

# КОММЕНТАРИИ

К НЕКОТОРЫМ СТАТЬЯМ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУМАЮ



ДУШАЙСКИЙ КОЛЛЕКТИВ  
МОСКВА, 1928 г.

# **КОММЕНТАРИИ**

**К НЕКОТОРЫМ СТАТЬЯМ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ  
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ**  
БУДАПЕШТ, 1973 г.

Настоящие Комментарии к некоторым статьям Основных положений о плавании по Дунаю /ОППД/ приняты Постановлением XXXI сессии Дунайской Комиссии от 19 марта 1973 г. /док. ДК/СЕС 31/39/.



## В В Е Д Е Н И Е

Настоящие Комментарии не вносят изменения в Основные положения о плавании по Дунаю. Они преследуют цель предоставить судоводителям возможность лучше понять и применять упомянутые положения и избежать любых расхождений в их толковании.

В случае расхождения между толкованием Комментариев и ОППД, только текст последних имеет силу.



## Глава I

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья I.0I, пункт "e"

Термин "стоят непосредственно на якоре" означает, что судно или плот, будучи связанными с грунтом, надежно удерживаются на месте своими якорями или же закреплены к бочке, или к другому подобному сооружению.

Термин "стоят косвенно на якоре" означает, что судно или плот ошвартованы к другому судну или плоту, которые в свою очередь стоят на якоре в вышеприведенном смысле.

#### Статья I.2I, пункт "a"

Понятие "суда необычной категории" определяется, что по своим габаритам или навигационным характеристикам эти суда отличаются от обычно эксплуатируемых судов. Эти "суда необычной категории" не осуществляют регулярного плавания, а проходят по судоходному пути эпизодически, требуя при этом специальных мер обеспечения и особой проводки.

## Глава 3

### ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

#### Статья 3.I2, пункт I

Выражение "при приближении других судов показывать на носовой части второй белый обыкновенный огонь" обозначает, что речь идет о выставлении дополнительного обыкновенного белого огня, который сохраняется на носовой части идущего под парусом судна до тех пор, пока его положение по отношению к судну или судам будет таково, что исключает опасность их столкновения.

### Статья 3.14, пункт 2 "б"

При применении этого пункта следует иметь в виду следующее:

1. Если буксируемый состав состоит из судов, перевозящих только воспламеняющиеся вещества, то обыкновенный синий огонь на их кормовой части устанавливается на:

- концевом судне /буксировка в кильватер в одну линию/;
- на каждом судне последнего ряда состава, состоящего из двух единиц, а если более двух единиц, - то только на судах по краям ряда.

2. Если буксируемый состав состоит из судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества, и других судов, то обыкновенный синий огонь в кормовой части должны нести:

- суда концевого ряда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, который считается последним по отношению к впереди идущему ряду, состоящему из одного или нескольких судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества. Иными словами, концевым рядом, включающим суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, будет считаться такой ряд, когда идущие за ним ряды, не имеют в составе судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества.

При этом суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества в составе концевого ряда, должны нести обыкновенный синий огонь на их кормовой части:

- если в ряду с другими судами находится только одно судно, перевозящее воспламеняющиеся вещества, то на нем;
- если в ряду находятся два счаленных борт о борт судна, перевозящие воспламеняющиеся вещества, то на каждом из них;
- если в ряду находится более двух судов, счаленных борт о борт и перевозящих воспламеняющиеся вещества, то на этих судах по краям ряда;



- если в ряду находятся два счаленных борт о борт судна, перевозящих воспламеняющиеся вещества, затем поставлено одно или несколько обычных судов и вновь судно, перевозящее воспламеняющиеся вещества, то на крайних судах ряда, перевозящих воспламеняющиеся вещества.

/См. в приложении № 3 к ОППД примеры применения пункта 2"b" статьи 3.14/.

#### Пункт 4

В случае, если перевозка осуществляется методом толкания и толкаемый состав, перевозящий воспламеняющиеся вещества, пользуется вспомогательным буксиром, то этот буксир должен нести помимо двух топовых и бортовых огней, а также обыкновенного желтого огня - обыкновенный синий огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, то есть в  $225^\circ$  и помещаемый на расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями.

