 1)

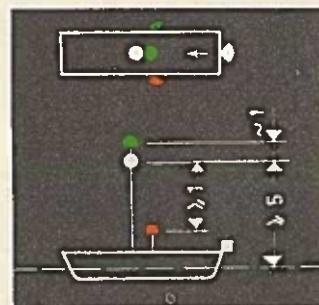
Паромы, длина которых превышает 20 м



Паромы, длина которых не превышает 20 м

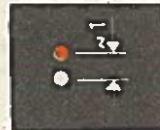


II. A. 14. Остальные паромы, передвигающиеся свободно (ст. 3.16, п. 2)



II. A. 15. Суда, подлежащие предохранению от болтанки (ст. 3.17)

Дополнительная сигнализация

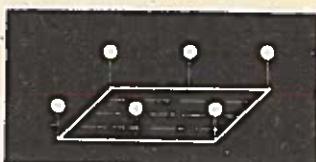


**II. А. 16. Суда, потерявшие маневренность (ст. 3.18)**



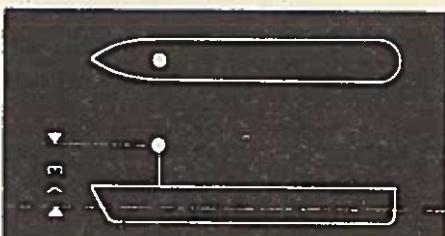
Дополнительная сигнализация

**II. А. 17. Плавучие сооружения, не являющиеся судами (ст. 3.19)**

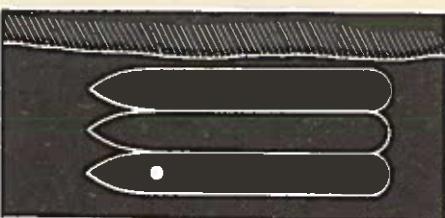


**II. В. Ночная стояночная сигнализация**

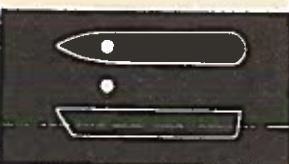
**II. В. 1. Суда, за исключением паромов (ст. 3.20)**



Суда, за исключением малых судов (п. 1)



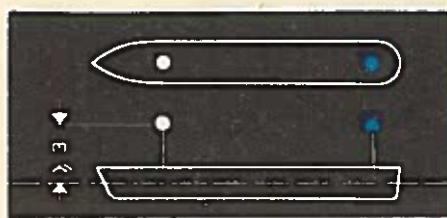
Если суда входят в состав, только судно со стороны фарватера должно нести этот огонь



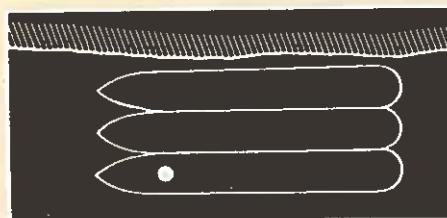
Малые суда, за исключением служебных шлюпок судов (п. 2)

## II. В. 2. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества (ст. 3.21)

Дополнительная сигнализация  
к указанной в пункте II. В. 1.

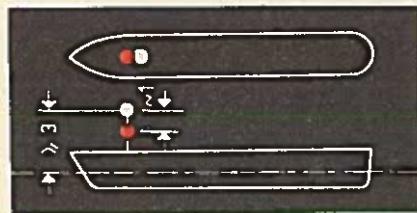


Если суда входят в состав,  
только судно со стороны фарва-  
тера должно нести эти огни

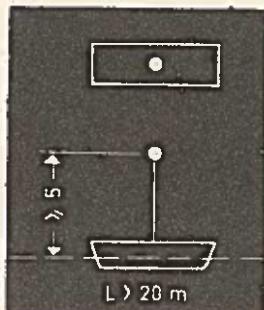


## II. В. 3. Суда, перевозящие взрывчатые вещества (ст. 3.22)

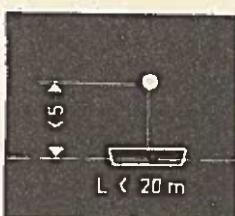
Дополнительная сигнализация  
к указанной в пункте II. В. 1.



II. В. 4. Паромы, стоящие у своих пристаней (ст. 3.23)



Паромы, длина которых превышает 20 м



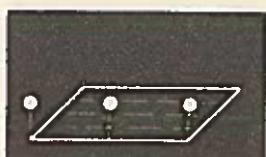
Паромы, длина которых не превышает 20 м

II. В. 5. Суда, подлежащие предохранению от болтанки (ст. 3.24)

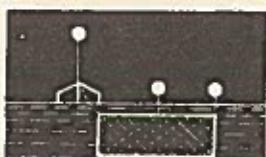


Дополнительная сигнализация  
к указанной в пункте II. В. 1.

II. В. 6. Плавучие сооружения, не являющиеся судами (ст. 3.25).  
(Огни помещаются со стороны фарватера)



II. В. 7 Рыболовные суда, имеющие сети или другие орудия лова в непосредственной близости от фарватера (ст. 3.26)



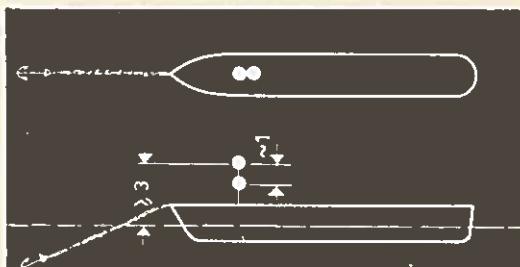
**II. В. 8. Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, которые загромождают фарватер (ст. 3.27)**

(В случае затонувшего судна эти огни могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте)

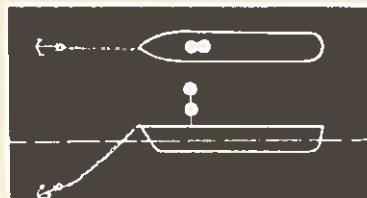


**II. В. 9. Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства (ст. 3.28)**

Все суда, за исключением малых судов и паромов (п. 1)



Малые суда, за исключением служебных шлюпок судов (п. 1)



Плавучие сооружения, не являющиеся судами (п. 2)  
(Огни помещаются со стороны фарватера)



Якоря плавучих средств, представляющие опасность для судоходства (п. 3)



### III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

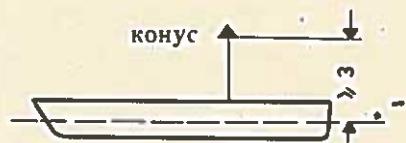
#### III. А. Дневная ходовая сигнализация

##### III. А. 1. Буксируемые составы (ст. 3.29)

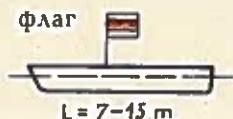


Моторное судно в голове со-  
става и вспомогательный бу-  
ксир, если таковой имеется

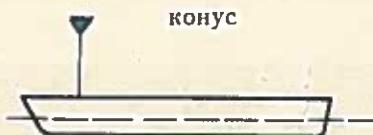
##### III. А. 2. Суда, использующие одновременно паруса и двигатель (ст. 3.30)



##### III. А. 3. Малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 7 м (ст. 3.31)



##### III. А. 4. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества (ст. 3.32)



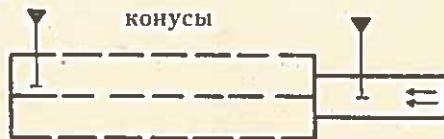
Дополнительная сигнализация (п. 1)

III. A. 5. Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте III. A. 4. (ст. 3.32, п. 2)

Моторное судно в голове со-  
става

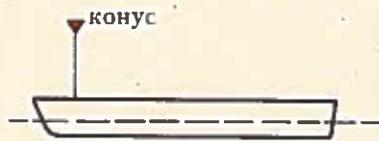


III. A. 6. Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте III. A. 4. (ст. 3.32, п. 3)



III. A. 7. Суда, перевозящие взрывчатые вещества (ст. 3.33)

Дополнительная сигнализация  
(п. 1)

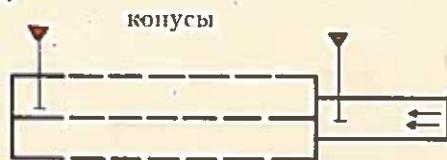


III. A. 8. Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте III. A. 7. (ст. 3.33, п. 2)

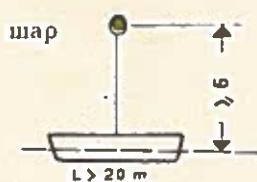
Моторное судно в голове со-  
става



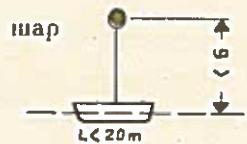
III. A. 9. Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте III. A. 7. (ст. 3.33, п. 3)



III. A. 10. Паромы — за исключением свободно передвигающихся паромов, длина которых не превышает 15 м (ст. 3.34)

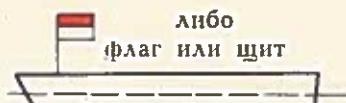


Паромы, длина которых превышает 20 м

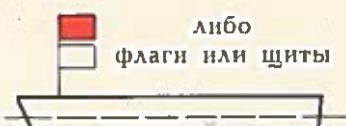


Паромы, длина которых не превышает 20 м

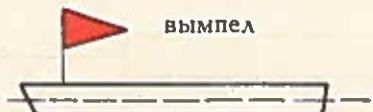
III. A. 11. Суда, подлежащие предохранению от болтанки (ст. 3.35)



Дополнительная сигнализация



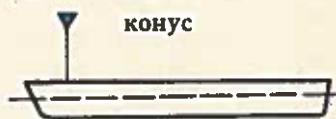
III. A. 12. Суда, пользующиеся приоритетом прохода (ст. 3.36)



