

С О П О С Т А В Л Е Н И Е

**ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)
С ОСНОВНЫМИ ПОЛОЖЕНИЯМИ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ (ОППД)
И ПОЛИЦЕЙСКИМИ ПРАВИЛАМИ ПЛАВАНИЯ ПО РЕЙНУ (ПППР)**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ, 1976**

С О П О С Т А В Л Е Н И Е

ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)
С ОСНОВНЫМИ ПОЛОЖЕНИЯМИ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ (ОППД)
И ПОЛИЦЕЙСКИМИ ПРАВИЛАМИ ПЛАВАНИЯ ПО РЕЙНУ (ПППР)

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

БУДАПЕШТ, 1976

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Сопоставление подготовлено Секретариатом Дунайской Комиссии и издается в качестве информационного материала. Это Сопоставление может быть использовано при изучении и рассмотрении вопросов унификации правил плавания.

В случае каких-либо расхождений в настоящем Сопоставлении с оригиналами действующих документов только последние имеют силу.

При подготовке Сопоставления были использованы следующие документы:

В колонке I – документы, принятые в рамках Европейской Экономической Комиссии ООН:

- Европейские правила судоходства по внутренним водным путям /ЕПСВВП/, принятые бывшим Подкомитетом по внутреннему водному транспорту (док.W/TRANS/SC.3/37 Rev.2);
- Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП), принятая бывшим Подкомитетом по внутреннему водному транспорту (док.TTRANS/SC.3/54 Rev.2).

В колонке II – документы, принятые Дунайской Комиссией:

- Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД), принятые Постановлением XXV сессии (док.ДК/СЕС 25/24) от 9 июня 1967 г. и вступившие в силу с 1 апреля 1970 г.;
- Особые рекомендации по применению компетентными властями при дунайских государствах Основных положений о плавании по Дунаю, принятые Постановлением XXV сессии (док.ДК/СЕС 25/24) от 9 июня 1967 г. и вступившие в силу с 1 апреля 1970 г.

В колонке III – документы, принятые Центральной Комиссией судоходства по Рейну:

- Полицейские правила плавания по Рейну (ППР), принятые Резолюцией № 18 от 23 октября 1969 г. и вступившие в силу с 1 октября 1970 г., с учетом их изменений и дополнений, содержащихся в Выпуске № 4, 1975 г.;
- Правила осмотра судов на Рейне, вступившие в силу с 1 апреля 1976 г.;
- Руководство по ограждению, принятое Резолюцией 1970-I-12;
- Предписания относительно цвета и светосили огней, а также условия на получение разрешения пользования сигнальными огнями в судоходстве по Рейну, вступившие в силу с 1 октября 1976 г.

При сравнении соответствующих положений, содержащихся в вышеуказанных документах, учитывались лишь расхождения принципиального характера, которые отличаются по своему содержанию, и не учитывались расхождения, имеющие только редакционный характер.

ПОЛЬЗОВАНИЕ СОПОСТАВЛЕНИЕМ

В колонке I помещен полный текст документов ЕЭК ООН. В колонках II и III помещены лишь расхождения между ЕПСВВП и ОППД или между ЕПСВВП и ППР, обнаруженные в результате сравнения соответствующих положений /за исключением некоторых частей, где из-за значительного количества расхождений помещен полный текст ОППД или ППР/.

Для лучшей наглядности и удобства пользования Сопоставлением текст на каждой странице разделен горизонтальными линиями на части, и сравнение положений в колонках I, II и III произведено самостоятельно с применением следующих принципов обозначения расхождений:

- если текст в колонках II и III идентичен тексту в колонке I, то в колонках II и III оставляется соответствующее пустое место;
- если текст в колонках II и III отличается от текста в колонке I, то на соответствующем месте напротив и на одинаковой высоте помещается этот отличающийся текст;
- если аналогичные положения в какой-то колонке между горизонтальными линиями полностью отсутствуют, в таком случае весь прямоугольник перечеркнут по диагонали;
- если текст в части прямоугольника отсутствует, то соответствующая часть вычеркнута в виде "Z".

Все примечания, имеющиеся в тексте колонки I в виде сноски, которые допускают определенные отступления от общих правил, в текстах колонок II и III пропущены, так как в эти правила они не включены.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ ЦВЕТОВ В НАСТОЯЩЕМ СОПОСТАВЛЕНИИ

Цвета на сигнальных знаках и схемах дневной и ночной сигнализации обозначены следующим образом:



- белый цвет на сигнальных знаках, шарах и флагах;
белый постоянный огонь



- белый ритмичный огонь



- красный цвет на сигнальных знаках, шарах, конусах и флагах; красный постоянный огонь



- зеленый цвет на сигнальных знаках;
зеленый постоянный огонь



- синий цвет на сигнальных знаках и конусах;
синий постоянный огонь



- синий ритмичный огонь



- желтый цвет на сигнальных знаках и шарах;
желтый постоянный огонь



- желтый ритмичный огонь

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<u>Глава I</u> <u>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</u> <u>Статья I.01 - Значение некоторых терминов</u>		
В настоящих Правилах	В настоящих "Основных положениях о плавании по Дунаю" /ниже Правила/:	
a/ термин "судно" означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда; 1/ На некоторых водных путях со значительным объемом движения морских судов компетентные органы могут освобождать эти суда от обязательства соблюдать некоторые предписания настоящих Правил.	В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее: "Освобождение морских судов /статья I.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".	
b/ термин "моторное судно" означает всякое судно, снабженное силовой установкой, за исключением судов, двигатель которых используется только для совершения небольших перемещений /в портах или в местах погрузки и разгрузки/ или для увеличения их маневренности во время буксировки или толкания;	b/ термин "моторное судно" означает судно, приводимое в движение собственной механической установкой; В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее: "Примечание к термину "моторное судно" /статья I.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".	b/ термин "моторное судно" означает все суда, приводимые в движение собственной механической установкой, за исключением судов, двигатель которых используется только для осуществления небольших перемещений /например, в портах или в местах погрузки и разгрузки/, или для увеличения их маневренности, если они ведутся на буксире;
c/ термин "буксируемый состав" означает всякое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или плотов и буксируемое одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава;	c/ термин "буксируемый состав" означает соединение, включающее одно или несколько судов, плавучих установок, плотов или других плавучих сооружений и буксируемое одним или несколькими моторными судами;	c/ термин "буксируемый состав" означает соединение, включающее одно или несколько судов, плавучих установок или плавучего оборудования и буксируемое одним или несколькими моторными судами, последние входят в состав;
d/ термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение ² , состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава; 2/ Компетентные органы могут приравнивать некоторые нежесткие соединения к толкаемым составам.	Пропущено слово "жесткое" и в конце определения добавлен следующий текст: "это судно является "толкачом";" _____	В конце определения добавлен следующий текст: "это судно является "толкачом";" и новый абзац: "термин "толкаемая баржа" означает все суда, построенные или специально оборудованные для того, чтобы быть толкаемыми;" _____
e/ термин "счененная группа" означает соединение, состоящее исключительно из счененных борт о борт судов, из которых по крайней мере одно является моторным и обеспечивает движение группы;	e/ 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;	_____

Е П С В З П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
f / термин "плавучее средство" означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водном пути или в портах /землесосные и землечерпательные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д./;	Слова: "предназначенное для работы" заменены словами: "предназначенное для специальных работ ...".	
g / термин "плавучая установка" означает всякое плавучее сооружение, обычно не предназначенное для перемещения, как, например, купальня, док, причал, ангар для судов;	После слова "для перемещения" включен следующий текст: "или для специальных работ на водном пути, ...".	
h / термин "паром" означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами 3/; 3/ Во всяком случае компетентные органы будут относить к категории паромов все не передвигающиеся свободно суда.	Пропущен текст: "и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами".	
i / термин "малое судно" означает всякое судно, за исключением паромов, длина и ширина корпуса которого, соответственно, меньше 15 и 3 метров 1/; 1/ Компетентные органы могут исключать из категории малых судов некоторые суда, длина и ширина которых, соответственно, меньше 15 и 3 м. Они могут также, в порядке исключения, включать в категорию малых судов некоторые суда, длина которых превышает 15 метров или ширина которых превышает 3 метра.	i / 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;	i / термин "малое судно" означает всякое судно водоизмещением менее 15 тонн или водоизмещением, зависящим от того, предназначено или не предназначено судно для перевозки грузов, за исключением: - тех судов, которые построены или оборудованы для буксировки, которые толкают или ведут в счале другие суда, не являющиеся малыми, - тех судов, которые допущены к перевозке более 12 пассажиров и - паромов;
k/ термин "плот" означает всякое плавающее соединение, состоящее из бревен или стволов деревьев;	k/ термин "плот" означает плавучее соединение, состоящее из бревен и предназначенное для транспортировки по водному пути;	k/ термин "плавучее оборудование" означает плоты, а также все конструкции, соединения или предметы, способные плавать помимо судов или плавучих установок;
l / судно или плот считаются "на стоянке", когда они стоят непосредственно или косвенно на якоре или ошвартованы у берега;		Выражение "судно или плот" заменено выражением: "судно, плавучее оборудование или плавучая установка ...".
m / судно или плот считаются "на ходу", когда они не стоят непосредственно или косвенно на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели;		Выражение "судно или плот" заменено выражением: "судно, плавучее оборудование или плавучая установка ...".
n / термин "ночь" означает период времени между заходом и восходом солнца;		
o/ термин "день" означает период времени между восходом и заходом солнца;		
p/ термины "белый огонь" "красный огонь" "зеленый огонь" "желтый огонь" и "синий огонь" означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям Приложения 4 к настоящим Правилам:	означают огни, цвет которых определен на основе хроматических расположений их излучения; В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее: "Цвет судовых огней /статья I.OI, подпункт "p"/	означают огни, цвет которых отвечает предписаниям, основанным на общем согласии прибрежных государств и Бельгии;