Идущий же на буксире толкаемый состав должен нести:

- один обыкновенный синий огонь /видимый по дуге горизонта в  $225^\circ$ /, установленный на переднем судне состава /на котором установлена мачта для несения топовых огней в форме равно-стороннего треугольника/ и помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним топовым огнем равно-стороннего треугольника /при указанном виде буксировки белые топовые огни не включаются/;
- второй обыкновенный синий огонь на кормовой части толкача в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы этот огонь был виден со всех сторон.

Кроме того, в качестве кормовых огней состав должен нести обыкновенный белый огонь с сектором освещения в  $135^\circ$  на каждом судне, общая ширина которого видна сзади. Однако, если помимо толкача имеется более двух видимых сзади судов, этот огонь должны нести только два крайних судна, которые находятся с наружной стороны состава. В случае, когда корма толкача выступает сзади толкаемого состава, то он также обязан нести обыкновенный белый кормовой огонь с сектором освещения в  $135^\circ$ .

### Статья 3.27

"Судном на мели" считается всякое судно, севшее на грунт или на иное подводное препятствие и потерявшее, вследствие этого, способность свободно передвигаться и маневрировать.

Следовательно, судно считается:

- севшим на мель, как только оно, войдя в соприкосновение с грунтом или иным подводным препятствием, утратит способность двигаться;
- снявшимся с мели, как только оно получит способность двигаться самостоятельно /от изменения уровня воды, подмывом воды и сносом течения, в результате выгрузки и тому подобных мер/ или с помощью другого судна или тяги с берега.

Этими же соображениями следует определять время включения соответствующей сигнализации, обозначающей стороны закрытого или свободного фарватера.

Судно, ошвартованное к судну, стоящему на мели, должно в смысле ОППД считаться судном, стоящим на якоре.

Определение севших на мель судов относится также к статье 3.4I в части дневной сигнализации.

Предписанная положением настоящей статьи сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств или выполняющих работы на судоходном пути состоит из вертикально расположенных верхнего ясного красного огня и ниже него в одном метре, ясного белого огня, которая аналогична сигнализации судов, подлежащих предохранению от болтанки.

Учитывая, что суда и плавучие средства в указанных выше условиях /стоят на мели, затонули или выполняют работы на судоходном пути/ в случае прохода в их близи других судов, подлежат предохранению от болтанки и одновременно указывают сторону свободного фарватера, установлена такая совмещенная сигнализация.

## Глава 6

### ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

#### Статья 6.03, пункт I

Выражение "когда ширина фарватера безусловно достаточна" основано на критерии беспрепятственного плавания судов, караванов или счаленных групп, габариты которых исключают любую возможность возникновения явления присасывания, навала или посадки на кромках фарватера при встрече или обгоне, когда суда, караваны или счаленные группы отклоняются в соответствующую сторону кромки фарватера.

Физическая сущность присасывания заключается в том, что при сближении судов бортами /явление присасывания может возникнуть и между судами, одно из которых не имеет хода/ поток воды между ними сужается, его скорость увеличивается, а гидродинамическое давление между бортами судов уменьшается. Риск присасывания при расхождении судов увеличивается когда:

- расстояние между ними мало,
- их размеры сильно различаются,
- суда груженые,
- суда идут по мелководью,
- скорости судов значительны.

Практически явление присасывания проявляется в том, что нос меньшего судна неожиданно и стремительно уклоняется в сторону большего судна, причем обычно этот разворот предотвратить или остановить не удается.

#### Статья 6.04, пункт I

Наиболее ответственным элементом в речной практике судоходства в обеспечении безопасного плавания является правильно выбранный маневр по беспрепятственному расхождению судов или составов.

По смыслу этого пункта видно, что приоритет прохода принадлежит судам, идущим вниз, поскольку в силу действия попутного с ними течения, они находятся в невыгодных условиях для маневрирования при расхождении по отношению к судам, идущим вверх. Действи-

тельно, суда, идущие вниз, находясь в попутном потоке, затруднены в выполнении быстрого маневра по постановке на якорь или прекращению поступательного движения.

Учитывая это, смысл настоящего пункта заключается в том, что при встречном плавании идущие вверх суда, учитывая местные условия и движение других судов, предоставляют соответствующий путь идущим вниз судам.

Поскольку речное судоходство осуществляется в условиях сплошной узкости, то в большинстве своем суда при встречном плавании в первоначальный момент, сближаясь, могут идти прямо или почти прямо друг на друга, и в этой связи, для безопасности расхождения, они зачастую обязаны отклониться от своих курсов, и суда, идущие вверх, предоставляя по положению судам, идущим вниз, соответствующий путь, первыми выбирают сторону расхождения.