Дополнительная сигнализация

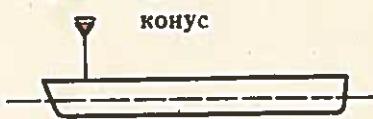
### III. В. Дневная стояночная сигнализация

#### III. В. 1. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества (ст. 3.37)



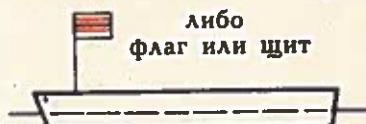
конус

#### III. В. 2. Суда, перевозящие взрывчатые вещества (ст. 3.38)

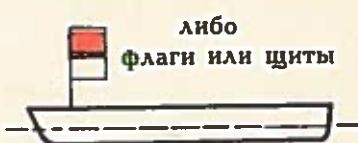


конус

#### III. В. 3. Суда, подлежащие предохранению от болтанки (ст. 3.39)

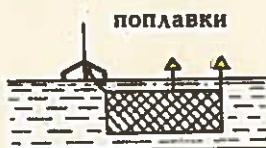


либо  
флаг или щит



либо  
флаги или щиты

#### III. В. 4. Сети или другие орудия лова рыболовных судов поставлены в непосредственной близости от фарватера (ст. 3.40)



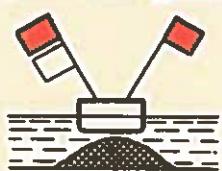
поплавки

**III. В. 5. Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, которые загромождают фарватер (ст. 3.41)**

либо  
флаги или щиты



либо  
флаги или щиты



шары



Стоящие на мели или затонувшие суда (п. 1)  
(В случае затонувшего судна эти сигналы могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте)

Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути (п. 2)

**III. В. 6. Якоря судов, могущие создать опасность для судоходства (ст. 3.42)**

поплавок



или флаги



## IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

IV. 1. Доступ на борт судна запрещается (ст. 3.43)



IV. 2. Курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами запрещается (ст. 3.44)



IV. 3. Суда речного надзора (ст. 3.45)

Отличительный знак помещен на обоих бортах в носовой части



Днем национальный флаг и белый вымпел с отличительным знаком



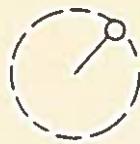
Днем и ночью



IV. 4. Сигналы бедствия с просьбой оказать помощь (ст. 3.46)



Днем: флаг или другой под-  
ходящий предмет



Ночью: огонь

IV. 5. Сигнальный знак запрещения боковой стоянки (ст. 3.47)



*Приложение 4*

**ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА.**

*при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.14 и 3.21 (ночью), а также 3.32 и 3.37 (днем)*

1. Жидкое топливо. В смысле настоящих Правил жидким топливом являются углеводороды и жидкое топливо, точка воспламенения которого ниже или равна  $100^{\circ}\text{C}$  при давлении 760 мм.

Следующие перевозки не рассматриваются как перевозки воспламеняющихся веществ:

- a) жидкое топливо в смеси с водой в любой пропорции;
- b) жидкое топливо в количестве не более 200 литров и транспортируемое в пакетах;
- c) топливо для двигателей и вспомогательных машин судна, если оно находится в специальных емкостях, предназначенных для этой цели.

2. Сульфоэфир, колоднум, сероуглерод и бурая дымящаяся азотная кислота, когда эти жидкости транспортируются на судне в количестве, превышающем:

- 2 кг сероуглерода или
- 10 кг других вышеуказанных веществ

*Приложение 5*

**ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА,**

при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.15 и 3.22 (ночью), а также 3.33 и 3.38 (днем)

1. Взрывчатые вещества и предметы, когда их общий вес брутто превышает 5 кг.
2. Предметы, заряженные взрывчатыми веществами, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.  
Тем не менее гильзы с патронами и патроны для ручных огнестрельных оружий только, когда их общий вес брутто превышает 100 кг.
3. Воспламеняющие заряды, ракеты фейерверков и подобные грузы, за исключением безопасных спичек, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.  
Тем не менее медленно горящие фитили — только, когда их общий вес брутто превышает 100 кг.
4. Грузы в различных комбинациях с грузами, указанными под пунктами 1, 2 и 3, когда

$$\frac{p_1}{P_1} + \frac{p_2}{P_2} + \dots + \frac{p_n}{P_n} > 1,$$

где:

$p_1, p_2 \dots p_n$  — вес брутто каждого груза, и  
 $P_1, P_2 \dots P_n$  — соответствующий максимальный вес, указанный под пунктами 1, 2 и 3.

5. Жидкий или растворенный под давлением аммиак, если перевозится в танкерах (наливом).

*Приложение 6*

**ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ**

**A. Общие сигналы**

<b>1 продолжительный звук</b>	<b>,Внимание"</b>	<b>Статья 6.07, пункт 1 „б"</b>
<b>1 короткий звук</b>	<b>,Иду направо"</b>	
<b>2 коротких звука</b>	<b>,Иду налево"</b>	
<b>3 коротких звука</b>	<b>,Даю задний ход"</b>	
<b>4 коротких звука</b>	<b>,Не могу маневрировать"</b>	
<b>Серия очень коротких звуков</b>	<b>,Неминуемая опасность"</b>	<b>Статья 6.05, пункт 5 и Статья 6.07, пункт 2 столкновения"</b>
<b>повторяющиеся продолжительные звуки</b>		
	<b>Удары в колокол</b>	<b>,Сигнал „бедствия"</b>
		<b>Статья 4.01, пункт 4</b>

**B. Сигналы встречного плавания**  
**Первый случай**

	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	„Хочу пройти левым бортом“	Статья 6.04, пункт 4
ИЛИ	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	„Согласен, проходите левым бортом“	Статья 6.04, пункт 5
	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	„Не согласен, прохо- дите правым бортом“	Статья 6.05, пункт 2
	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	„Согласен, проходи- те правым бортом“	Статья 6.05, пункт 3
	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	„Хочу пройти правым бортом“	Статья 6.04, пункт 4
	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	„Согласен, проходите правым бортом“	Статья 6.04, пункт 5
ИЛИ	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	„Не согласен, прохо- дите левым бортом“	Статья 6.05, пункт 2
	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	„Согласен, проходи- те левым бортом“	Статья 6.05, пункт 3

**С. Сигналы обгона**

**Первый случай**

Подаваемые обгоняющим судном 2 продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука

1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном

2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном

1 короткий звук, подаваемый обгоняющим судном

**Подаваемые обгоняющим**

судном 2 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук

2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном

1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном

2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном

**Невозможность обгона**

5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном

**Подаваемые обгоняющим**

Статья 6.10, пункт 2 „а“

Статья 6.10, пункт 3 „а“

Статья 6.10, пункт 4 „б“

Статья 6.10, пункт 4

Статья 6.10, пункт 2 „б“

Статья 6.10, пункт 3 „б“

Статья 6.10, пункт 4 „а“

Статья 6.10, пункт 4

Статья 6.10, пункт 5

**D. Сигналы поворота**

-  | продолжительный звук,  
за которым следует  
1 короткий звук
-  | продолжительный звук,  
за которым следуют  
2 коротких звука

Статья 6.13,  
пункт 2 „а”

Статья 6.13,  
пункт 2 „б”

**E. Сигналы выхода из затонов и притоков**

-  | 3 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук
-  | 3 продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука

Статья 6.16,  
пункт 2

Статья 6.16,  
пункт 2

-  | 3 продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука

Статья 6.16,  
пункт 2

**F. Сигналы судов, которые предоставлен приоритет прохода**

-  | короткий звук между двумя продолжительными звуками

Статья 4.01,  
пункт 5 и  
Статья 6.29,  
пункт „б”

**G. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости**

**a) Отдельные суда на ходу**

1 продолжительный звук,  
повторяющийся по крайней  
мере каждую минуту

Статья 6.31

b) *Составы и счененные группы на ходу*

2 продолжительных звука,  
повторяющиеся по крайней  
мере каждую минуту

Статья 6.31

c) *Судно, издающее звук при помощи радиолокационной установки*

Повторяющийся 3 раза сигнал  
из 3 звуков различной тональ-  
ности, непосредственно следую-  
щих один за другим



Статья 6.33,  
пункт 5 „а”

**d) Судно, находящееся на стоянке**



1 серия ударов в колокол, повторяющаяся  
по крайней мере каждую минуту

„Нахожусь на стоянке с левой стороны фарватера”, пункт 1 „а”



2 серии ударов в колокол,  
повторяющиеся по крайней  
мере каждую минуту

„Нахожусь на  
стороне фарватера”  
стороне фарватера”  
Статья 6.32,  
пункт 1 „б”



3 серии ударов в колокол,  
повторя-  
ющиеся

Статья 6.32,

пункт 1 „с”

„Нахожусь на  
стоянке в неопреде-  
ленном положении”

*Приложение 7*

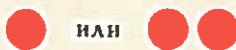
**СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ  
НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ПУТИ**

- 1) Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.
- 2) Для обеспечения лучшей видимости щитков можно окаймлять их узкой белой полоской по внешнему контуру.