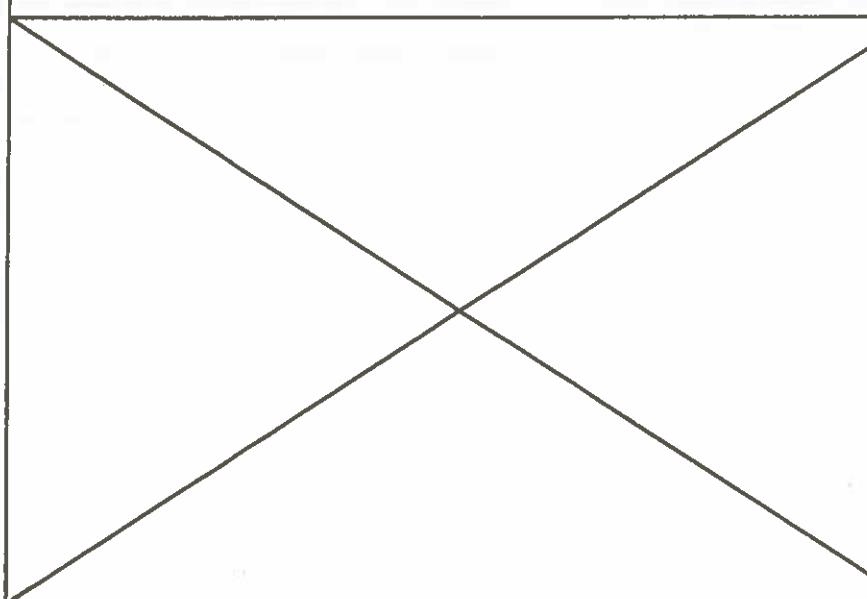
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР																		
	<p>Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы цвета огней судов их стран соответствовали бы требованиям Приложения № 1 настоящих Рекомендаций. Компетентные власти предоставляют срок до 1 апреля 1972 года для исполнения вышеуказанных положений".</p>																			
<p>q/ термины "яркий огонь" "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни, светосила которых соответствует предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам;</p>	<p>означают огни, светосила которых достаточна для обеспечения приблизительно следующей дальности видимости:</p> <table> <tbody> <tr> <td>i / "яркий" - белый</td> <td>5,9 - 6,5 км</td> </tr> <tr> <td>ii / "ясный" - белый</td> <td>3,9 - 5,3 км</td> </tr> <tr> <td>- красный/зеленый</td> <td>2,8 - 5,0 км</td> </tr> <tr> <td>- желтый</td> <td>2,9 - 4,6 км</td> </tr> <tr> <td>iii / "обыкновенный"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- белый</td> <td>2,3 - 3,0 км</td> </tr> <tr> <td>- красный/зеленый</td> <td>1,7 - 3,2 км</td> </tr> <tr> <td>- желтый</td> <td>1,6 - 2,5 км</td> </tr> <tr> <td>- синий</td> <td>1,0 - 2,3 км</td> </tr> </tbody> </table> <p>В особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Светосила судовых огней /статья I.01, подпункт "q"/</p> <p>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".</p>	i / "яркий" - белый	5,9 - 6,5 км	ii / "ясный" - 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	<p>означают огни, светосила которых отвечает предписаниям, основанным на общем согласии прибрежных государств и Бельгии;</p>
i / "яркий" - белый	5,9 - 6,5 км																			
ii / "ясный" - 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																			
<p>r / термин "мерцающий огонь" означает ритмичный огонь с периодами света от 40 до 60 в минуту;</p> <p>s / термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около одной секунды, а термин "продолжительный звук" - звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен приблизительно 1 секунде;</p> <p>t / 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.</p>																				
<p><u>Статья I.02 - Водитель</u></p> <p>I. Каждое судно или плот, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию <u>I/2</u>. Это лицо далее называется "водителем".</p> <p>1/ Компетентные органы могут не предписывать этого положения для некоторых плотов и немоторных судов некоторых счлененных групп.</p> <p>2/ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.</p>	<p>I. Каждое судно, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, а также судов, указанных в статье I.08, пункте 3, должно управляться ... и далее по тексту.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Водитель и экипаж" /статьи I.02, I.08, I.09/</p> <p>Компетентные власти устанавливают для судов, плавающих под флагом их страны, требуемую от экипажа /включая судоводителя/ квалификацию и какие члены экипажа должны иметь соответствующие свидетельства, причем они предполагают, что указанные свидетельства должны находиться на судне в пути и на борту плавучих средств во время работы.</p>	<p>" I. Каждое судно, также, как и плавучее оборудование, должно управляться ..." и далее по тексту.</p> <p>Включен новый абзац следующего содержания:</p> <p>"Водитель считается имеющим требуемую квалификацию, если у него есть патент судоводителя для данного сектора и категории судна, которым он управляет":</p>																		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
	<p>Свидетельства, выдаваемые экипажу компетентными органами одной приданайской страны, будут признаваться компетентными органами других приданайских стран."</p> <p>2. Каждый состав или счленная группа должны также управляться водителем, имеющим необходимую для этого квалификацию^{2/}. Водитель назначается следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ когда в состав или счленную 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; однако, если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, водителем состава является водитель второго судна; с/ когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватер, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то водителем состава является водитель этого судна; д/ в других случаях водитель состава или счленной группы должен назначаться своевременно. <p><u>2/</u> Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.</p>	
<p>3. Водитель судна во время плавания должен находиться на борту, а водитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства</p> <p>4. Водитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, своем составе, сченной группе или пилоту. 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 сченной группы, который не является водителем группы.</p>	<p>"4. Водитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне. Водители составов и сченных групп ответственны за соблюдение положений настоящих Правил, применяемых к составам или сченным группам. Водители буксируемых судов состава должны ..." и далее по тексту.</p>	<p>4.</p> <p>5. Водитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил. Водители составов и сченных групп ответственны за соблюдение положений настоящих Правил, применяемых к составам или сченным группам. Водители буксируемых судов ... и далее по тексту.</p> <p>6. Если на судне или плавучем оборудовании во время стоянки какому-то лицу поручена охрана или присмотр за судном во исполнение статьи 7.06, это лицо заменяет водителя.</p>
<p><u>Статья I.03 - Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту</u></p> <p>1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения водителя судна в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению предписаний настоящих Правил и других применяемых положений.</p> <p>2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения водителя в интересах безопасности плавания или порядка на борту.</p>	<p>В конце пункта пропущено выражение: " и других применяемых положений".</p>	<p>В конце пункта пропущено выражение: " и других применяемых положений".</p>