Выбор стороны расхождения судами, идущими вверх, определен правилами, исходя из того, что они, находясь ближе к месту встречи с судами, более правильно смогут оценить обстановку и, тем самым, предоставить им соответствующий путь. Кроме этого, суда, идущие вверх и свободнее регулируя своим ходом вплоть до полной остановки, могут выбрать более благоприятные условия места расхождения со встречными судами.

Положения Правил по расхождению судов не предписывают никаких привилегий судам, занятым буксировкой, рассматривая буксирующее судно с буксируемы ми судами как единый комплекс, хотя такие суда, как правило, затруднены в маневрировании. Вместе с тем, хорошая речная практика, диктуемая требованиями безопасности судоходства, рекомендует, принимая во внимание ограниченные маневренные возможности судов, занятых буксировкой, учитывать их положение при выборе места и стороны расхождения. Тем не менее, следует еще раз подчеркнуть, что это не дает права буксирующим судам нарушать какие-либо предписания Правил.

#### Пункты 2, 3, 4 и 5

I. В осуществлении безопасного расхождения судов главная роль принадлежит правильной оценке навигационных условий места встречи, которая достигается

хорошим знанием его специологии, ситуации других судов и, как следствие этого, - своевременно и правильно принятому решению по выбору стороны расхождения. Оценив навигационные условия места расхождения судов при встрече, следует стремиться, чтобы оно проходило на участках с безусловно достаточной шириной фарватера, прямыми плесами, при отсутствии свального течения или близко расположенных навигационных препятствий.

Поскольку суда, идущие вверх, предоставляют судам, идущим вниз, соответствующий путь, они первыми подают предписанный сигнал, учитывая стороны расхождения.

2. Выше говорилось, что маневру для судов, идущих вверх, должен предшествовать тщательный анализ обстановки, целью которого является определение ситуации и выбор конкретных действий для благополучного расхождения. Запоздание с началом такого маневра, если к тому не было особых причин /встречные, идущие вниз буксирные суда выходят из-за поворота и поэтому нельзя судить о размерах их составов и положении по отношению к буксировщикам, близость других судов, препятствующих осуществлению маневра и др./, несовместимо с требованиями безопасного плавания. Поэтому, как только будет произведена оценка обстановки и принято решение о сторонах расхождения, идущие вверх суда должны сразу же приступить к выполнению маневра расхождения, не допуская опасного бокового сближения судов.

3. Следует иметь в виду, что первоначальные неправильные действия по расхождению судов, идущих вверх, не освобождают суда, идущие вниз, от принятия всех мер для предотвращения столкновения, которые диктуются здравым смыслом и хорошей речной практикой.

Действия, соответствующие хорошей речной практике, направленные на повышение безопасного расхождения судов при встречном плавании, водителями могут сводиться:

- к учету навигационно-гидрографической обстановки, условий плавания, погоды, места встречи, маневренных свойств и состояния своего и, насколько это доступно, - встречных судов;



- к готовности при выполнении маневра расхождения предпринять нужные действия и избежать столкновения при любых ошибочных и неосторожных действиях встречного судна;
- к избежанию, по возможности, расхождения с судами там, где это трудно выполнимо /в местах поворотов, перекаатов и перевалов, наличия свального течения, недостаточной ширины фарватера, большого количества навигационных опасностей, примыкающих к фарватеру/;
- к готовности сигнальных средств /звуковые сигналы, отмашки/, изменения курса и скорости, остановки машины, дачи заднего хода, отдачи якорей, использования буксирной лебедки;
- к проверке исправности ходовых огней /плавание в темное время суток/.

Следует помнить, что "лихачество" при маневре расхождения судов никогда не считалось действием хорошей речной практики.

4. В положении настоящей статьи не предписывается в каких случаях и какими бортами следует расходиться судам при встречном плавании. Тем не менее в пункте 2 этой статьи предписывается, что суда, идущие вверх, которые предоставляют с левого борта дорогу судам, идущим вниз, не обязаны подавать сигнала. Смысл этого положения следует понимать так, что при встречном плавании расхождение судов предпочтительнее осуществлять левыми бортами, то есть каждое, изменяя свой курс вправо, не нарушает при этом положение пункта 4 настоящей статьи.