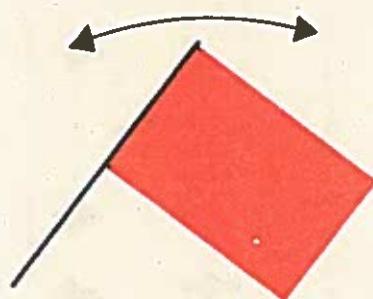


**Раздел I — ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**  
**A — ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

A. 1 — Запрещение прохода (общий сигнальный знак), (статьи 6.08, п. 2; либо щитки 6.22; 6.25, п. 1; 6.26, п. 4. „а“; 4 „с“ и 5; 6.27, п. 3; 6.28, п. 6 „а“, 6. „б“ и 7 „а“)



либо красные огни



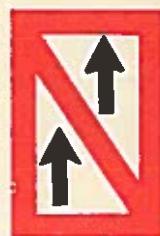
либо отмашка красным флагом



или

Продолжительное запрещение прохода  
либо два щитка, расположенные по вертикали;  
либо два огня, расположенные по вертикали

**A. 2 — Запрещение всякого обгона**  
(статья 6.28, п. 3)



**A. 3 — Запрещение обгона, касающегося только составов**



**A. 4 — Запрещение встречи и обгона**  
(статья 6.08, п. 1)



**A. 5 — Запрещение стоянки со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак (на якоре или на швартовых у берега)**  
(статья 7.03, п. 2 „д“ и п. 2 „г“)



**A. 6 — Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы и цепи со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак**  
(статьи 6.18, п. 2 и 7.04, п. 2)





A. 7 — Запрещение швартоваться у берега со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак  
(статья 7.05, п. 1)



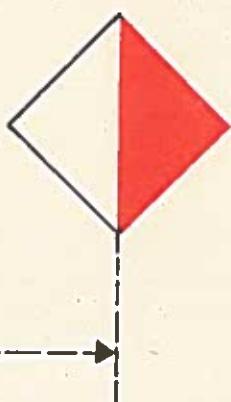
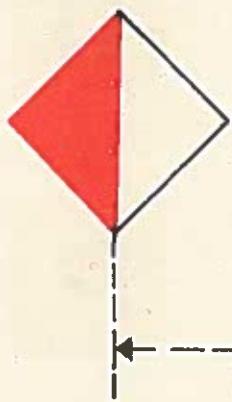
A. 8 — Запрещение делать повороты  
(статья 6.13, п. 4)



или



A. 9 — Запрещение создавать болтанку или присасывание  
(статья 6.20, п. 1)



A.10 — Запрещение плавания вне обозначенного пространства  
(статья 6.24, п. 2 „а”)



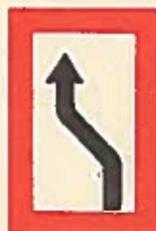
A. 11 — Запрещается проход, но необходимо приготовиться к движению (статья 6.28, п. 6 „с”).  
(Один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, — погашен)

**В — ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

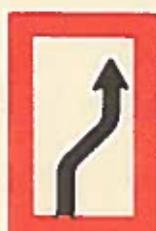
**В. 1** — Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой



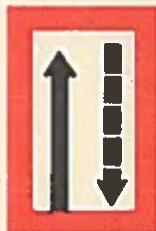
**В. 2 — а)** Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта, и придерживаться её



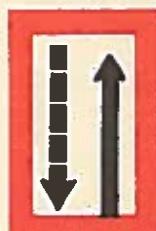
**б)** Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта, и придерживаться её (статья 6.12, п. 1)

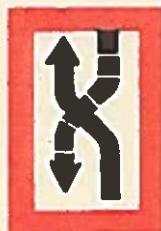


**В. 3 — а)** Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта



**б)** Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта (статья 6.12, п. 1)





В. 4 — а) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта



б) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта  
(статья 6.12, п. 1 и 2)



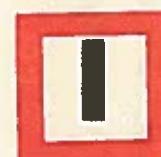
В. 5 — Предписание остановиться в соответствии с условиями, предусмотренными в Правилах  
(статьи 6.26, п. 2 и 6.28, п. 2)



В. 6 — Предписание не превышать указанную по отношению к берегам скорость (в км/час или милях/час на морском участке)



В. 7 — Предписание подачи звукового сигнала



В. 8 — Предписание соблюдать особую бдительность  
(статья 6.08, п. 2)

B. 9 — Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет плывущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость (статья 6.16, п. 3)

B. 9. a)



B. 9. b)



### C — СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

C. 1 — Глубина ограничена



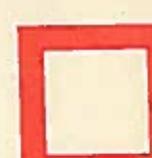
C. 2 — Свободная высота над уровнем воды ограничена



C. 3 — Ширина прохода или фарватера ограничена



C. 4 — Имеются ограничения судоходства, необходимо ознакомиться с ними



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



## D — ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ



или



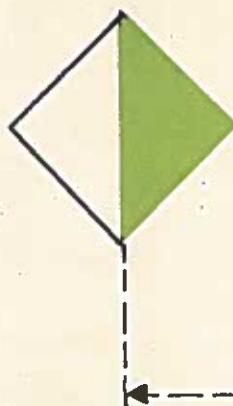
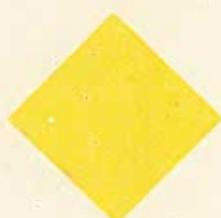
D. 1 — Рекомендуемый проход  
а) в обоих направлениях  
(статьи 6.25, п. 2 „а” и  
6.27, п. 4)



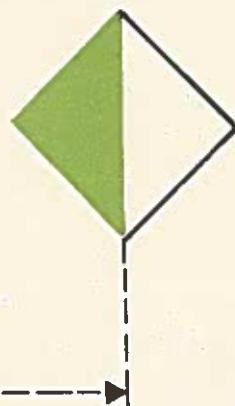
или



б) только в указанном  
направлении  
(проход в противопо-  
ложном направлении  
запрещается)  
(статья 6.25, п. 2 „б”)



или



D. 2 — Рекоменду-  
ется держаться  
в указанном  
пространстве  
(статья 6.24,  
п. 2 „б”)

**D. 3 — Указание движения в направлении стрелки**

В направлении от постоянного белого огня к мерцающему белому огню (изофаза)



или  


**E — УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

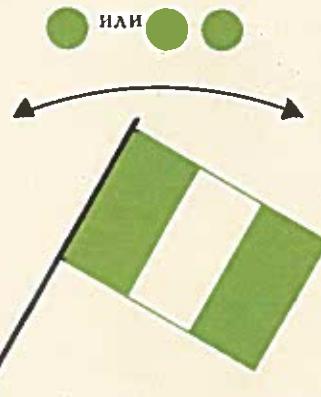
**E. 1 — Разрешение прохода (общий сигнальный знак),  
(статьи 6.08, п. 2, 6.26, п. 4 „б”  
и 5; 6.27, п. 2 и 6.28, п. 6 „д”  
и 7 „б”)**

либо щит



либо зеленый огонь

либо отмашка зелено-белозеленым флагом



**E. 2 — Пересечение воздушного кабеля**





Е. 3 — Плотина



Е. 4 — Паром, не передвигающийся  
свободно



Е. 5 — Разрешение или рекомендация  
стоянки со стороны водного пути,  
на которой установлен сигнальный  
знак (на якоре или на шва-  
тевых у берега)  
(статьи 7.01, п. 3 и 7.03, п. 1)



Е. 6 — Разрешение или рекомендация  
стоять на якоре со стороны вод-  
ного пути, на которой установлен  
сигнальный знак (статьи 7.01,  
п. 3 и 7.04) или неприменение  
запрещения волочить якоря, тросы  
или цепи (статья 6.18, п. 3)



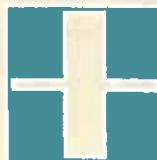
Е. 7 — Разрешение или рекомендация  
швартоваться у берега со стороны  
водного пути, на которой уста-  
новлен сигнальный знак  
(статья 7.01, п. 3)



Е. 8 — Указание места для поворота  
(статьи 6.13, п. 4 и 7.03, п. 2 „f”)

E. 9 — Встречные пути рассматриваются как притоки пути, по которому идет судно  
(статья 6.16, п. 1)

E. 9. a)



E. 9. b)



E. 10. — Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути  
(статья 6.16, п. 1)

E. 10. a)



E. 10. b)



E. 11 — Конец предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения  
(статья 6.12, п. 1)



E. 12 — Место забора питьевой воды





E. 13 — Телефонный пост для нужд судоходства



или



E. 14 — Указание навигационных условий на судоходном пути:

- a) указание, что на судоходном пути не имеется загруднений (нет встречных судов, шлюзы открыты и т. д.)

белый мерцающий огонь или два белых синхронизированных мерцающих огня, расположенные рядом по горизонтали

- b) указание, что на судоходном пути имеются затруднения (встречные суда, шлюзы закрыты и т. д.)



или



белый постоянный огонь или два белых постоянных огня, расположенные рядом по горизонтали

## Раздел II — ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

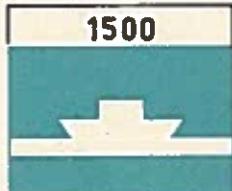
1. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие, указанное основным знаком.

Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



Остановка через 1000 м



Паром через 1500 м

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

Стрелки должны быть белого цвета и должны помещаться рядом с основным сигнальным знаком.

Примеры:

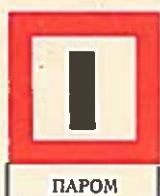


3. Таблички с надписями, дающие дополнительные объяснения или указания.

Эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком.  
Примеры:



ТАМОЖНЯ  
Остановка  
для  
таможенного  
осмотра



ПАРОМ  
Внимание:  
паром



Подать сигнал  
свистком —  
два продолжи-  
тельных звука

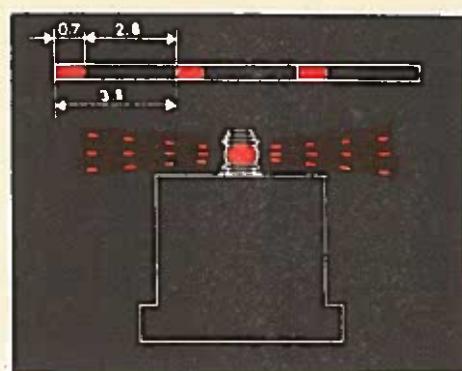
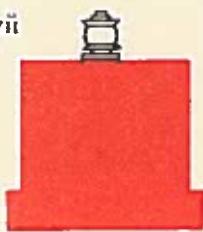
*Приложение 8*

**ПЛАВУЧИЕ И БЕРЕГОВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ  
СТОРОНЫ ФАРВАТЕРА И НАВИГАЦИОННЫЕ ОПАСНОСТИ**

**A — ПЛАВУЧЕЕ ОГРАЖДЕНИЕ**

**A. 1 —** *Правые светящий и несветящий буй, швемер и веха служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают правую сторону фарватера и опасности правого берега реки.*

**Светящий буй**



**Несветящий буй**



**Швемер**

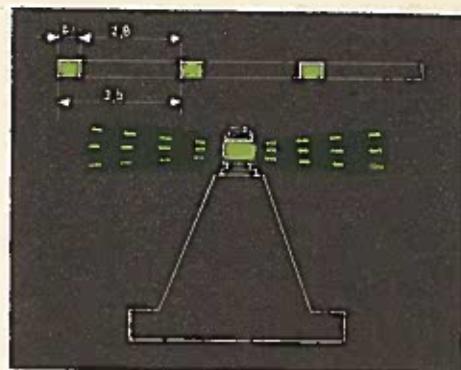


**Веха**



**A. 2 — Левые светящий и несветящий буи, швемер и веха служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают левую сторону фарватера и опасности левого берега реки.**

Светящий буй



Несветящий буй



Швемер

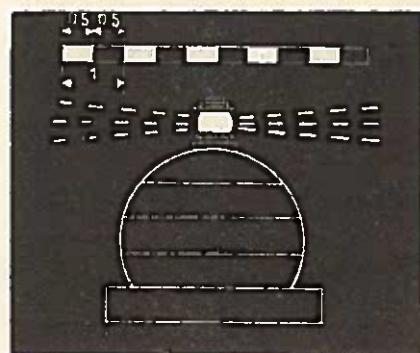


Веха



**A. 3** — Средние светящий и несветящий буи, швемер и веха служат для обозначения мест соединения и разъединения фарватеров, а также ограждают отдельно расположенные навигационные препятствия в границах фарватера. Суда, идущие как вниз, так и вверх по течению реки, могут оставлять знаки с любого борта.

Светящий буй



Несветящий буй



Швемер

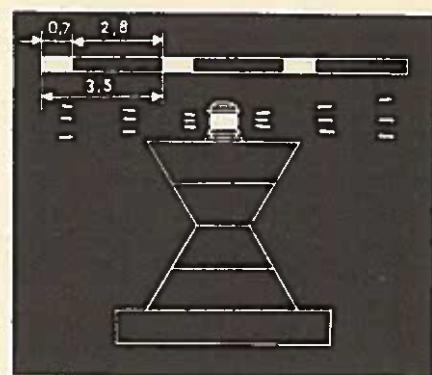
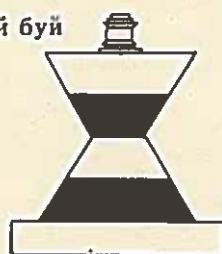


Веха

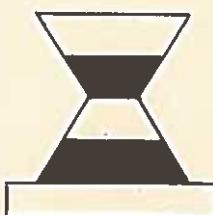


**A. 4 —** Осевые светящий и несветящий буй и швемер могут выставляться по оси фарватера на широком водном пространстве, не имеющем навигационных опасностей.

Светящий буй



Несветящий буй

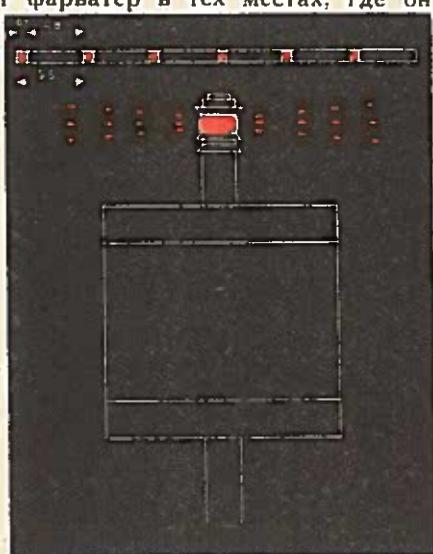
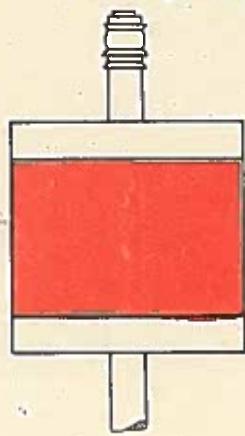


Швемер

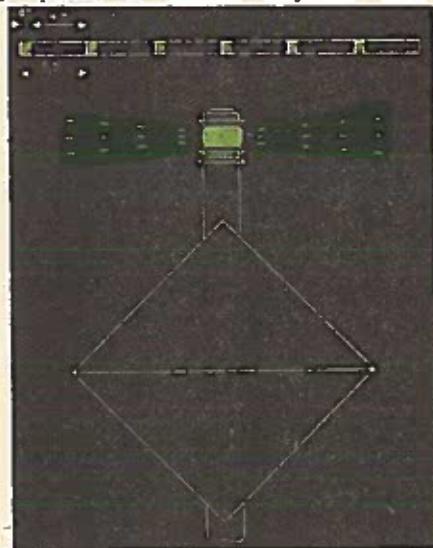
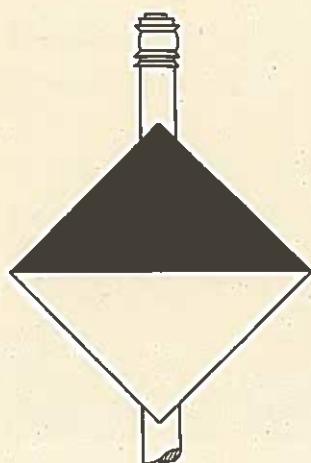


## В — БЕРЕГОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

3. 1 — *Правый береговой огонь (маяк)* служит для указания примерного направления фарватера по отношению к берегу и совместно с плавучей обстановкой ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к правому берегу реки, а также служит как ориентир.

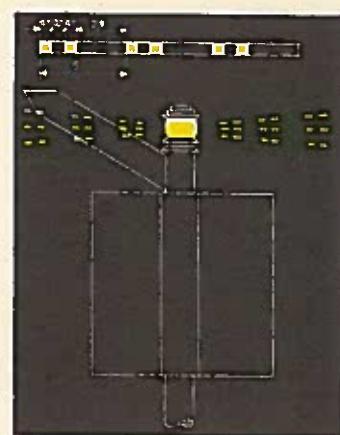
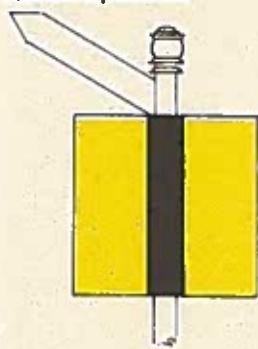


3. 2 — *Левый береговой огонь (маяк)* служит для примерного указания направления фарватера по отношению к берегу и совместно с плавучей обстановкой ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к левому берегу реки, а также служит как ориентир.

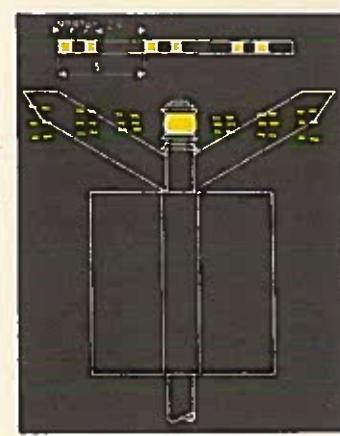
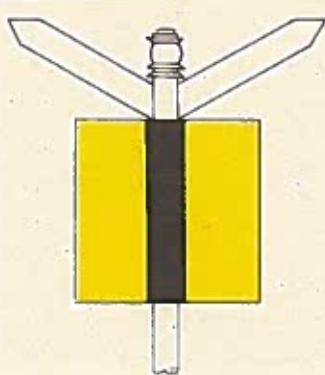


**В. 3 — Правый перевальный знак (односторонний и двусторонний)**  
служит для указания начала и конца направления фарватера при  
перевале его с одного берега к другому.