Е П С В В П	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Статья I.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность</u></p> <p>I. Даже в случае отсутствия специальных предписаний в настоящих Правилах или других применяемых положениях водители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью соблюдать бдительность и правилами общепринятой профессиональной практики, с целью предотвращения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - повреждения судов или плотов, берегов и всяко-го рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в его непосредственной близости, и - создания препятствий для судоходства. <p>2. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.</p>	<p>I. Пропущено выражение: "или других применяемых положениях"; вместо выражения "общей обязанностью соблюдать бдительность и правилами", имеется выражение: "требованиями безопасности судоходства и ...".</p> <p>Первым подпунктом включено:</p> <p>" - опасности человеческой жизни".</p> <p>Во втором подпункте выражение: " - повреждения судов" заменено выражением: " - повреждения других судов".</p>	<p>I. Пропущено выражение: "или других применяемых положениях".</p> <p>Последним подпунктом включено:</p> <p>" - опасности человеческой жизни".</p>
<p><u>Статья I.05 - Управление в особых обстоятельствах</u></p> <p>Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности водители должны принимать все меры, которые диктуются обстоятельствами, даже если они вынуждены из-за этого отступить от настоящих Правил или других применяемых положений.</p>	<p>В конце статьи пропущено выражение: "или других применяемых положений".</p>	<p>В конце статьи пропущено выражение: "или других применяемых положений".</p>
<p><u>Статья I.06 - Использование водного пути</u></p> <p>Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов, счаленных групп и плотов, должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений <u>1</u>.</p> <p>I/ Компетентные органы могут в связи с этим предписать правила, с учетом, в случае необходимости, интенсивного движения.</p>	<p>Слова "и плотов" пропущены.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Использование водного пути /статья I.06/</p> <p>Компетентные власти могут предписать Правила, касающиеся длины, ширины, надводного габарита, осадки и скорости судов, составов, счаленных групп, а также плотов, принимая во внимание характеристику судоходного пути, а в случае необходимости, интенсивность движения".</p>	<p>"Не нарушая положений статей 8.01, II.01, II.02 и II.03 настоящих Правил, длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов или счаленных групп должны соответствовать ..." и далее по тексту.</p>
<p><u>Статья I.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров</u></p> <p>1. Суда не должны грузиться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.</p> <p>2. Загрузка не должна нарушать остойчивости судна и мешать видимости из рулевой рубки.</p> <p>3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами.</p>		<p>2. Пропущено выражение: "и мешать видимости из рулевой рубки".</p>
<p><u>Статья I.08 - Экипаж судов и плотов</u></p>	<p>Статья I.08 - Строительство судов, их оснащение и экипаж</p> <p>I. Суда должны быть построены и оснащены таким образом, чтобы обеспечивать безопасность находящихся на них лиц, а также плавания и должны отвечать предписаниям настоящих Правил.</p> <p>Каждое судно, снабженное действующим судовым удостоверением и оснащенное согласно списку снабжения, указанному в его Удостоверении, считается отвечающим вышеуказанному положению.</p>	<p>Статья I.08</p> <p>Строительство судов, их оснащение и экипаж</p> <p>I. Суда должны быть построены и оснащены таким образом, чтобы обеспечивать безопасность находящихся на них лиц, а также плавания и должны отвечать предписаниям настоящих Правил.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, и все плоты ^{1/} должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж /включая водителя/ для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также плавания^{2/}.</p> <p><u>1/</u> Компетентные органы могут освободить некоторые небольшие плоты от обязанности иметь экипаж.</p> <p><u>2/</u> Компетентные органы могут составить соответствующие предписания.</p>	<p>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.</p> <p>3. Немоторные суда сченного состава и некоторые буксируемые суда в жестко-сченном соединении не обязаны иметь экипаж, если на других единицах состава или соединения находится достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и плавания.</p> <p>Смотри также положения Особых рекомендаций по применению ОППД к статье I.02.</p>	<p>2. Все суда должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также плавания.</p> <p>3. Эти условия считаются выполненными, если во исполнение Правил об осмотре судов, плавающих на Рейне, судно имеет удостоверение и его конструкция, оснащение и экипаж отвечают записям в этом удостоверении, а его эксплуатация соответствует предписаниям вышеупомянутых Правил.</p>
<p><u>Статья I.09 - Управление судном</u></p> <p>Во время плавания за румпелем или штурвальным колесом должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет^{3/}.</p> <p><u>3/</u> Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.</p>	<p>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 I.08, пункт 3; на борту моторных судов, которые оборудованы централизованными пультами управления, может не быть указанного лица, в этом случае управление судном осуществляется водителем.</p> <p>Смотри также положения Особых рекомендаций по применению ОППД к статье I.02.</p>	<p>1. Во время плавания за рулем должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо, достигшее 16-летнего возраста.</p> <p>2. Возрастное ограничение не действительно в том случае, когда речь идет о несамоходных малых судах.</p> <p>3. Для того, чтобы обеспечить правильное управление судном, рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и приказы из рулевой рубки. В частности, он прямо или косвенно должен иметь обзор местности достаточно широкий во всех направлениях и быть в состоянии слышать звуковые сигналы. Если эти условия не могут быть выполнены, на судне должна иметься наблюдательная вышка или пост, чтобы информировать рулевого.</p>
<p><u>Статья I.10 - Судовые документы</u></p> <p>I. На борту судов должны находиться:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ судовое свидетельство, b/ мерительное свидетельство /только для судов, предназначенных для перевозки грузов/, c/ судовая роль, d/ судовой журнал^{4/}, <p>а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.</p> <p><u>4/</u> Компетентные органы могут не требовать этот документ. Если они будут требовать его, они должны освобождать суда стран, где такого документа не существует, от обязанности представлять его.</p>	<p>I. В международном плавании на борту судов, за исключением морских судов, должны находиться:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ судовое удостоверение; b/ мерительное свидетельство /только для судов, предназначенных для перевозки грузов/; c/ судовая роль /за исключением судов, которые не имеют на борту экипажа/; d/ судовой журнал/только для моторных судов/, а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями. 	<p>I. На борту судов должны находиться следующие документы в том случае, если специальные положения предписывают их составление:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ удостоверение об осмотре судна или документ, его заменяющий, b/ патент водителя судна, c/ диплом водителя судна на Рейне с радиолокационным управлением, d/ документы, касающиеся паровых котлов и других резервуаров под давлением, e/ свидетельство для установок, работающих на сжиженном газе, f/ свидетельства для перевозки определенных опасных грузов, g/ мерительное свидетельство, h/ судовой журнал, заполненный надлежащим образом, i/ журнал по контролю за отработанными маслами, заполненный надлежащим образом. <p>2. Эти документы должны представляться по каждому требованию уполномоченных компетентных властей.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>2.В отступление от вышеуказанного пункта I, малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах "b" и "d"; кроме того, в отношении малых прогулочных судов документ, предусмотренный в подпункте "c", не требуется, а документ, предусмотренный в подпункте "a", может быть заменен национальным свидетельством на право плавания.</p>		<p>3. Однако для толкаемых барж наличие на борту документов, упомянутых выше в пунктах I"а" и I"г", не является обязательным, если имеется металлическая табличка, указывающая официальный номер судна или его название, номер удостоверения об осмотре, название комиссии по осмотру, которая его выдала, и дату истечения срока его действия.</p>
<p>3. На борту плотов должно находиться национальное свидетельство на право плавания.^{1/}</p> <p><u>1/</u> Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.</p>	<p>3.</p>	<p>Эта табличка, высотой не менее 60 мм и длиной 120 мм, должна быть прочно закреплена в хорошо видимом месте в корповой части судна на правом борту так, чтобы можно было легко прочитать имеющиеся на ней указания. Следующие данные должны быть выгравированы или выбиты на табличке хорошим шрифтом, высотой не менее 6 мм</p>
<p>4. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию представителей компетентных органов.</p>	<p>3.</p>	<p>ОФИЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР: или НАЗВАНИЕ: № УДОСТОВЕРЕНИЯ: КОМИССИЯ ПО ОСМОТРУ: ДЕЙСТВИТЕЛЬНО до</p> <p>Упомянутые выше документы в этом случае должны храниться у владельца судна.</p>
<p><u>Статья I.II - Правила плавания</u></p> <p>Один экземпляр правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться на борту каждого судна, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, и на каждом плоту.^{2/}</p> <p><u>2/</u> Компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания некоторые категории малых судов и плотов.</p>	<p>Один экземпляр настоящих Правил должен находиться на борту каждого судна, за исключением малых судов и судов, которые не имеют экипажа на борту.</p>	<p><u>Статья I.II - Полицейские правила</u></p> <p>Один экземпляр настоящих Правил должен находиться на борту каждого судна, за исключением малых судов и толкаемых барж.</p>
<p><u>Статья I.I2 - Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия</u></p> <p>I. Запрещается выставлять за борт судов и плотов предметы, которые могут представлять опасность для судов, плотов, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.</p>	<p><u>Статья I.I2 - О предметах на борту; потеря предметов; препятствия</u></p> <p>I. Пропущены слова: "и плотов".</p>	<p><u>Статья I.I2</u></p> <p><u>Опасные предметы на борту; потеря предметов, препятствия</u></p> <p>I. Запрещается выставлять за борт судов, плавучего оборудования или плавучих установок предметы, которые могут вызвать опасные случаи, о которых упоминалось в статье I.04.</p>
<p>2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня дна или киля судна или нижней плоскости плота.</p>	<p>2. Пропущено выражение: "или нижней плоскости плота".</p>	<p>2. Пропущено выражение: "или нижней плоскости плота".</p>
<p>3. Когда судно или плот 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.</p>	<p>3. Пропущены слова: "или плот".</p>	
<p>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.</p>	<p>Пункт 4 дополнен следующим предложением: "Если препятствие такого характера, что оно может вызвать аварийный случай, водитель также должен обозначить его, по мере возможности, вехой".</p>	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Статья I.13 - Предохранение сигнальных знаков водного пути</u></p> <p>1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути /бакенами, поплавками, буями и т.д./ для ошвартовки или вывода судов или плотов, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.</p> <p>2. Если судно или плот переместили предмет или повредили установку, являющуюся частью системы сигнализации водного пути, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.</p> <p>3. Как правило, каждый водитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные органы о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах /потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала и т.д./.</p>	<p>В пункте I пропущены слова: "/бакенами, поплавками, буями и т.д."/; "или плотов".</p> <p>В пункте 2 пропущены слова: "или плот" и вместо слова "предмет" имеется слово "знак".</p>	<p>В пункте I пропущены слова: "или плотов".</p>
<p><u>Статья I.14 - Повреждение искусственных сооружений</u></p> <p>Если судно или плот повредит искусственное сооружение /шлюз, мост и т.д./, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.</p>	<p>Пропущены слова: "или плот".</p>	
<p><u>Статья I.15 - Запрещение сбрасывать и сливать посторонние предметы и вещества в водный путь</u></p> <p>1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение или сток в водный путь предметов и веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства или для других пользователей водного пути.</p>	<p>В пункте I выражение "или других пользователей водного пути" заменено выражением: "или загрязнения воды".</p>	
<p>2. Запрещается сбрасывать, выливать или допускать сток в водный путь нефтяных отбросов в любой форме или смесей этих отбросов с водой.</p>		<p>3.</p>
	<p>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.</p> <hr/>	<p>2. При случайном попадании в водный путь веществ или предметов такого рода, или угрозы такого попадания, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные власти и указать, как можно точнее, характер и место происшествия.</p> <p>4. Водители судов, кроме тех, которые являются малыми, должны под квитанцию сдавать на хранение в указанные компетентными властями устройства, нефтяные отходы или смеси этих отходов с водой, через равные промежутки времени, определяемые состоянием и эксплуатацией судна.</p> <p>Для доказательства этого, в контрольном журнале отработанных масел, который должен храниться на борту, должна делаться отметка о каждом сливе. Образец такого журналадается в Приложении I3 настоящих Правил.</p> <p>5. Запрещается смазка маслом судов снаружи.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ЛППР
<p>Статья I.16 - Спасение и оказание помощи</p> <p>1. При несчастном случае, чреватом опасностью для находящихся на борту лиц, водитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства спасения этих лиц.</p> <p>2. Каждый водитель, находящийся поблизости от судна или плота, потерпевших аварию, связанную с опасностью для людей или создающую угрозу загромождения фарватера, обязан, поскольку это совместимо с безопасностью его собственного судна, немедленно оказать помощь.</p>	<p>В пункте 2 пропущены слова: "или плота".</p>	
<p>Статья I.17 - Находящиеся на мели или затонувшие суда</p> <p>1. Водитель севшего на мель или затонувшего судна или севшего на мель или расчленившегося плота, должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие компетентные органы. Водитель или один из членов экипажа, севшего на мель или затонувшего судна, должен оставаться на борту или поблизости от места несчастного случая до момента получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.</p>	<p>1. Водитель севшего на мель или затонувшего судна должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие компетентные власти.</p>	<p>Статья I.17 - Находящиеся на мели или затонувшие суда; аварийная декларация</p> <p>В пункте 1 пропущено выражение в первом предложении "или севшего на мель или расчленившегося плота", а во втором предложении: "севшего на мель или затонувшего судна".</p>
<p>2. Если судно село на мель или затонуло, или плот сел на мель в фарватере или поблизости от него, водитель этого судна или плота 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 и плоты, в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, для того, чтобы эти суда и плоты могли своевременно принять необходимые меры.</p>	<p>В пункте 2 пропущены выражения со ссылками на плоты: "или плот сел на мель", "или плота", "и плоты".</p>	<p>2. За исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости и независимо от обязательства показывать сигналы, указанные в статьях 3.27 и 3.41, водитель судна должен в кратчайший срок предупредить приближающиеся суда или плавучее оборудование в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии с тем, чтобы эти суда или плавучее оборудование могли своевременно принять необходимые меры.</p>
<p>Статья I.18 - Обязательство освобождать фарватер</p> <p>1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящийся на мели плот или потерянный судном или плотом предмет полностью или частично загромождает или угрожает загромоздить фарватер, водитель судна или плота должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.</p> <p>2. Та же обязанность лежит на водителе судна, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.</p>	<p>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.</p>	<p>3. Если авария произошла при проходе через шлюз, водитель должен немедленно сообщить старшему по шлюзу о случившемся.</p>
	<p>В пункте 1 пропущены слова: "находящийся на мели плот", "или плотом", "или плота".</p>	<p>В пункте 2 после слова "судна" добавлены слова: "или плавучего оборудования".</p>