Когда же расхождение при встречном плавании осуществляется правыми бортами, то такой маневр следует понимать в порядке исключения, при наличии особых обстоятельств, в связи с чем идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно показывать сигналы, предусмотренные статьей 6.04, пункт 3, подпункты "а" и "б".

Суда, составы и счаленные группы во встречном плавании при расхождении освобождаются от обязанности подавать указанные сигналы с момента, когда суда, на которых находятся водители, осуществляющие управление судами, составами или счаленными группами, пройдут траверзную линию по отношению друг к другу.

5. Положение пункта 4 настоящей статьи предусматривает, что как только возникает опасение, что намерение идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подавать:

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

Однако следует учитывать, что идущие вниз суда могут не слышать или неправильно истолковать сигнал, поданный судами, идущими вверх, или не обратить на него внимания. В этих случаях необходимо судам, идущим вверх, повторить сигнал на расхождение.

6. Приняв стороны расхождения, встречные суда должны при расхождении не только следовать установленными для себя путями, но и точно удерживаться на своих курсах, поскольку из-за рыскливости в темное время суток попеременно может наблюдаться то красный, то зеленый огонь. Такое положение, особенно при малых расстояниях между расходящимися судами, чрезвычайно опасно. Кроме того, рыскание встречного судна может быть принято за начало его поворота и вызвать неверные ответные действия.

7. Когда встречные суда следуют не прямо друг на друга, а их путь проходит по противоположным сторонам фарватера, чем исключается всякая опасность их столкновения, и суда, с целью уточнения своих действий, подали сигналы, какими бортами они намерены расходиться, они могут, учитывая эти обстоятельства, продолжать свой курс без отклонения от берега или от курса, по которому они следуют.

#### Статья 6.05

В статье изложен порядок расхождения судов при встречном плавании, когда предоставленный путь, согласно положениям статьи 6.04, судам, идущим вниз, непригоден, то есть они не согласны со стороной расхождения, указанной судами, идущими вверх.

В этом случае суда, идущие вниз, имеют право требовать, чтобы суда, идущие вверх, изменили свой путь, сменив при этом указанную ранее сторону расхождения. Это право идущих вниз судов является отсут-

плением от общих правил и может иметь место при условии, когда они убедились в том, что их требования о том, чтобы идущие вверх суда изменили свой путь и сменили сторону расхождения, может быть удовлетворено без риска.

По смыслу положения настоящей статьи, когда говорится о требовании идущих вниз судов, чтобы идущие вверх суда изменили свой путь, следует понимать как изменение стороны расхождения, указанной ранее судами, идущими вверх.

Когда суда, идущие вниз, с соблюдением изложенных выше положений, требуют, чтобы идущие вверх суда изменили свой путь, они должны своевременно подавать следующие звуковые сигналы:

- если они хотят разойтись левыми бортами, они должны подать "один короткий звук";
- если они хотят разойтись правыми бортами, они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, показать визуальные сигналы.

Тогда идущие вверх суда должны исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это сигналами, предусмотренными в статье 6.05, пункт 3.

Однако как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда, ранее подавшие звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.05, должны вновь повторить их.

Когда идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и, что это вызывает опасность столкновения, они должны подавать "серии очень коротких звуков". В этом случае водители должны предпринять все нужные действия и возможные меры, чтобы избежать эту опасность. В приведенных положениях, когда суда, идущие вниз, не согласны с путем, предоставленным для них судами, идущими вверх, и требуют его изменения и, в свою очередь, суда, идущие вверх, не могут согласиться с этим требованием, будет считаться хорошей речной практикой, если встречные суда, начиная с момента обмена сигналами для установления пригодного для них пути и конца расхождения, примут все необходимые меры предосторожности и уменьшат скорости хода судов.



Следует иметь в виду, что, осуществляя указанные маневры расхождения, водители обязаны как сигналами, так и действиями совершенно ясно показать свои намерения, чтобы на другом судне правильно его поняли, выбрали верный ответный маневр и осуществили его.

#### Статья 6.07

Термин "узкий проход" обозначает участок реки, на котором судоходство стеснено из-за ширины фарватера, который на нем значительно меньше чем ширина фарватера выше- и нижележащих участков реки, в силу чего вызывает опасность столкновения при встрече и обгоне. Плавание в узких проходах, в которых встреча и обгон судов запрещены из-за значительной протяженности и ограниченной видимости, как правило, регулируются сигнальными станциями.