односторонний

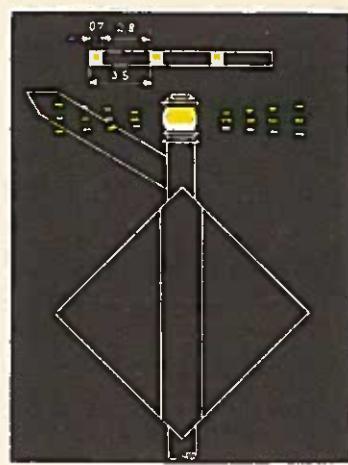
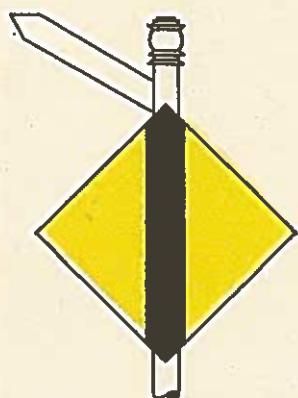


двусторонний

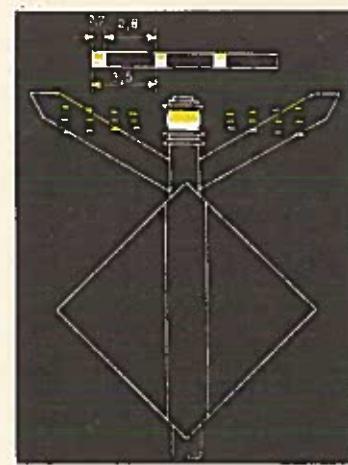
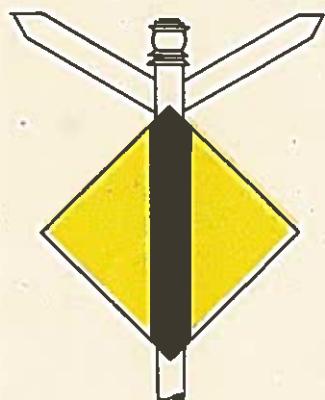


**В 4 — Левый перевальный знак (односторонний и двусторонний) служит для указания начала и конца направления фарватера при перевале его с одного берега к другому.**

односторонний

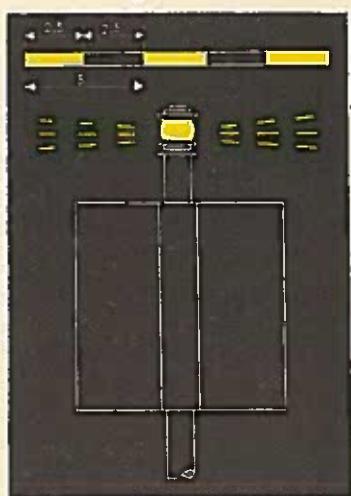
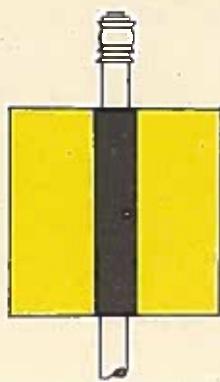


двусторонний

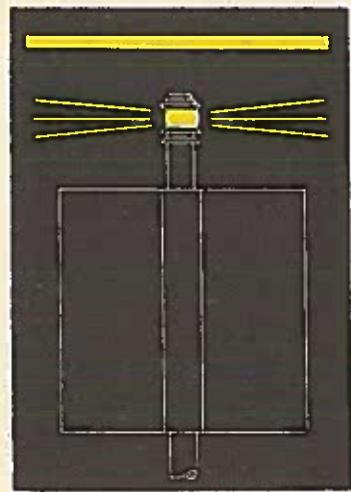
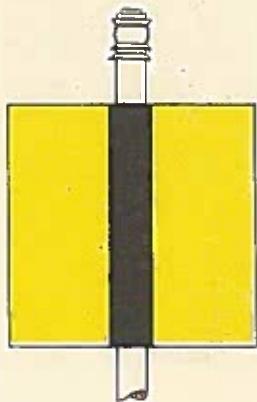


*В. 5 — Правые линейные створы (передний и задний) служат для точного указания оси фарватера. Они устанавливаются на правом берегу. (В некоторых случаях столбы могут окрашиваться в черный цвет.)*

передний

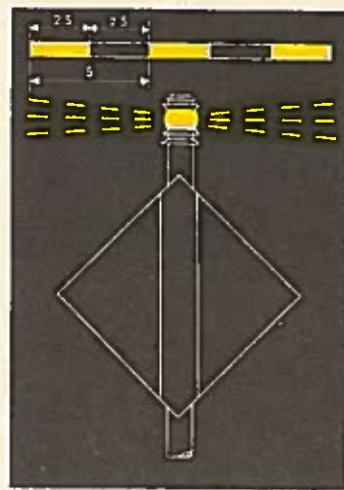


задний

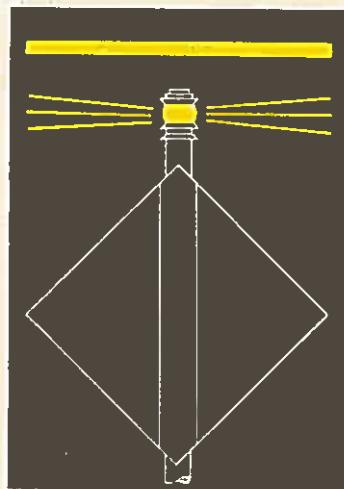
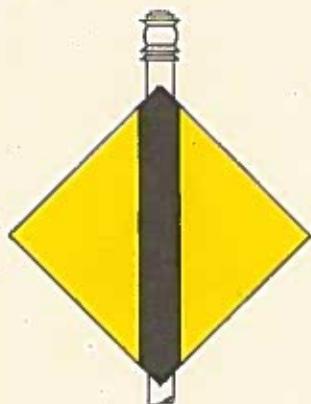


В. 6 — Левые линейные створы (передний и задний) служат для точного указания оси фарватера. Они устанавливаются на левом берегу. (В некоторых случаях столбы могут окрашиваться в черный цвет.)

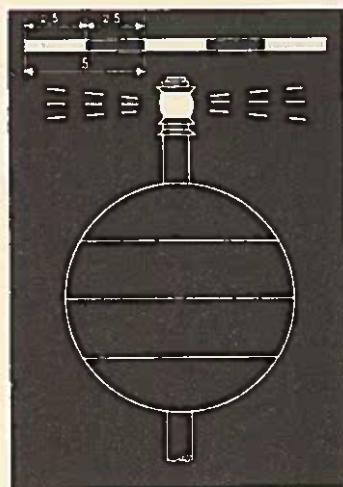
передний



задний



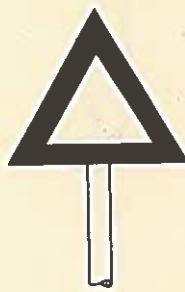
**В. 7 — Средний береговой огонь (маяк)** — раз вилка устанавливается на концах островов в пункте, где остров разделяет русло на два судоходных рукава, а также на берегу в устьях каналов и судоходных притоков.



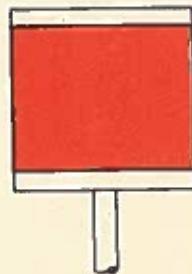
**В. 8 — Правый береговой знак, ограждающий опасные пункты**, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т. д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.



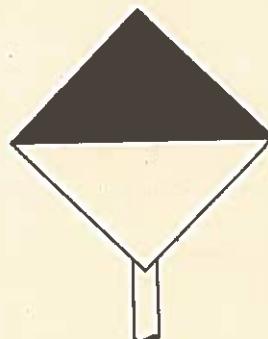
**В. 9 — Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты**, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т. д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.



В. 10 — Правый береговой несветящий знак устанавливается только в исключительных случаях, где русло реки узкое, и служит для указания примерного направления фарватера.



В. 11 — Левый береговой несветящий знак устанавливается только в исключительных случаях, где русло реки узкое, и служит для указания примерного направления фарватера.



**ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ  
КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ ПРИДУНАЙСКИХ  
ГОСУДАРСТВ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

#### **Освобождение морских судов (статья 1.01, подпункт „а”)**

На участке Дуная Браила—Сулина компетентные власти могут освободить морские суда от обязательства соблюдать некоторые предписания Основных положений о плавании по Дунаю (ниже Правила).

#### **Примечание к термину „моторное судно” (статья 1.01, подпункт „б”)**

Если судно оборудовано вспомогательной механической установкой, которая не используется для самостоятельного движения, а является специальным оборудованием (служащим, например, для улучшения маневрирования или перешвартовок вдоль причалов или берега в портах) компетентные власти могут освободить это судно от обязательств соблюдать предписания правил, касающихся моторных судов.

#### **Цвет судовых огней (статья 1.01, подпункт „р”)**

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы цвета огней судов их стран соответствовали бы требованиям Приложения № 1 настоящих Рекомендаций. Компетентные власти предоставляют срок до 1 апреля 1972 года для исполнения вышеуказанных положений.

#### **Светосила судовых огней (статья 1.01, подпункт „q”)**

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы светосила огней на судах их стран соответствовала бы положениям Приложения № 2 настоящих Рекомендаций. Компетентные власти предоставляют срок до 1 апреля 1972 года для исполнения вышеуказанных положений.

#### **Водитель и экипаж (статьи 1.02, 1.08, 1.09)**

Компетентные власти установят для судов, плавающих под флагом их страны, требуемую от экипажа (включая судоводителя) квалификацию и какие члены экипажа должны иметь соответствующие свидетельства, причем они предпишут, что указанные свидетельства должны находиться на судне в пути и на борту плавучих средств во время работы. Свидетельства, выдаваемые экипажу компетентными органами одной придунайской страны, будут признаваться компетентными органами других придунайских стран.

#### **Использование водного пути (статья 1.06)**

Компетентные власти могут предписать Правила, касающиеся длины, ширины, надводного габарита, осадки и скорости судов, составов, сченных групп, а также плотов, принимая во внимание характеристику судоходного пути, а в случае необходимости, интенсивность движения.

### **Временные предписания (статья 1.22)**

Временные предписания, издаваемые компетентными властями в особых случаях в интересах безопасности и надлежащего порядка судоходства, должны быть доведены своевременно до сведения судоводителей.

### **Положения, касающиеся перевозки опасных веществ (статья 1.23)**

Компетентные власти должны доводить до сведения судоводителей особые предписания, касающиеся условий стоянки судов, перевозящих опасные вещества, способа хранения грузов на борту, их обработки, а также безопасности экипажа.