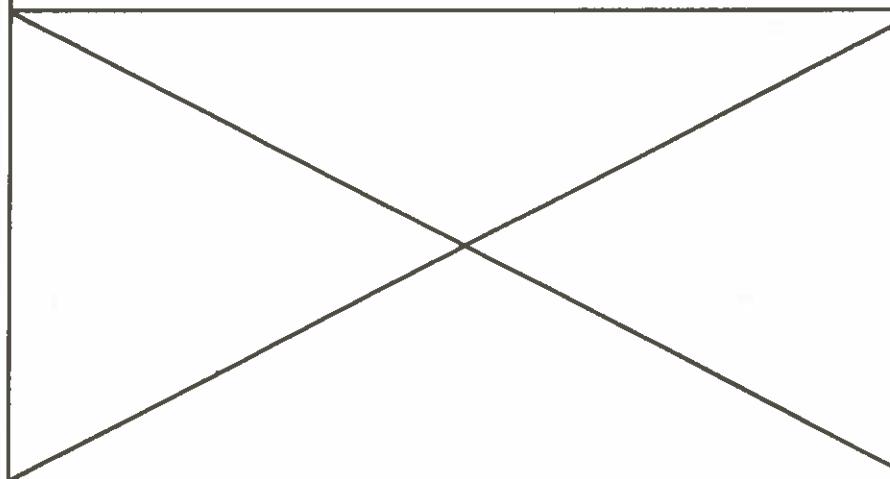
ЕПСВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ПППР
	<p>3. Если судно, упомянутое в пунктах I и 2 настоящей статьи, входило в состав или счленную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются водителем состава или счленной группы.</p>	<p>3. Обязанность очищать русло реки от севших на мель или затонувших судов, севших на мель плотов или потерянных предметов, регулируется местным законодательством.</p> <p>4. Компетентные власти могут немедленно произвести очистку русла, если они считают, что она не может быть отложена.</p>
<p><u>Статья I.19 - Особые распоряжения</u></p> <p>Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных властей в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства.</p>	<p>I.</p>	<p>Пропущено выражение: "а также лица, которым поручена охрана плавучих установок".</p>
	<p>2. В частности, представители компетентных властей могут особым распоряжением запретить выход судна в плавание:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ когда судно потеряло способность плавать; б/ когда судно не имеет судового удостоверения или свидетельства на право плавания или эти документы не действительны; с/ когда судно не отвечает положениям статьи I.07; д/ когда экипаж или снабжение судна не отвечает положениям статьи I.08. 	
<p><u>Статья I.20 - Контроль</u></p> <p>Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны предоставлять представителям компетентных органов необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил и других применяемых положений.</p>	<p>В конце предложения пропущено выражение: "и других применяемых положений".</p>	<p>Водители должны предоставлять представителям компетентных властей необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил, в частности, возможности их немедленной посадки на борт судна.</p>
	<p><u>Статья I.21 - Особые перевозки</u></p> <p>Особыми перевозками является любое передвижение на судоходном пути:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ суда необычной категории или судов, движение которых требует применения исключительных средств передвижения; б/ плавучих объектов, не являющихся судами, включая плавучие установки и плоты. 	<p><u>Статья I.21</u></p> <p><u>Особые перевозки, автомобили-амфибии</u></p> <p>I. Особыми перевозками является любое передвижение на судоходном пути:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ судов, составов или сченных групп, которые не отвечают предписаниям статей I.06 т I.08 пункт I; б/ плавучих установок; с/ плавучего оборудования, если только его передвижение не представляет явной опасности или не является препятствием для судоходства и угрозой для искусственных сооружений.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>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.</p> <p>Для каждой перевозки назначается водитель с учетом положения статьи I.02.</p>	<p>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.</p> <p>Для каждой перевозки назначается водитель с учетом положения статьи I.02.</p> <p>2. Автомобили-амфибии рассматриваются в применении к настоящим Правилам как малые суда.</p>
	<p>Статья I.22 - Временные предписания</p> <p>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.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Временные предписания /статья I.22/</p> <p>Временные предписания, издаваемые компетентными властями в особых случаях в интересах безопасности и надлежащего порядка судоходства, должны быть доведены своевременно до сведения судоводителей".</p>	<p>Статья I.22</p> <p>Временные предписания</p> <p>I. Водители должны соблюдать временные предписания, издаваемые компетентными властями в особых случаях в интересах безопасности и надлежащего порядка судоходства и публикуемые в порядке рекомендаций.</p> <p>2. Эти предписания, главным образом, могут мотивироваться работами, ведущимися на водном пути, военными учениями, общественными празднованиями в смысле статьи I.23, или условиями водного пути; они могут на определенных участках, где необходимы особые меры предосторожности, о чем предупреждают буи, бакены или другие сигналы или сигнализационные приборы, запретить ночное плавание или проход судов с очень большой осадкой.</p> <p>3. Предписания пункта I касаются равным образом предписаний, которые могут быть изданы в том случае, если появится необходимость принять полицейские меры по судоходству, пока не изменены настоящие Правила или в порядке испытания. Эти предписания будут действовать, максимум, в течение 3-х лет. Они одновременно вступят в силу во всех прибрежных государствах и будут отменены на равных условиях.</p>
	<p>Статья I.23 - Положения, касающиеся перевозки опасных веществ</p> <p>Водители судов, на которых перевозятся опасные вещества, как: взрывчатые, радиоактивные, отравляющие, едкие, а также легковоспламеняющиеся вещества, должны соблюдать особые предписания предосторожности для обеспечения безопасности экипажа и их плавания.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Положения, касающиеся перевозки опасных веществ /статья I.23/</p> <p>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".</p>	<p>Статья I.23</p> <p>Разрешение манифестаций</p> <p>Спортивные и водные праздники и другие манифестации, которые могут повлечь за собой скопление судов на реке, зависят от разрешения компетентных властей.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>Статья I.24 - Убежище и зимний отстой судов</p> <p>В случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего плавания, водители могут пользоваться портами и убежищами с соблюдением особых положений, упомянутых в статье I.25, пункт I.</p>	<p>Статья I.24</p> <p>Применение в портах, местах погрузки и выгрузки</p> <p>Настоящие Правила равным образом применяются в водном пространстве, являющемся частью портов, мест погрузки и выгрузки, не нарушая особых полицейских положений по судоходству, издающихся для этих портов и мест погрузки и выгрузки, а также потребностей, диктуемых местными условиями и погрузочно-разгрузочными операциями.</p>
<p>Глава 2</p> <p>МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ</p> <p>Статья 2.01 - Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов</p>	<p>Г л а в а 2</p> <p>ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, МАРКИ И ШКАЛЫ, ОБМЕР СУДОВ</p>	<p>Статья 2.01</p> <p>Опознавательные знаки судов, за исключением малых и морских судов</p>
<p>I. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь на корпусе или на прочно прикрепленных щитках или табличках следующие опознавательные знаки:</p> <p>a/ Название или девиз</p> <p>Название судна должно быть нанесено на обоих бортах судна; на моторных судах оно, кроме того, должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счленной группе или толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, 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 или девиза, на нем следует наносить либо название /или обычное сокращенное название/ организации, которой оно принадлежит, за которым, в случае необходимости, следует номер, либо регистрационный номер, за которым следуют для указания страны, в которой находится порт приписки или место регистрации, литера или литеры, предусмотренные для этой страны в приложении I к настоящим Правилам.</p>	<p>"I. Каждое судно, за исключением малых судов и морских судов, должно ..." и далее по тексту.</p> <p>"а/ название /которое также может быть девизом/;</p> <p>Название судна должно быть нанесено на обоих бортах судна и, кроме того, должно наноситься так, чтобы ..." и далее по тексту.</p> <p>" ... Если судно не имеет названия, на нем следует наносить номер, к которому, в случае необходимости, добавляется литер".</p>	<p>"I. Каждое судно, за исключением малых судов и морских судов, должно ..." и далее по тексту.</p> <p>а/ название, которое также может быть девизом.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>б/ Порт приписки или место регистрации</p> <p>Название порта приписки или места регистрации должно быть нанесено либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для данной страны в приложении I к настоящим Правилам.</p>	<p>Пропущено выражение: "... либо на обоих бортах судна, либо ...".</p>	<p>Предложение заканчивается следующим образом: "... должны следовать литера или литеры, указывающие страну, где находится порт приписки или место регистрации".</p>
<p>2. Кроме того, за исключением малых судов,</p> <p>а/ на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна, на корме или на прочно прикрепленных щитках;</p> <p>б/ на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно вывешиваться на борту судна на видном месте.</p>	<p>"2. Кроме того, за исключением малых судов и морских судов, а/ на каждом ..." и далее по тексту.</p> <p>б/ на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать на хорошо видном месте максимально разрешенное количество пассажиров;</p> <p>с/ на каждом судне следует указывать название /или принятное 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.</p>	<p>"2. Кроме того, за исключением малых судов и морских судов, а/ на каждом ..." и далее по тексту.</p>
<p>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.</p>		<p>3. Упомянутые выше опознавательные знаки будут наноситься латинскими буквами, хорошо читаемыми и несмыываемыми. Высота шрифта должна быть не менее 20 см для названия и официального номера, и не менее 15 см для обозначения других знаков. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.</p>
<p>4. Вышеуказанные опознавательные знаки могут быть повторены буквами национального алфавита.</p> <p>5. Днем на ходу суда, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг.</p>		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов</p> <p>1. Малые суда должны иметь следующие опознавательные знаки:</p> <p>а/ Название или девиз</p> <p>Название судна должно быть нанесено снаружи судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если судно не имеет названия или девиза, на нем следует наносить название /или обычное сокращенное название/ организации, которой принадлежит судно, за которым, в случае необходимости, следует номер.</p> <p>б/ Фамилия и местожительство владельца судна</p> <p>Фамилия и местожительство владельца судна должны быть нанесены на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.</p>	<p>I. Малые суда, а также суда, размеры которых указаны в подпункте "i" статьи I.OI, если они буксируют, толкают или ведут в счале суда, не являющиеся малыми судами, должны иметь следующие опознавательные знаки:</p> <p>а/ название /которое также может быть девизом/;</p> <p>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, которой оно принадлежит, причем в случае необходимости, к нему добавляется номер.</p> <p>б/ фамилия и местожительство владельца судна;</p> <p>Эти надписи должны быть нанесены на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.</p>	<p>I. Малые суда должны иметь официальные опознавательные знаки; эти знаки должны быть высотой не менее 10 см и нанесены на обоих бортах в носовой части судна светлой краской на темном фоне или темной краской на светлом фоне.</p> <p>2. Компетентные власти могут в определенных случаях изменить для малых судов знаки, предусмотренные пунктом I. В этом случае они могут требовать, чтобы малые суда имели:</p> <p>а/ Название или девиз.</p> <p>Название судна должно быть нанесено снаружи четкими нестираемыми латинскими буквами, масляной краской. Если судно не имеет названия или девиза, на нем указывается название /или обычное сокращение/ организации, к которой оно принадлежит, причем в случае необходимости, к нему добавляется номер. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.</p> <p>б/ Фамилия и местожительство владельца судна.</p> <p>Фамилия и местожительство владельца судна должны быть нанесены на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.</p>