Статья 6.07 относится к узким проходам, на которых плавание не регулируется сигнальными станциями.

Излучину с достаточной шириной не следует считать узкостью.

Плавание в узкости - один из самых сложных видов судовождения, при котором даже незначительные ошибки в маневрировании одного из судов могут сильно затруднить действия второго и привести к их столкновению. Поэтому при следовании узким проходом, если это безопасно /отсутствие встречных судов, пристаней, понтонов/, положение статьи требует, чтобы суда проходили его как можно быстрее.

При входе в узкий проход следует самым тщательным образом взвесить навигационные условия плавания /имея в виду ширину фарватера, его направление, глубины, скорость и направление течения, положения навигационных опасностей и виды навигационного ограждения, возможные места подхода к берегу, якорных стоянок и разворота и т.п./ и принять все меры предосторожности.

Перед подходом к узкому проходу суда обязаны дать предупреждающий сигнал - "один продолжительный звук", а в случае необходимости - когда узкий проход является длинным - они должны, проходя через него, повторить этот сигнал. Если судно, услышав указанный сигнал, уже вошло в узкий проход, то в этом случае судно, подавшему сигнал первым, рекомендуется этот сигнал повторить.

Звуковой сигнал в данном случае не означает никакого маневра судна, подающего его; назначение этого сигнала - предупредить другое судно, приближающееся к узкому проходу или следующее по нему. Если судно, подавшее предупредительный звуковой сигнал, услышит такой же сигнал через относительно большой промежуток времени, то следует полагать, что это не ответный сигнал /встречное судно, находящееся за поворотом, не слышало сигнала первого судна/. В этом случае судно, подавшее сигнал первым, должно его повторить.

#### Статья 6.09

Время и место обгона должны выбираться с учетом конкретных условий плавания, навигационно - гидрографической характеристики участка реки, наличия других судов и т.п.

Обгоняющему судну всегда следует руководствоваться правилом, что, если обгон по каким-либо причинам кажется опасным, его следует отложить.

Учитывая хорошую речную практику, не следует допускать обгон, когда:

- навигационно-гидрографические условия участка неблагоприятны /недостаточная ширина фарватера, излучина реки, малые глубины, наличие переката или перевала, извилистый фарватер, прижимное или свальное течение/;
- в ходе обгона можно ожидать изменения курса обгоняемого судна, например, при обходе знаков плавучего ограждения;
- навстречу обгоняемому судну следует одно или несколько судов.

Особенно недопустимы такие маневры, когда сторона обгона совпадает со стороной предполагаемого изменения курса обгоняемого судна в ходе обгона /на повороте излучины или перевале фарватера/. Такое маневрирование при обгоне может привести к опасному сближению или даже столкновению.

Всегда, когда это возможно, маневр обгона должен быть выбран по времени и месту так, чтобы избежать опасного сближения с обгоняемым судном.

## Статья 6.10, пункт 2

В случаях, когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно уклониться от курса, или когда возникнет опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи предписана система запроса-ответа.

Услышав сигнал "пять коротких звуков" обгоняющее судно должно отказаться от обгона.

При указанной в пунктах 2, 3 и 4 системе запроса-ответа при обгоне ответственность за благоприятный исход маневра лежит на обоих судах: обгоняющем - как решившимся на обгон, и обгоняемом - как согласившимся на предлагаемый маневр.

Большую роль в благоприятном исходе маневра обгона судов играет их скорость.

Скорость при обгоне должна быть такой, чтобы исключалась всякая возможность волнообразования /болтанки/, ухудшающего управляемость обгоняемого судна. Такое нарушение всегда может рассматриваться как невыполнение водителями общепринятой профессиональной практики, поскольку в данном случае будет допущено пренебрежение какой-либо предосторожностью.

Особую осторожность в отношении скорости следует соблюдать при обгоне буксиров с буксируемыми судами или счаленными группами, поскольку разведенное волнение может оборвать буксирный трос, междурядные тросы или швартовы и поставить буксируемые суда или суда счаленной группы в тяжелое положение.

В случае, если находящееся впереди судно не имеет хода, то практика требует обходить такое судно на безопасном расстоянии, при необходимости снизив скорость, чтобы избежать присасывания и волнообразования /болтанки/.

Особую осторожность следует соблюдать при обходе парусных судов, находящихся в штилевых условиях, поскольку в любой момент порыв ветра может сообщить такому судну движение.