### **Официальный опознавательный знак малых судов (статья 2.02)**

Компетентные власти могут предписывать для всех малых судов их страны или для некоторых категорий этих судов несение официального опознавательного знака, устанавливаемого властями. Высота этого знака должна быть не менее 10 см, причем он наносится на передней части судна с двух сторон светлой краской на темном фоне или темной краской на светлом фоне.

### **Грузовые марки и шкалы осадки (статья 2.04 и пункты 4 и 5 Приложения 2 к Правилам)**

1. Компетентные власти предпишут для судов своей страны, что высота прямоугольников, составляющих грузовые марки, должна быть не менее 3 см и, что одна пара марок, либо та, которая находится на середине длины, либо у середины в кормовой части судна, должна быть дополнена кругом, диаметром приблизительно 20 см, причем толщина линии круга должна быть 3 см. Круг наносится посередине марки таким образом, чтобы его центр находился на горизонтальной черте грузовой марки.

2. Компетентные органы предоставлят срок до 1 апреля 1979 года для нанесения новых грузовых марок и шкал осадки.

### **Ночная ходовая сигнализация малых судов (статья 3.13)**

Компетентные власти могут предписать, что:

а) малые суда, указанные в пункте 2 статьи 3.13, скорость которых превышает 10 км/час, за исключением служебных шлюпок, должны нести сигнализацию, указанную в пункте 1 этой статьи;

б) положения пункта 2 статьи 3.13 применяются к некоторым типам малых судов, указанных в пункте 1 этой статьи, если их скорость не превышает 10 км/час.

#### *Дополнительная ночная сигнализация судов, перевозящих некоторые воспламеняющиеся вещества (статья 3.14)*

- a) Компетентные власти допускают, чтобы синий огонь, предусмотренный в пункте 2 „а“ статьи 3.14, был заменен до 1 апреля 1972 года красным огнем, предписанным во 2 и 3 абзацах статьи 48 действующих до 31 марта 1970 года Основных положений о плавании по Дунаю;
- b) компетентные власти допускают переходный срок до 1 апреля 1972 года в отношении применения синего огня, предусмотренного в пункте 2 „б“ статьи 3.

#### *Ночная сигнализация паромов на ходу (статья 3.16)*

Компетентные власти могут освобождать паромы, указанные в пункте 1 статьи 3.16, на участках, где ночное плавание вниз по течению редко практикуется, от обязательства нести огонь, предписанный в подпункте „с“ этого пункта.

#### *Ночная стояночная сигнализация судов (статья 3.20)*

Когда суда находятся на стоянке в таких условиях, что компетентные власти считают их сигнализацию излишней, они могут освободить их от обязательства нести огни, предписанные в статье 3.20.

#### *Слышимость звуковых сигналов судов (статья 4.01)*

Компетентные власти примут необходимые меры для обеспечения слышимости звуковых сигналов судов другими судами. Для этой цели они предпишут, чтобы взвешенный уровень акустического давления в рулевой рубке на уровне головы штурвального не превышал 80 дБ(А), если судно совершает плавание в нормальных эксплуатационных условиях.

Компетентные власти предоставят срок до 1 апреля 1974 года для выполнения вышеуказанных положений. Кроме того, в особых случаях компетентные власти могут допускать отступления, которые они считают необходимыми.

#### *Технические характеристики звуковых сигналов судов (статья 4.01, п. 1 „а“)*

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы звуковые сигналы судов, упомянутых в ст. 4.01, п. 1 „а“ Правил и принадлежащих им стране, отвечали бы предписаниям Приложения № 3 к настоящим Рекомендациям.

Компетентные власти предоставят срок до 1 апреля 1972 года для исполнения вышеуказанных положений.

*Световой сигнал, синхронизируемый со звуковыми сигналами  
(статья 4.01, п. 2)*

Компетентные власти предоставляют срок до 1 апреля 1972 года для установления этого сигнала на судах.

*Параллельное плавание судов (статья 6.17)*

В случае необходимости компетентные власти могут запретить на некоторых участках параллельное плавание судов.

**ПРИЛОЖЕНИЯ 1—3**  
**К ОСОБЫМ РЕКОМЕНДАЦИЯМ**

## *Приложение 1*

### ЦВЕТ ОГНЕЙ

1. Предписанные в настоящих Правилах огни подразделяются по цвету на:

- белые огни,
- красные огни,
- зеленые огни,
- желтые огни,
- синие огни.

Эти огни составляют пятицветную систему сигнализации, которая соответствует рекомендациям Международного Комитета по светотехнике (МКС) [публикация МКС № 2 (W—1.3.3) 1959: „Цвета световых сигнальных знаков”].

2. Цвета огней определяются хроматическим расположением их излучения в цветовом графике МКС (см. график).

3. Хроматичность огней, предписанных настоящими Правилами, должна находиться в пределах, рекомендованных МКС для пятицветной системы, если можно различить белый и желтый цвет, причем предел желтого в сторону белого и предел белого в сторону желтого соответственно установлены в  $x = 0,575$  и  $x = 0,525$ . Пределы цветов устанавливаются при помощи уравнений таблицы 1, а на графике дается их графическое изображение.

Внутри указанных пределов следует преимущественно пользоваться более узкими хроматическими секторами, определяемыми при помощи уравнений таблицы 2; они изображены на графике пунктирными линиями. Для включения этих хроматических секторов в цветовой график МКС можно также исходить из точек пересечений линий, обозначающих пределы цветов. Координаты этих точек пересечения указаны в таблицах 3 и 4.

Таблица 1

<b>Цвет</b>	Уравнения для линий, обозначающих пределы цветов в цветовом графике МКС [публикация МКС № 2 (W—1.3.3) 1959]. с учетом ограничений, вытекающих из указанного выше пункта 3.	
Белый	Предел в сторону пурпурного:	$y = 0,050 + 0,750 x$
	Предел в сторону красного:	$y = 0,382$
	Предел в сторону желтого:	$x = 0,525$
	Предел в сторону зеленого:	$y = 0,150 + 0,640 x$
	и	$y = 0,440$
	Предел в сторону синего:	$x = 0,310$
Красный	Предел в сторону пурпурного:	$x = 0,980 - y$
	Предел в сторону желтого:	$y = 0,335$
Зеленый	Предел в сторону желтого:	$x = 0,360 - 0,080 y$
	Предел в сторону синего:	$y = 0,390 - 0,171 x$
	Предел в сторону белого:	$x = 0,650 y$
Желтый	Предел в сторону красного:	$y = 0,382$
	Предел в сторону зеленого:	$x = 0,575$
	Предел в сторону белого:	$y = 0,790 - 0,667 x$
Синий	Предел в сторону пурпурного:	$x = 0,133 + 0,600 y$
	Предел в сторону зеленого:	$y = 0,065 + 0,805 x$
	Предел в сторону белого:	$x = 0,400 - y$

Таблица 2

Цвет	Уравнения для линий, обозначающих пределы цветов в цветовом графике МКС для более узких хроматических секторов, которыми следует преимущественно пользоваться	
Белый	Предел в сторону пурпурного:	$y = 0,050 + 0,750 x$
	Предел в сторону красного:	$y = 0,382$
	Предел в сторону желтого:	$x = 0,525$
	Предел в сторону зеленого:	$y = 0,150 + 0,640 x$
	"	$y = 0,440$
	Предел в сторону синего:	$x = 0,310$
Красный	Предел в сторону пурпурного:	$x = 0,980 - y$
	Предел в сторону желтого:	$y = 0,320$
	Предел в сторону красного с наибольшей длиной волны:	$y = 0,290$
Зеленый	Предел в сторону желтого:	$y = 0,623 - 0,408 x$
	Предел в сторону синего:	$y = 0,390 - 0,171 x$
	Предел в сторону белого:	$x = 0,625 y - 0,041$
Желтый	Предел в сторону красного:	$y = 0,382$
	Предел в сторону зеленого:	$x = 0,575$
	Предел в сторону белого:	$y = 0,790 - 0,667 x$
Синий	Предел в сторону пурпурного:	$x = 0,104 + 0,807 y$
	Предел в сторону зеленого:	$y = 0,833 x + 0,020$
	Предел в сторону белого:	$x = 0,360 - y$