<p>2. Однако на служебных шлюпках наносится с наружной или внутренней стороны лишь название судна, дополняемое, в случае необходимости, другими указаниями, позволяющими установить владельца.</p>	<p>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.</p> <p>3. Опознавательные знаки, приведенные в пунктах I и 2 настоящей статьи, могут быть заменены или дополнены официальным опознавательным знаком.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Официальный опознавательный знак малых судов /статья 2.02/.</p> <p>Компетентные власти могут предписывать для всех малых судов их страны или для некоторых категорий этих судов нанесение 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".</p>	<p>3. Однако на служебных шлюпках судна наносится с наружной или внутренней стороны только указание, позволяющее установить владельца.</p>
<p>Статья 2.03 – Обмер судов</p> <p>Каждое судно внутреннего плавания, за исключением малых судов, предназначенное для перевозки грузов, должно быть обмерено.</p>		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
<p>Статья 2.04 - Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания</p> <p>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.</p> <p>2. Каждое судно, осадка которого может достигать I м, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.</p> <p><i>1/ Компетентные органы могут не предписывать такие марки и шкалы.</i></p>	<p>В названии статьи выражение: "судов внутреннего плавания" пропущено.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Грузовые марки и шкалы осадки /статья 2.04 и пункты 4 и 5 Приложения 2 к Правилам/</p> <p>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.</p> <p>2. Компетентные органы предоставят срок до 1 апреля 1979 года для нанесения новых грузовых марок и шкал осадки".</p>	<p>Статья 2.04</p> <p>Грузовые марки и шкалы осадки</p> <p>1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовые марки. Способы определения максимальной осадки судов и условия проставления грузовых марок указаны в Правилах осмотра судов, плавающих на Рейне.</p> <p>2. Каждое судно, осадка которого может достигать I м, за исключением малых судов, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов указаны в Правилах осмотра судов, плавающих на Рейне.</p>
	<p>Статья 2.05 - Опознавательные знаки якорей</p> <p>1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки, состоящие, по крайней мере, из названия судовладельца данного судна /или принятого сокращения/.</p> <p>2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов.</p>	<p>Статья 2.05</p> <p>Опознавательные знаки якорей</p> <p>1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки, состоящие, по крайней мере, либо из порядкового номера удостоверения об осмотре судна и отличительных литер комиссии по осмотру, либо имени и местожительства владельца судна.</p> <p>Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, первоначальный знак может быть сохранен.</p> <p>2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов и судов, осуществляющих плавание по Рейну в порядке исключения.</p>
<p>Глава 3</p> <p>ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ</p> <p>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Статья 3.01 - Применение</p> <p>1. Ночью на ходу применяются статьи 3.08-3.19, а на стоянке - статьи 3.20-3.28.</p>		<p>Глава 3</p> <p>СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
2. Днем на ходу применяются статьи 3.29-3.36, а на стоянке - статьи 3.37-3.42; кроме того, днем, когда этого требуют атмосферные условия /туман, снегопад и т.д./, следует также применять визуальную сигнализацию, предписанную для ночи.	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.	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, следует также применять сигнализацию, предписанную 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.
3. Схематические изображения визуальных сигналов, предписанных в настоящей главе, воспроизведены в приложении З к настоящим Правилам.	5. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, находятся в Приложении З к настоящим Правилам.	5. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, находятся в Приложении З к настоящим Правилам.
<u>Статья 3.02 - Огни</u> За отсутствием противоположных указаний, предписанные в настоящей главе огни должны быть видимы со всех сторон и должны излучать постоянный и равномерный свет.	"За отсутствием других указаний, содержащихся в положениях следующих статей, предписанные в настоящей главе огни ..." и далее по тексту.	
<u>Статья 3.03 - Флаги и щитки</u> I. За отсутствием противоположных указаний, 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, во всяком случае, если их длина и их ширина составляет соответственно не менее 1 метра.	"I. За отсутствием других указаний, содержащихся в положениях следующих статей, предписанные в настоящей главе ..." и далее по тексту.	В пункте I выражение "в настоящей главе" заменено выражением "в настоящих Правилах".
<u>Статья 3.04 - Цилиндры, шары и конусы</u> I. Предписанные в настоящей главе цилиндры, шары и конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение. 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, во всяком 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.		В пункте I выражение "в настоящей главе" заменено выражением "в настоящих Правилах". "3. Их размеры должны быть, по крайней мере, следующие. ..." и далее по тексту.
<u>Статья 3.05 - Запрещенные сигналы и огни</u> I. 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.		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
2. Однако для сообщения между судами или между судом и берегом допускается использование других огней или сигналов при условии, что их нельзя принять за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах.		
		<p>3. Суда, плавучее оборудование и плавучие сооружения на ходу или на стоянке, если они хотят защититься от кильватерной струи других проходящих судов или плавучего оборудования, могут показать, без ущерба для применяемой ими сигнализации во исполнение положений других статей настоящей главы:</p> <p><u>ночью</u> - обычный красный огонь и обычный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные приблизительно на расстоянии 1 м один над другим, с красным огнем наверху. Они должны быть расположены таким образом, чтобы быть хорошо видимыми и чтобы их нельзя было спутать с другими огнями;</p> <p><u>днем</u> - флаг, верхняя половина которого красная, а нижняя половина белого цвета, который помещается в соответствующем месте на высоте, с которой он был бы виден во всех направлениях. Этот флаг может быть заменен двумя флагами, расположенными один над другим, из которых верхний - красный, а нижний - белый. Эти флаги могут быть заменены щитками того же цвета.</p> <p>Кроме судов, о которых говорится в статьях 3.27 и 3.41, которые уже несут эту сигнализацию, применять ее имеют право только:</p> <p>а/ суда, плавучее оборудование и плавучие установки, потерпевшие серьезную аварию или участвующие в спасательной операции, а также суда, потерявшие маневренность;</p> <p>б/ суда, плавучее оборудование и плавучие установки, имеющие разрешение, выписанное компетентными властями.</p>
3. Запрещается пользоваться флагами, которые могут затруднять видимость или усложнить распознавание сигналов, предусмотренных настоящими Правилами.	В пункте 3 после слова: "флагами" добавлены слова: "или щитами".	<p>4. Запрещается пользоваться флагами или щитами, которые могут затруднять видимость или усложнить распознавание сигналов, предусмотренных настоящими Правилами.</p> <p>В частности, запрещается пользоваться рекламными флагами и щитами; к ним не относятся флаги пароходств и флаги речных организаций</p>
<u>Статья 3.06 - Запасные огни</u> 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 обычным. Исправление аварии электрических огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.	Во втором предложении пропущено выражение "имеющих предписанную мощность".	В первом предложении пропущено выражение "обычно питаемые электрическим током", а в третьем предложении пропущено слово "электрических".
<u>Статья 3.07 - Осветительные устройства и прожекторы</u> Запрещается пользоваться осветительными устройствами или прожекторами:		
a/ если они могут быть приняты за огни или сигналы, указанные в настоящих Правилах, или если они затрудняют видимость этих огней или сигналов, или		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>б/ если они могут вызвать ослепление, создающее опасность или неудобство для судоходства и движения транспорта по берегу.</p>		
<p>П. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>П.А. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p><u>Статья 3.08 - Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов</u> <u>/Сигнал П.А.І/</u></p> <p>1. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам; правила, применяемые к малым судам, изложены в пункте I статьи 3.13, а правила, применяемые к паромам, - в статье 3.16.</p>	<p style="text-align: center;">/схема П.А.І/</p> <p>Вторая часть предложения изложена следующим образом: "... правила, применяемые к этим судам, изложены соответственно в статье 3.13 и в статье 3.16".</p>	<p style="text-align: center;">/схема П.А.І/</p> <p>Во второй части предложения пропущены слова: "в пункте I".</p>
<p>2. Одиночные моторные суда должны нести:</p> <p>а/ топовый огонь, состоящий из яркого белого огня; этот огонь должен быть видимым по дуге горизонта в 225°, а именно: 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; он должен помещаться в передней половине судна на высоте не менее 6 м над плоскостью грузовых марок <u>1</u>;</p> <p><u>1/ Компетентные органы могут допустить высоту меньше 6 м.</u></p>	<p>В подпункте "а" во второй части предложения после слов "этот огонь должен быть" включено выражение: "расположен по продольной плоскости судна и быть". В третьей части предложения слово "половине" заменено словом "части". Добавлено новое предложение следующего содержания: "Эта высота может быть уменьшена до 4 метров, если длина судна не превышает 40 метров;".</p>	<p>В подпункте "а" в третьей части предложения слово "половине" заменено словом "части". Добавлено новое предложение следующего содержания: "Эта высота может быть уменьшена до 4 метров, если длина судна не превышает 40 метров;".</p>
<p>б/ бортовые огни, состоящие из ясного зеленого огня на правом борту и ясного красного огня на левом борту; каждый из этих огней должен быть видимым по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, т.е. от носа судна до $22^{\circ}30'$ позади траверса/ 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 огня²/ и не менее 1 позади него и должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь - с правого борта;</p> <p><u>2/ Если надводный габарит сооружений на каком-либо участке не позволяет соблюдать расстояние в 1 м, компетентные органы могут допустить на этом участке меньшее расстояние по вертикали.</u></p>	<p>В подпункте "б" последнее предложение изложено следующим образом:</p> <p style="text-align: center;">"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";</p> <p>Содержание примечания учтено в пункте 3 настоящей статьи.</p>	
<p>с/ кормовой огонь, состоящий из обыкновенного белого огня, который должен быть видимым от кормы по дуге горизонта в 135°, т.е. в $67^{\circ}30'$ с каждого борта, и только по этой дуге.</p>		
<p>3. Если длина одиночного моторного судна превышает 100 м, оно должно, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади на большей высоте, чем та, на которой расположен передний огонь; этот огонь должен отвечать, кроме того, другим требованиям, изложенным выше в пункте 2 "а".</p>	<p>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 бы, по возможности, выше бортовых огней.</p>	<p>В пункте 3 предельная длина судна 100 м заменена длиной 110 метров.</p>

ЕПСВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ППР
<p><u>Статья 3.09 - Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов</u> /Сигнал П.А.2/</p> <p>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 2 и 3 статьи 3.13.</p>	<p>/схема П.А.2/</p> <p>Предложение заканчивается: "... изложены в пунктах 3 и 4 статьи 3.13."</p>	<p>/схема П.А.2/</p>
<p>2. Головное моторное судно буксируемого состава должно нести:</p> <p>a/ 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;</p> <p>b/ вместо кормового огня, предусмотренного в пункте 2 "с" статьи 3.08, обыкновенный 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.</p> <p>Судно должно сохранять эти огни, даже, если перед ним временно идет на коротком участке вспомогательное моторное судно; это последнее также должно нести эти огни.</p>	<p>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.</p>	<p>"3. Если в голове состава идут рядом друг с другом два моторных счаленных или несчаленных судна, каждое из этих двух судов должно нести:</p> <p>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.</p> <p>Те же правила применяются к каждому из моторных судов, совместно ведущих другое судно, плот, плавучую установку или какое-либо другое плавучее сооружение.</p>
<p>4. Суда буксируемого состава, которые следуют за одним или несколькими моторными судами, указанными выше в пунктах 2 и 3, должны нести:</p> <p>ясный белый топовый огонь, видимый со всех сторон, помещаемый на расстоянии не менее 6 м над плоскостью грузовых марок.</p> <p>Однако, если в составе имеется ряд счаленных судов в количестве более двух, эти огни должны нести лишь два наружных судна счала. Топовые огни всех буксируемых судов состава должны, по мере возможности, помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию или допустить высоту менее 6 м.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>"3. Если в голове состава идут рядом друг с другом несколько моторных счаленных или несчаленных судов, каждое из них должно нести: ..." и далее по тексту.</p> <p>Те же правила применяются и к каждому из моторных судов, совместно ведущих судно, плавучее оборудование или плавучую установку.</p>
<p>4. Каждое судно буксируемого состава, идущее за одним или несколькими моторными судами, о которых говорится в пунктах 2 и 3 выше, должно нести:</p> <p>ясный белый топовый огонь, видимый со всех сторон, помещенный на высоте не менее 6 метров над плоскостью грузовых марок. Эта высота может быть уменьшена до 4 метров, если длина судна не превышает 40 метров.</p> <p>Однако:</p> <p>a/ если длина состава превышает 110 метров, оно должно нести 2 топовых огня, один в носовой части, другой - в кормовой,</p> <p>b/ если в составе имеется ряд счаленных судов в количестве более двух, эти огни должны нести лишь два наружных судна счала.</p>	<p>4. Каждое судно буксируемого состава, идущее за одним или несколькими моторными судами, о которых говорится в пунктах 2 и 3 выше, должно нести:</p> <p>ясный белый топовый огонь, видимый со всех сторон, помещенный на высоте не менее 6 метров над плоскостью грузовых марок. Эта высота может быть уменьшена до 4 метров, если длина судна не превышает 40 метров.</p> <p>Однако:</p> <p>a/ если длина состава превышает 110 метров, оно должно нести 2 топовых огня, один в носовой части, другой - в кормовой,</p> <p>b/ если в составе имеется ряд счаленных судов в количестве более двух, эти огни должны нести лишь два наружных судна счала.</p>	