Окончанием обгона может считаться момент, когда обогнавшее судно, так же как и судно, оставшееся позади, смогут, не опасаясь столкновения, предпринимать нужные им маневры, то есть когда обгоняемое судно будет окончательно пройдено и оставлено позади.

## Статья 6.12

Выражение "плавание на участках или участке, на которых путь предписан" означает, что по этому пути необходимо следовать в указанном направлении, обозначенном одним из предписывающих знаков В.2, В.3, В.4.

Конец этого участка, где предписания действительны для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения обозначаются указательным сигнальным знаком Е.11.

## Статья 6.30

"Замедленная скорость" означает такую скорость, при которой судно будет иметь возможность полностью остановиться в пределах половины визуальной видимости перед собой.

Выражение "при замедленной скорости" является относительным понятием, поскольку не устанавливает конкретной скорости, применимой во всех случаях. Эта замедленная скорость зависит от целого ряда условий и обстоятельств, а именно:

- от плотности тумана и атмосферных условий, влияющих на слышимость и видимость сигналов;
- от местоположения судна /находится оно в узкой речной долине или в пойменных низких берегах русла/;
- от степени возможности судна, счаленной группы, буксируемого или толкаемого состава управляться и маневрировать;
- от возможной быстроты остановки судна, счаленной группы или толкаемого состава, при даче полного хода назад; быстроты маневра поворота буксирного состава при ходе вниз по течению;
- от навигационных и гидрометеорологических условий плавания;
- от наличия встречных судов.

Во время ограниченной видимости, если условия и местные обстоятельства не угрожают безопасности движения других судов, судно, решившее продолжать свое движение, должно следовать с замедленной скоростью. Вообще же скорость судна при плавании вверх в условиях ограниченной видимости зависит от обстоятельств

каждого конкретного случая и всегда должна быть такой, чтобы судно имело возможность полностью остановиться до столкновения с любым судном, замеченным в тумане. При плавании вниз по течению в условиях ограниченной видимости скорость также зависит от обстоятельств каждого конкретного случая, но все же она должна быть такой, которая необходима только лишь для его безопасного управления.

Суда, попавшие в условия ограниченной видимости, при наличии других движущихся судов и, кроме того, когда между буксиром и буксируемыми судами визуальная связь становится невозможной, должны остановиться, выбрав, если это возможно, стоянку в стороне от фарватера.

Судно или состав не должны продолжать свой путь до тех пор, пока судоводитель не определит положение судна по отношению к берегу или фарватеру.

Всякого рода попытки оправдать чрезмерную скорость в условиях ограниченной видимости тем, что судно теряло управляемость или нарушало расписание не могут быть приняты во внимание. Если судно в условиях ограниченной видимости, идя с замедленной скоростью, действительно теряет управление, оно обязано прекратить движение, встав к берегу или на якорь, и освободить фарватер.

### Статья 6.31

Звуковые туманные сигналы позволяют судам установить присутствие встречных судов в зоне слышимости их сигналов, ориентировочно определить их местонахождение /на слух - направление и весьма приблизительно - расстояние, определяемые по силе слышимости звука/ и состояние /на ходу, на якорь/.

Такого рода информация дает возможность водителю более правильно выбрать и осуществить маневр расхождения с судном, подающим звуковые туманные сигналы. Сигналы своего судна дают такую же информацию встречным судам.

В тумане, снегопаде и сильном ливне вероятны значительные искажения звуковых туманных сигналов как по силе звука, так и по направлению. Это обуславливается рядом географических и гидрометеорологических факторов /характер берегов, плотность и однородность тумана, разность температур воды и воздуха и т.д./, влияние которых в судовых условиях практически не поддается учету.



Однако можно привести некоторые общие положения о распространении звука в тумане, которые водителям следует учитывать:

- дальность слышимости звуковых туманных сигналов от одного и того же источника звука может меняться во всех направлениях в значительных пределах в зависимости от изменения условий /плотность тумана, температура воды и воздуха и т.д./;
- в тумане могут быть пространства, в которых туманные сигналы распространяются весьма слабо и неравномерно;
- слышимость туманных сигналов зависит от характера ветра /силы и направления/ и от разности высот источника звука и расположения слушателя над поверхностью воды;
- в определенных атмосферных условиях звуки различной тональности могут иметь различную слышимость, а некоторые могут быть совершенно не слышны.