Таблица 3

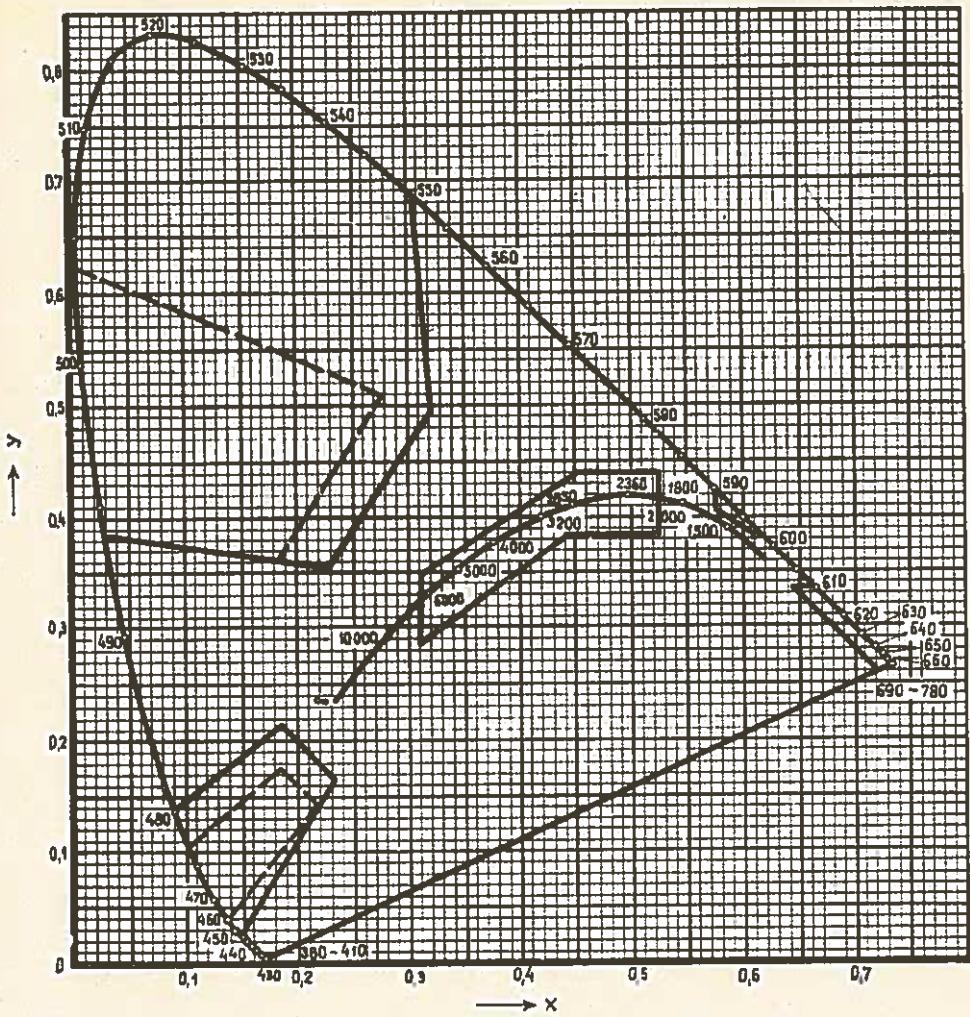
Цвет	Координаты предельных точек											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Белый	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,453	0,440	0,310	0,348
Красный	0,721	0,259	0,735	0,265	0,665	0,335	0,645	0,335	—	—	—	—
Зеленый	0,028	0,385	0,229	0,352	0,321	0,493	0,305	0,689	—	—	—	—
Желтый	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,575	0,406	—	—	—	—
Синий	0,146	0,025	0,233	0,167	0,186	0,214	0,090	0,137	—	—	—	—

Координаты точек пересечений линий, обозначающих пределы цветов, согласно публикации МКС № 2 (W—1.3.3) 1959.

Таблица 4

Цвет	Координаты предельных точек											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Белый	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,453	0,440	0,310	0,348
Красный	0,690	0,290	0,710	0,290	0,660	0,320	0,660	0,320	—	—	—	—
Зеленый	0,028	0,385	0,183	0,359	0,277	0,510	0,004	0,622	—	—	—	—
Желтый	0,612	0,382	0,618	0,382	0,575	0,425	0,575	0,406	—	—	—	—
Синий	0,136	0,040	0,218	0,142	0,185	0,175	0,102	0,105	—	—	—	—

Координаты точек пересечений линий, обозначающих пределы цветов, более узких хроматических секторов, которыми следует преимущественно пользоваться.



### ЦВЕТОВОЙ ГРАФИК МКС ,

на котором нанесены линии пределов цветов для белого, красного, зеленого, желтого и синего огней, согласно публикации МКС № 2 (W—1.3.3) 1959, с учетом ограничений, вытекающих из указанного выше пункта 3. Пунктирные линии указывают более узкие хроматические секторы, которыми следует преимущественно пользоваться.

Хроматическое расположение излучения черного тела соответствует, например:

2000°К пламя керосиновой лампы

2360°К пустотная лампа накаливания

2850°К газополная лампа накаливания  
(свет колориметрического эталона А).

## Приложение 2

### СВЕТОСИЛА ОГНЕЙ

1. Огни судов в соответствии с их светосилой называются:

яркими огнями,  
ясными огнями или  
обыкновенными огнями.

2. Цветные огни получаются обычно при помощи белого источника света (например, электрическая или керосиновая лампа) и цветного фильтра. Пределы цветов огней установлены для каждого цвета в приложении 1. Общие коэффициенты распространения  $\tau$  для цветных фильтров являются следующими:

красный/зеленый	$\tau = 0,10-0,20$
желтый	$\tau = 0,40-0,60$
синий	$\tau = 0,02$

3. Пределы светосилы различных огней являются следующими:

Таблица 1

Характер огней	Цвет огней			
	белый	красный/ зеленый $\tau = 0,1-0,2$	желтый $\tau = 0,4-0,6$	синий $\tau = 0,02$
яркий	35—50 св*			—
ясный	9—25 св	3,5—20 св	3,6—15 св	—
обыкновенный	2—4 св	0,9—5 св	0,8—2,4 св	0,3—2 св

\* Компетентные власти могут разрешать для судов, приходящих из других бассейнов, светосилу яркого белого огня в 35—100 св.

Вышеуказанные категории цветных огней могут быть получены на практике следующими способами:

<i>Категории огней</i>	<i>Способы их получения</i>
ясный красный/зеленый огонь	яркий белый огонь плюс красный/зеленый фильтр
ясный желтый огонь	ясный белый огонь плюс желтый фильтр
обыкновенный красный/зеленый огонь	ясный белый огонь плюс красный/зеленый фильтр
обыкновенный желтый огонь	обыкновенный белый огонь плюс желтый фильтр
обыкновенный синий огонь	яркий белый огонь плюс синий фильтр.

4. Выше указаны светосилы, используемые в рабочих условиях ( $I_B$ ). При этом учитывается уменьшение светосилы, происходящее в результате длительного использования источников света, и некоторая степень загрязненности фонаря. Используемая в рабочих условиях светосила  $I_B$  соответствует 0,75 фотометрической светосилы  $I_0$ , т. е.  $I_B = 0,75 I_0$ .

##### 5. Распределение светосилы

Величины светосилы, указанные в таблице 1, действительны для всех направлений в горизонтальной плоскости, проходящей через оптический фокус в полезном секторе фонаря, находящегося в вертикальном положении. При наклоне фонаря по отношению к горизонтали на  $\pm 5^\circ$  необходимо, чтобы величины светосилы достигали по крайней мере 50% светосилы, получаемой при ненаклоненном положении фонаря.

##### 6. Соотношение используемой светосилы и дальности видимости

Соотношение используемой светосилы  $I_B$  в св. и дальности видимости  $t$  огней в морских милях (1 морская миля = 1852 м) определяется следующим уравнением:

$$I_B = 0,7 \cdot t^2 \cdot \sigma^{-t} \quad (t \text{ в морских милях}),$$

где коэффициент 0,7 соответствует пределу восприятия освещенности глазом в  $2 \cdot 10^{-7}$  люкс, причем принят во внимание пересчет метров на морские мили, где  $\sigma$  означает коэффициент распространения в атмосфере на расстоянии в одну морскую милю. Для измерения светосилы здесь принята величина  $\sigma = 0,6$ .

Если вместо коэффициента  $\sigma$  используется коэффициент распространения в атмосфере  $q$ , приведенный к расстоянию в один километр, и если дальность видимости  $t$  указана в км, уравнение принимает следующий вид:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t} \quad (t \text{ в км}).$$

Величине  $\sigma = 0,6$  соответствует тогда величина  $q = 0,76$ .

По этому уравнению дальность видимости огней, указанных в таблице 1, будет следующей:

Таблица 2

Характер огней	белый	красный/ зеленый	желтый	синий
яркий	5,9—6,5 км*	—	—	—
ясный	3,9—5,3 км	2,8—5,0 км	2,9—4,6 км	—
обыкновенный	2,3—3,0 км	1,7—3,2 км	1,6—2,5 км	1,0—2,3 км

\* Компетентные власти могут разрешать для судов, приходящих из других бассейнов, дальность видимости яркого белого огня в 5,9—8 км

## *Приложение 3*

### **ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ**

#### **I. ЭВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ**

Механические действующие звуковые сигнальные приборы, используемые на судах внутреннего плавания, должны подавать звуковые сигналы, имеющие следующие характеристики:

##### **1. Частота:**

- a) Основная частота звуковых сигналов „моторных судов”, исключая малые суда, предусмотренные в подиункте „б”, должна составлять 200 гц с допуском в  $\pm 20\%$ .
- b) Что касается „малых судов”, которые не оборудованы или не используются для взятия на буксир судов иных, чем малые суда, основная частота звука должна превышать 350 гц.
- c) Что касается трехзвуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в пасмурную погоду с использованием радиолокаторов, основные частоты звуков должны составлять 165—297 гц с интервалом по крайней мере в 2 полных тона между наиболее высоким и наиболее низким тоном.

##### **2 Уровень акустического давления**

Указанные ниже уровни акустического давления измеряются на расстоянии 1 метра впереди от центра отверстия рупора или приводятся к этому расстоянию, причем измерение по возможности должно проводиться на открытой местности.

- a) Что касается „моторных судов”, исключая малые суда, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 130—140 дб (А).
- b) Что касается „малых судов”, которые не оборудованы или не используются для взятия на буксир судов иных, чем малые суда, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 100—125 дб (А).
- c) Что касается трехзвуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в пасмурную погоду с использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления каждого звука должен составлять 130—140 дб (А).

## II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Контроль уровня акустического давления должен производиться авторитетными органами власти при помощи сонометра, удовлетворяющего стандарту Международной электротехнической комиссии (ссылка: МЭК. 179), или при помощи обычного сонометра, стандартизированного МЭК (ссылка: МЭК. 123).