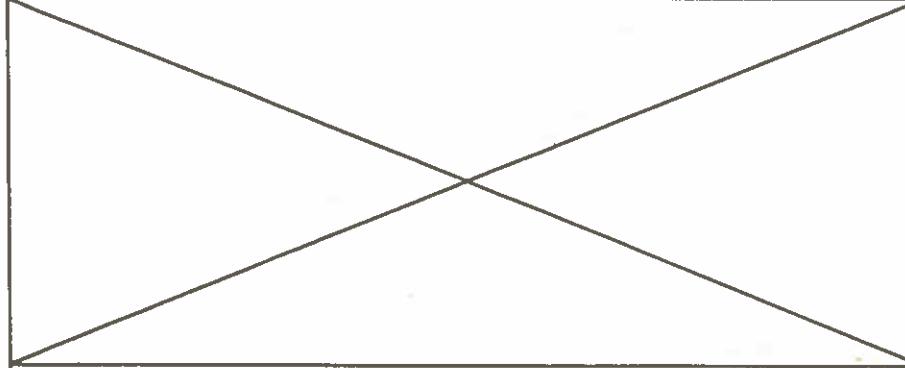
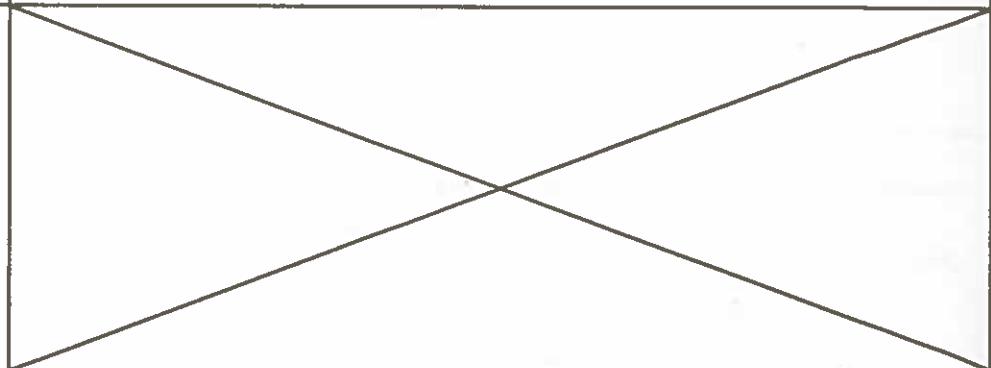
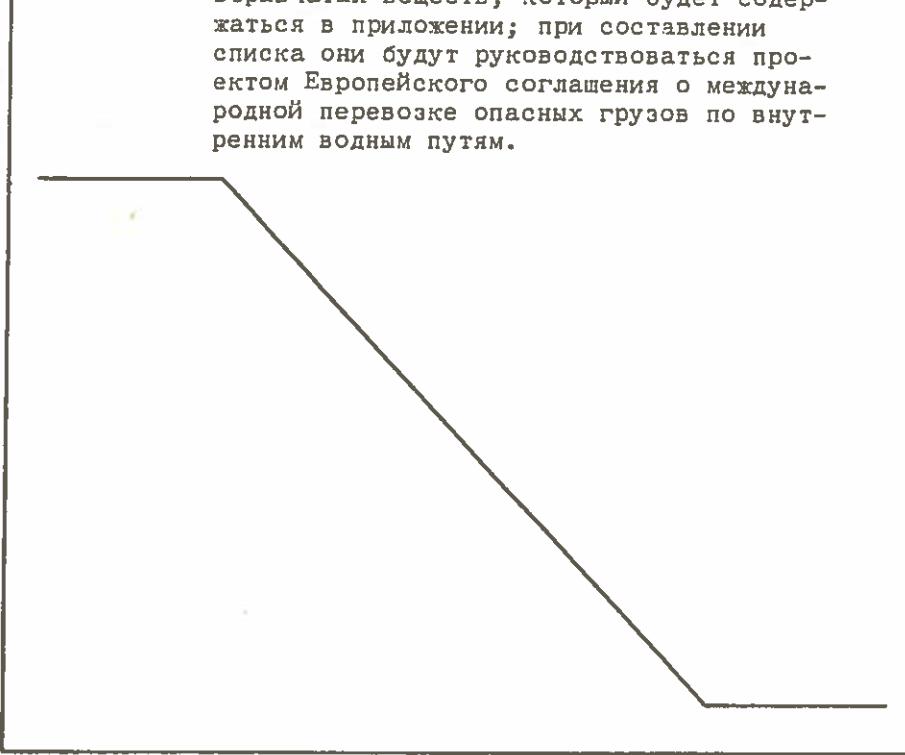
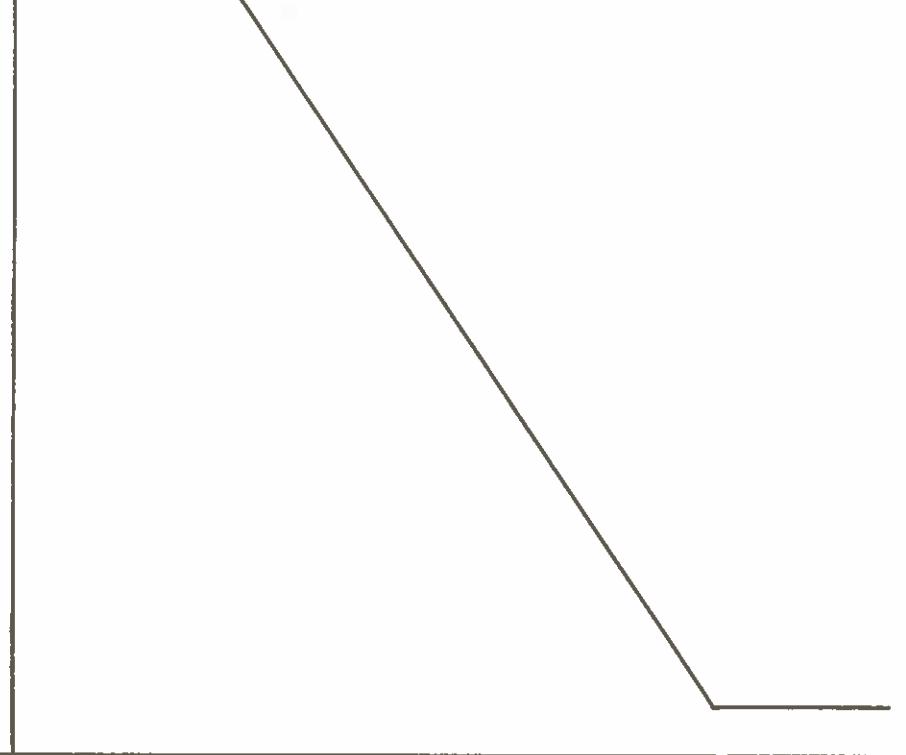
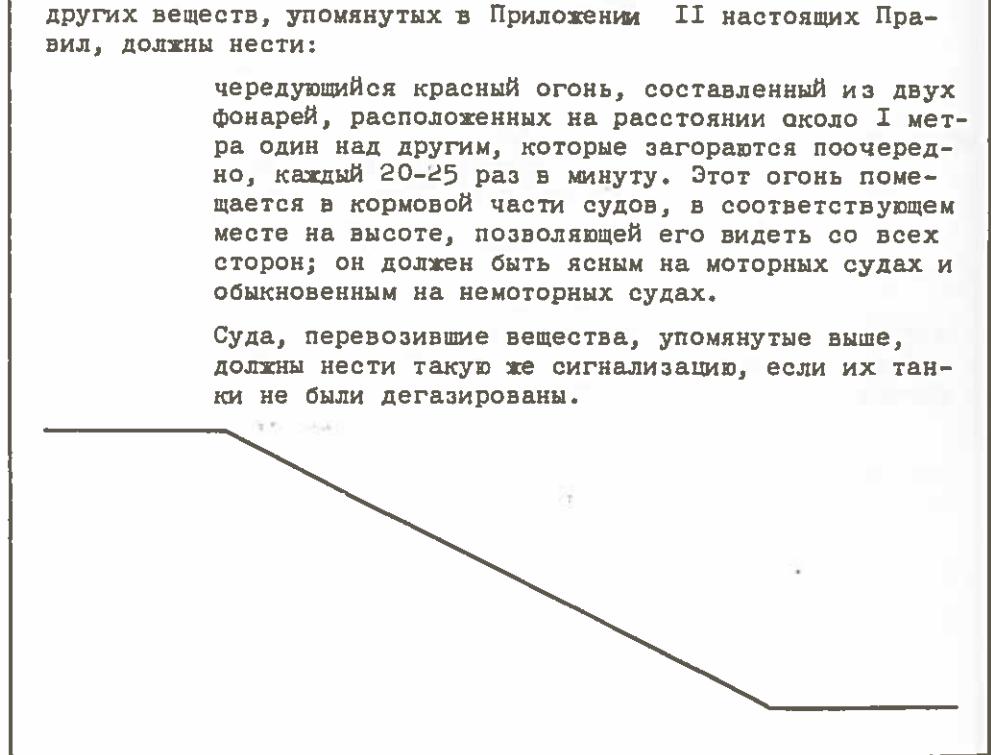
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
		Топовые огни всех буксируемых судов состава должны, по мере возможности, помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.
<p>5. Судно или суда, идущие в конце буксируемого состава, должны нести, помимо предписанного выше в пункте 4 топового огня, кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08. Однако, если в конце состава идет ряд счленных судов в количестве более двух, этот огонь должны нести лишь два наружных судна счала ^{1/}.</p> <p>^{1/} Компетентные органы могут предписать, что при применении положений настоящего пункта не будут приниматься во внимание малые суда, которые могут находиться в хвосте состава.</p>	<p>4. Пункту 5 соответствует пункт 4 и пропущено выражение: "помимо предписанного выше в пункте 4 топового огня,"</p>	<p>В пункте 5 добавлен новый абзац следующего содержания: "Если в конце состава идут малые суда, последние не будут приниматься во внимание при применении настоящего пункта".</p>
<p><u>Статья 3.10 - Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов /Сигнал П.А.3/</u></p> <p>I. Толкаемые составы, общая длина которых не превышает 100 м и все суда которых расположены в кильватер, должны нести сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 3.08 в отношении одиночных моторных судов.</p>	<p>5. Положения пункта 3 статьи 3.08 также применяются к топовым огням моторных судов, указанных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи.</p> <p>/схема П.А.3/</p> <p>Этот пункт пропущен, поскольку добавлен новый пункт 4 в статье 3.01.</p>	<p>/схема П.А.3/</p> <p>Этот пункт пропущен, поскольку добавлен новый пункт 4 в статье 3.01.</p>
<p>2. Другие толкаемые составы должны нести:</p> <p>a/ <u>в качестве топовых огней:</u></p> <p>i/ три ярких белых огня в носовой части судна или одного из судов, находящихся в голове состава.</p> <p>Эти огни должны располагаться в форме равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной продольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 6 м ^{2/} 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;</p> <p>ii/ ясный белый огонь в носовой части всякого другого судна, общая ширина которого видна спереди ^{3/}. Этот огонь должен помещаться, по мере возможности, на 3 м ниже верхнего огня, указанного в подпункте "i".</p> <p>Кроме того, указанные в настоящем пункте "a" огни должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в пункте 2 "а" статьи 3.08;</p> <p>2/ Компетентные органы могут допустить высоту менее 6 м.</p> <p>3/ Компетентные органы могут не предписывать этот огонь.</p>	<p>I. Пункту 2 соответствует пункт I. В начале первого предложения слово "Другие" пропущено.</p> <p>Подпункт "ii" пропущен.</p> <p>Последний абзац заменен следующим новым текстом:</p> <p>"Огни, указанные в настоящем пункте "a" должно нести судно, находящееся вблизи продольной оси состава. Кроме того, эти огни должны отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2 "а" статьи 3.08."</p>	<p>I. Пункту 2 соответствует пункт I. В начале первого предложения слово "Другие" пропущено.</p> <p>Добавлен следующий новый абзац:</p> <p>"Мачты, несущие эти огни, должны быть помещены на продольной оси судна, на котором они находятся".</p>