Все сказанное позволяет сделать некоторые практические выводы:

1. Не следует вполне доверять информации о встречном судне, полученной по оценке его звуковых туманных сигналов, а необходимо всегда относиться к ней критически.

2. Если звуковые туманные сигналы не слышны, то это еще не может служить доказательством отсутствия встречных судов.

3. Не всегда встречное судно будет слышать ваши туманные сигналы, хотя вы отчетливо слышите его, и наоборот.

4. При плавании в условиях ограниченной видимости необходимо обеспечить тщательное прослушивание всех звуковых сигналов, а также устранить, по возможности, все мешающие шумы.

По смыслу положения статьи 6.31 туманные сигналы должны подаваться судном, непосредственно находящимся в районе ограниченной видимости. Однако не будет отступлением от ОППД, а наоборот, считаться хорошей речной практикой применение туманных сигналов при подходе судов к району с ограниченной видимостью для предупреждения судов, идущих в этом районе.

Не будет считаться нарушением статьи 6.31, если промежутки между туманными сигналами будут сокращены, когда установлено присутствие другого судна в зоне слышимости. При этом, промежутки между сигналами должны сокращаться так, чтобы не ухудшалась четкость и не утрачивалось их смысловое значение. Кроме того, при плавании в районах интенсивного судоходства, следует соотносить моменты подачи своих туманных звуковых сигналов с моментами подачи туманных звуковых сигналов другими судами так, чтобы эти сигналы не сливались.

Благодаря сокращению промежутков между сигналами, встречные суда будут получать более частую информацию об остановке, что даст им возможность своевременно принять необходимые меры предосторожности.

Сигналы, предусмотренные в статье 6.31, должны подаваться во всех случаях, когда судно, составы или счаленные группы имеют поступательное движение, независимо от того, движутся ли они вперед или назад, велика или мала скорость этого движения, работают или нет машины на винт.

#### Статья 6.32

Под серией ударов в колокол, предусмотренных этой статьей, следует понимать двойной удар в колокол.

Увеличение интервала между сигналами более одной минуты не допускается. В то же время не будет считаться нарушением, если интервалы между сигналами будут сокращены, особенно при подходе другого судна. Промежутки между сигналами могут быть сокращены при условии, чтобы не ухудшалась четкость и не утрачивалось их смысловое значение.

Упомянутые в статье 6.32 звуковые сигналы должны подаваться так, как указано в тексте статьи 6.32, пункт I, подпункты "а", "б" и "с", в случаях, когда судно, составы или счаленные группы считаются, в смысле ОППД, стоящими "на стоянке" в условиях ограниченной видимости.

Эти звуковые сигналы подаются:

- а/ одиночным судном и толкачом состава;
- б/ одним из судов счаленной группы /желательно ближе расположенным к фарватеру/;

с/ буксиром и последним судном состава /буксируемого каравана/.

### Статья 6.33

Положения указанной статьи относятся 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. Такой прибор /гироскоп, компас, указатель скорости поворота и т.п./ необходим для удержания судна на заданном курсе по сравнению с экраном радиолокатора, когда в условиях ограниченной видимости ориентиры для направления судна не видны.

Предусмотренный в пункте 5 "а" настоящей статьи повторяющийся три раза сигнал из трех звуков обязаны подавать суда, следующие вниз и использующие радиолокационную установку в условиях ограниченной видимости. Этот сигнал подается с того момента, как только они заметят на экране суда, позиция или движение которых может вызвать опасность, или когда они приближаются к такому участку, где могли бы находиться еще невидимые на экране суда. В этих же условиях, при движении вверх и на стоянке, суда обязаны подавать туманные сигналы, предписанные статьями 6.31 и 6.32.

При радиолокационном наблюдении рекомендуется:

- периодически просматривать горизонт на шкалах дальних дистанций, так как при наблюдении только на шкалах малой дальности быстроходные суда могут появляться внезапно;
- периодически, путем кратковременных изменений курса, просматривать теневые секторы /если в пределах визуального наблюдения нет встречных судов/.

Судно, использующее радиолокатор и обнаружившее впереди себя другие суда, должно использовать эти сведения для приведения скорости движения в соответствие с новыми создавшимися условиями, чего не может сделать судно без радиолокатора /последнее, не зная о приближении других судов, двигалось бы прежним, умеренным ходом/.