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	
ГЛАВА 1 — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	7
Статья 1.01 — Значение некоторых терминов .....	7
Статья 1.02 — Водитель .....	8
Статья 1.03 — Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту .....	9
Статья 1.04 — Общие обязанности соблюдать бдительность .....	9
Статья 1.05 — Управление в особых обстоятельствах .....	10
Статья 1.06 — Использование водного пути .....	10
Статья 1.07 — Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров .....	10
Статья 1.08 — Строительство судов, их оснащение и экипаж .....	10
Статья 1.09 — Управление судном .....	11
Статья 1.10 — Судовые документы .....	11
Статья 1.11 — Правила плавания .....	11
Статья 1.12 — О предметах на борту; потеря предметов; препятствия .....	11
Статья 1.13 — Предохранение сигнальных знаков водного пути .....	12
Статья 1.14 — Повреждение искусственных сооружений .....	12
Статья 1.15 — Запрещение сбрасывать и сливать с судов посторонние предметы и вещества в водный путь .....	12
Статья 1.16 — Спасение и оказание помощи .....	13
Статья 1.17 — Находящиеся на мели или затонувшие суда .....	13
Статья 1.18 — Обязательство освобождать фарватер .....	13
Статья 1.19 — Особые распоряжения .....	13
Статья 1.20 — Контроль .....	14
Статья 1.21 — Особые перевозки .....	14
Статья 1.22 — Временные предписания .....	14
Статья 1.23 — Положения, касающиеся перевозки опасных веществ .....	14
Статья 1.24 — Убежище и зимний отстой судов .....	15
Статья 1.25 — Область применения настоящих Правил .....	15

<b>ГЛАВА 2 — ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, МАРКИ И ШКАЛЫ, ОБМЕР СУДОВ .....</b>	<b>16</b>
Статья 2.01 — Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов	16
Статья 2.02 — Опознавательные знаки малых судов .....	17
Статья 2.03 — Обмер судов .....	17
Статья 2.04 — Грузовые марки и шкалы осадки .....	17
Статья 2.05 — Опознавательные знаки якорей .....	18
<b>ГЛАВА 3 — ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ .....</b>	<b>19</b>
<b>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>19</b>
Статья 3.01 — Применение .....	19
Статья 3.02 — Огни .....	19
Статья 3.03 — Флаги и щитки .....	19
Статья 3.04 — Цилиндры, шары и конусы .....	19
Статья 3.05 — Запрещенные огни и сигналы .....	20
Статья 3.06 — Запасные огни .....	20
Статья 3.07 — Осветительные устройства и прожекторы .....	20
<b>II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>21</b>
<b>II. А. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>21</b>
Статья 3.08 — Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов	21
Статья 3.09 — Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов .....	21
Статья 3.10 — Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов .....	22
Статья 3.11 — Ночная ходовая сигнализация сцепленных групп .....	23
Статья 3.12 — Ночная сигнализация парусных судов .....	24
Статья 3.13 — Ночная ходовая сигнализация малых судов, за исключением парусных судов .....	24
Статья 3.14 — Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества .....	25
Статья 3.15 — Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества .....	26
Статья 3.16 — Ночная ходовая сигнализация паромов .....	27
Статья 3.17 — Дополнительная ночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки во время плавания .....	27
Статья 3.18 — Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность .....	27

Статья 3.19 — Ночная ходовая сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами .....	28
<b>II. В. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>28</b>
Статья 3.20 — Ночная стояночная сигнализация судов .....	28
Статья 3.21 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества .....	28
Статья 3.22 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества .....	28
Статья 3.23 — Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов .....	29
Статья 3.24 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки .....	29
Статья 3.25 — Ночная стояночная сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами .....	29
Статья 3.26 — Ночная стояночная сигнализация некоторых рыболовных судов .....	29
Статья 3.27 — Ночная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера .....	29
Статья 3.28 — Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучих сооружений, якоря которых могут представлять опасность для судоходства .....	30
<b>III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>30</b>
<b>III. А. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>30</b>
Статья 3.29 — Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов .....	30
Статья 3.30 — Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель .....	31
Статья 3.31 — Дневная ходовая сигнализация некоторых малых моторных судов .....	31
Статья 3.32 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества .....	31
Статья 3.33 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества .....	32
Статья 3.34 — Дневная ходовая сигнализация паромов .....	32
Статья 3.35 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки .....	32
Статья 3.36 — Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, пользующихся приоритетом прохода .....	33

<b>III. В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>33</b>
Статья 3.37 — Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества .....	33
Статья 3.38 — Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества .....	33
Статья 3.39 — Дневная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки .....	33
Статья 3.40 — Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов на стоянке .....	34
Статья 3.41 — Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера .....	34
Статья 3.42 — Дневная сигнализация судовых якорей ..	34
<b>IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>35</b>
Статья 3.43 — Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	35
Статья 3.44 — Сигнализация, указывающая на запрещение курить или пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами .....	35
Статья 3.45 — Сигнализация судов речного надзора .....	35
Статья 3.46 — Сигналы бедствия .....	35
Статья 3.47 — Сигнализация запрещения боковой стоянки .....	36
<b>ГЛАВА 4 — ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ .....</b>	<b>37</b>
Статья 4.01 — Общие положения .....	37
Статья 4.02 — Использование звуковых сигналов .....	37
Статья 4.03 — Запрещенные звуковые сигналы .....	38
<b>ГЛАВА 5 — СИГНАЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ</b>	<b>39</b>
Статья 5.01 — Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути .....	39
Статья 5.02 — Сигнализация фарватера и навигационных опасностей .....	39
<b>ГЛАВА 6 — ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>	<b>40</b>
<b>А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>40</b>
Статья 6.01 — Определения .....	40
Статья 6.02 — Малые суда; суда на подводных крыльях .....	40
<b>В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН .....</b>	<b>41</b>
Статья 6.03 — Общие положения .....	41
Статья 6.04 — Встречное плавание; общие правила .....	41

Статья 6.05 — Встречное плавание. Отступления от общих правил .....	42
Статья 6.06 — Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега .....	43
Статья 6.07 — Расхождение в узких проходах .....	43
Статья 6.08 — Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути .....	43
Статья 6.09 — Обгон. Общие положения .....	44
Статья 6.10 — Обгон. Управление судами и их сигналы .....	44
Статья 6.11 — Обгон судов, передвигающихся при помощи тяги с берега	45
<b>С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>	<b>45</b>
Статья 6.12 — Плавание на участках, на которых путь предписан .....	45
Статья 6.13 — Поворот .....	45
Статья 6.14 — Управление судном при отходе и при пересечении рек и каналов .....	46
Статья 6.15 — Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава .....	46
Статья 6.16 — Вход в затоны и притоки и выход из них .....	46
Статья 6.17 — Параллельное плавание судов, запрещение приближаться к судну .....	47
Статья 6.18 — Запрещение волочить якоря, тросы или цепи .....	47
Статья 6.19 — Запрещение плавания дрейфом .....	47
Статья 6.20 — Предохранение от болтанки .....	48
Статья 6.21 — Составы и склененные группы .....	48
Статья 6.22 — Временное прекращение судоходства .....	48
<b>D. ПАРОМЫ .....</b>	<b>49</b>
Статья 6.23 — Правила, относящиеся к паромам .....	49
<b>E. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ .....</b>	<b>49</b>
Статья 6.24 — Проход под мостами и проход плотин. Общие положения .....	49
Статья 6.25 — Проход под постоянными мостами .....	49
Статья 6.26 — Проход через разводные мосты .....	50
Статья 6.27 — Проход плотин .....	50
Статья 6.28 — Проход шлюзов .....	51
Статья 6.29 — Порядок прохода через шлюзы .....	52
<b>F. ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА .....</b>	<b>52</b>
Статья 6.30 — Ограничение плавания .....	52
Статья 6.31 — Эквивалентные сигналы, подаваемые во время движения .....	53

Статья 6.32 — Эзуковые сигналы во время стоянки .....	53
Статья 6.33 — Специальные положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора .....	53
Статья 6.34 — Положения, относящиеся к судам, которые слышат сигнал, предписанный в пункте 5 „а“ ст. 6.33 .....	54
<b>ГЛАВА 7 — ПРАВИЛА СТОЯНКИ .....</b>	<b>55</b>
Статья 7.01 — Общие положения. Места стоянки на якоре и на швартовых .....	55
Статья 7.02 — Безопасность стоянки на якоре и на швартовых .....	55
Статья 7.03 — Запрещение стоянки на якоре и на швартовых .....	55
Статья 7.04 — Запрещение стоянки на якоре .....	56
Статья 7.05 — Запрещение швартовки .....	56
Статья 7.06 — Вахта .....	56
<b>ГЛАВА 8 — ОСОБЫЕ ПРАВИЛА .....</b>	<b>57</b>
Статья 8.01 — Запрещение доступа на борт .....	57
Статья 8.02 — Запрещение курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами .....	57
Статья 8.03 — Запрещение устанавливать сети или другие орудия лова .....	57

#### **ПРИЛОЖЕНИЯ К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

1. Отличительная литерра или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов, принадлежащих придунайским государствам .....	61
2. Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания .....	63
3. Визуальные сигналы судов .....	65
4. Воспламеняющиеся вещества, при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.14 и 3.21 (ночью), а также 3.32 и 3.37 (днем) .....	85
5. Взрывчатые вещества, при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.15 и 3.22 (ночью), а также 3.33 и 3.38 (днем) .....	86
6. Эзуковые сигналы судов .....	87
7. Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути .....	92
8. Плавучие и береговые сигнальные знаки, ограждающие стороны фарватера и навигационные опасности .....	105
<b>ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ .....</b>	<b>117</b>

ПРИЛОЖЕНИЯ К ОСОБЫМ РЕКОМЕНДАЦИЯМ

1. Цвет огней .....	125
2. Светосила огней .....	131
3. Звуковые сигналы .....	134