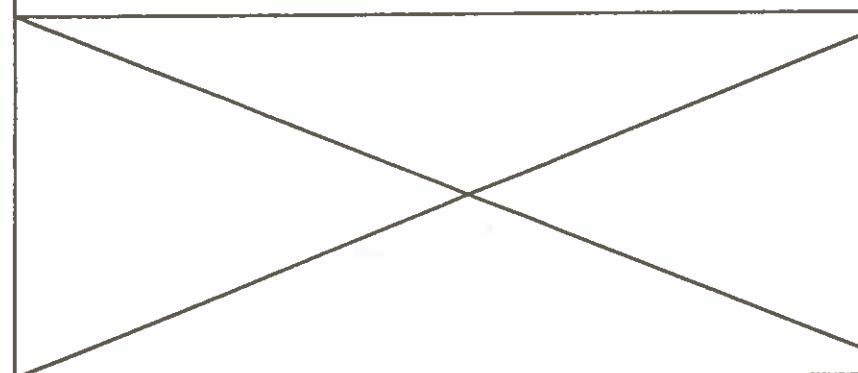
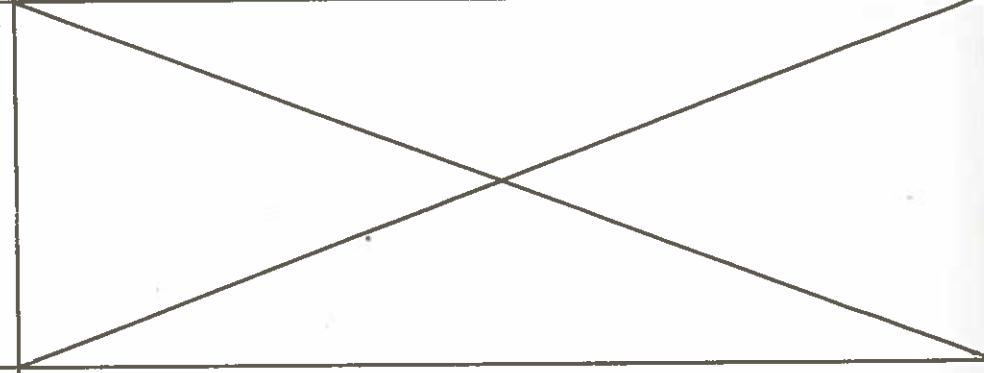
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>b/ в качестве бортовых огней: огни, предписанные в пункте 2"б" статьи 3.08; эти огни должны помещаться в самой широкой части состава, как можно ближе к толкачу и на расстоянии не более 1 м от бортов состава;</p> <p>c/ в качестве кормовых огней</p> <p>i/ три обычновенных 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;</p> <p>ii/ обычновенный 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.</p> <p>Кроме того, эти огни должны отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2"с" статьи 3.08.</p>	<p>Последний абзац заменен следующим новым текстом: "Огни, предусмотренные в настоящем пункте "с", должны отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2"с" статьи 3.08".</p>	<p>В подпункте "б" в конце последнего предложения добавлено выражение: "и не менее 2 м над уровнем воды".</p> <p>Последний абзац заменен следующим новым текстом: "Огни, предусмотренные в настоящем пункте "с", должны, кроме того, отвечать предписаниям, предусмотренным в пункте 2"с" статьи 3.08".</p>
	<p>2. Если толкаемый состав пользуется вспомогательным буксиром, то он считается буксируемым составом и должен нести сигнализацию, предписанную в статье 3.09.</p> <p>3. Положения пункта 3 статьи 3.08 применяются также и к топовым огням, предписанным в вышеприведенном пункте I"а".</p>	<p>2. Положения вышеуказанного пункта I равным образом применяются к толкаемым составам, если те пользуются вспомогательным моторным судном.</p>
<p>Статья 3.II - Ночная ходовая сигнализация счаленных групп /Сигнал П.А.4/</p> <p>I. 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 пунктах 2 и 3 статьи 3.II.</p>	<p>/схема П.А.4/</p> <p>В пункте I в конце предложения имеется ссылка только на пункт 3 статьи 3.II.</p>	<p>/схема П.А.4/</p>
<p>2. Все суда, ведущие счаленную группу, должны нести огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.08¹⁷. Однако,</p> <p>a/ когда в состав группы входит более одного моторного судна, бортовые огни, находящиеся с внутренней стороны счала, должны быть потушены;</p> <p>b/ когда один из бортовых огней моторного судна полностью или частично заслонен немоторным судном, он должен заменяться соответствующим огнем, помещаемым на немоторном судне.</p> <p>I/ Компетентные органы могут допустить или предписать, чтобы кормовой огонь несли лишь наружные суда группы.</p>	<p>"2. Все моторные суда, входящие в счаленную группу, должны ... " и далее по тексту.</p>	<p>Содержание пунктов 2, 3 и 4 объединено в один пункт 2 в следующей редакции:</p> <p>"2. Счаленные группы должны нести:</p> <p>a/ в качестве топовых огней:</p> <p>i / на каждом моторном судне огни, предписанные в пункте 2"а" статьи 3.08;</p> <p>ii / на каждом немоторном судне один ясный белый огонь, видимый со всех сторон, помещенный в соответствующем месте на достаточной высоте, но, по возможности, на 2 м ниже топового огня моторного или моторных судов;</p> <p>b/ в качестве бортовых огней:</p> <p>огни, предписанные пунктом 2"б" статьи 3.08; эти огни должны размещаться на наружных судах группы, по возможности, на одинаковой высоте, на расстоянии не менее 1 метра ниже самого низкого топового огня;</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
		<p>с/ в качестве кормовых огней: на каждом судне кормовые огни, предписанные в пункте 2-с статьи 3.08."</p>
<p>3. Все суда, идущие в счале, должны нести^{2/}:</p> <p>а/ ясный белый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый в соответствующем месте на достаточной высоте, но, по мере возможности, на расстоянии в два метра под топовым огнем моторного судна или моторных судов^{1/};</p> <p>б/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08^{2/}.</p> <p>2/ Компетентные органы могут не предписывать эти огни.</p> <p>1/ Компетентные органы могут допустить или предписать, чтобы этот огонь за- слонялся по некоторой части дуги горизонта таким образом, чтобы не мешать водителям группы; они могут также допустить, чтобы этим огнем был огонь, предписанный в пункте 2"а" статьи 3.08.</p> <p>2/ Компетентные органы могут допустить или предписать, чтобы кормовой огонь несли лишь наружные суда группы.</p>	<p>Текст пункта 3 заменен следующим текстом:</p> <p>"3. Немоторные суда, входящие в счаленную группу и являющиеся наружными судами состава, должны нести кормовой огонь, предписанный пунктом 2"с" статьи 3.08."</p>	
<p>4. Бортовые огни счаленной группы должны, по мере возможности, помещаться на одинаковой высоте и по крайней мере на I и ниже топового огня моторного судна или моторных судов.</p>	<p>В конце предложения для уточнения добавлено выражение "счаленной группы".</p>	
<p><u>Статья 3.12 - Ночная сигнализация парусных судов /Сигнал П.А.5/</u></p> <p>I. Положения настоящей статьи не применяются к малым судам; правила, применяемые к малым судам, изложены в пунктах I и 4 статьи 3.13.</p>	<p>5. Положения пункта 3 статьи 3.08 применяются также и к топовым огням счаленной группы.</p>	
<p>2. Суда, идущие только под парусами, должны нести:</p> <p>а/ бортовые огни, предписанные в пункте 2"в" статьи 3.08; однако эти огни могут быть обычными огнями;</p> <p>б/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08.</p>	<p>/Схема П.А.5/ Пункт I пропущен.</p>	<p>/Схема П.А.5/</p>
<p>3. Суда, пользующиеся одновременно парусами и двигателем, должны нести топовые, бортовые и кормовые огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.08.</p>	<p>I. Суда, идущие только под парусами, должны нести белый обычный огонь и, кроме того, при приближении других судов показывать на носовой части второй белый обычный огонь.</p>	<p>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 I и 2 статьи 3.13.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов /Схема П.А.6/</u></p> <p>1. Одиночные малые моторные суда должны нести^{3/}:</p> <p>а/ ясный белый огонь, видимый по дуге горизонта в 225°, а именно в 112°30' с каждого борта судна /т.е. от носа судна до 22°30' позади траверза каждого борта/ и только по этой дуге; этот огонь должен помещаться на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии не менее 1 м перед бортовыми огнями;</p> <p>б/ бортовые огни, предписанные в пункте 2"в" статьи 3.08; однако эти огни могут быть обычновенными огнями;</p> <p>с/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08.</p> <p>3/ Компетентные органы также могут допускать следующую сигнализацию:</p> <p>а/ топовый огонь, предписанный в пункте 2"а" статьи 3.08; однако этот огонь должен быть не ярким, а ясным и помещаться на 1 м выше бортовых огней;</p> <p>б/ бортовые огни, предписанные в пункте 2"в" статьи 3.08; однако эти огни должны помещаться рядом или в одном фонаре по оси судна, на носу или поблизости от него;</p> <p>с/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08.</p>	<p>Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов, за исключением парусных судов /схема П.А.6/</p> <p>1. Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 7 метров, должны нести:</p> <p>а/ ясный белый огонь, видимый по дуге горизонта в 225°, т.е. в 112°30' с каждого борта судна, т.е. от носа судна до 22°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;</p> <p>б/ бортовые огни, предписанные в пункте 2 "в" статьи 3.08; однако эти огни могут быть обычновенными огнями;</p> <p>с/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08.</p> <p>2. Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых не превышает 7 метров, могут заменять предписанные в пункте 1 огни одним белым обычновенным огнем или показывать этот обычновенный огонь только при приближении других судов.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Ночная ходовая сигнализация малых судов /статья 3.13/ Компетентные власти могут предписать, что:</p> <p>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;</p> <p>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."</p>	<p>/схема П.А.6/</p> <p>1. Одиночные малые моторные суда должны нести либо:</p> <p>а/ ясный белый огонь, видимый по дуге горизонта в 225°, т.е. в 112°30' с каждого борта судна, /т.е. от носа судна до 22°30' позади траверза каждого борта/ и только по этой дуге. - этот огонь должен помещаться на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии не менее 1 м перед бортовыми огнями;</p> <p>б/ бортовые огни, предписанные в пункте 2"в" статьи 3.08; однако эти огни могут быть обычновенными огнями;</p> <p>с/ кормовой огонь, предписанный в пункте 2"с" статьи 3.08.</p> <p>либо:</p> <p>д/ топовый огонь, предписанный в пункте 2"а" статьи 3.08; однако этот огонь должен быть ясным вместо яркого и должен помещаться на 1 метр выше бортовых огней;</p> <p>е/ бортовые огни, предписанные в пункте 2"в" статьи 3.08; однако они должны помещаться рядом или в одном фонаре, на оси судна, на носу или рядом с ним;</p> <p>ф/ кормовые огни, предписанные в пункте 2"с" статьи 3.08; однако эти огни могут быть отменены, но в этом случае топовый огонь, упомянутый выше в пункте "д", должен быть виден со всех сторон.</p>
<p>2. Когда малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, оно должно нести огни, предписанные выше в пункте 1.</p>	<p>3. Когда малое моторное судно буксирует или ведет в счале только малые суда, оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 настоящей статьи.</p>	
<p>3. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести обычновенный белый огонь; малые суда, находящиеся в хвосте состава или счаленной группы, должны нести, кроме того, кормовой огонь, предписанный в пункте 5 статьи 3.09^{2/}.</p> <p>1/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</p> <p>2/ Компетентные органы могут не предписывать этот кормовой огонь /см. подстрочное примечание, относящееся к пункту 5 статьи 3.09/.</p>	<p>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.</p>	<p>3. Буксируемые малые суда или малые суда, ведущиеся в счале, должны нести обычновенный белый огонь, видимый со всех сторон.</p> <p>Предписания настоящего пункта не относятся к служебным шлюпкам.</p>
<p>4. Одиночные малые суда, идущие только под парусами, должны нести обычновенный белый огонь и, кроме того, при приближении других судов показывать на носу второй обычновенный белый огонь.</p>	<p>Положения этого пункта включены в пункт 1 статьи 3.12.</p>	<p>4. Одиночные малые суда, идущие только под парусами, должны нести обычновенный белый огонь, видимый со всех сторон, и кроме того, должны при приближении других судов показывать второй обычновенный белый огонь.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>5. Идущие одиночно малые суда, которые передвигаются не при помощи двигателя и не при помощи парусов, должны при приближении к другим судам показывать обычновенный белый огонь.</p>		<p>5. Идущие одиночно малые суда, которые передвигаются не при помощи двигателя и не при помощи парусов, должны показывать обычновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Однако служебные шлюпки в этих же условиях должны показывать этот огонь только при приближении к другим судам.</p>
<p><u>Статья 3.14 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</u> /Сигналы П.А.7, П.А.8 и П.А.9/</p> <p>I. Наливные суда, совершающие или совершившие некоторые перевозки воспламеняющихся жидкостей^{3/}, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями, обычновенный синий огонь на их кормовой части в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы этот огонь был виден со всех сторон.</p> <p><u>3/ Компетентные органы составят список этих воспламеняющихся жидкостей, который будет содержаться в приложении; при составлении списка они будут руководствоваться проектом Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.</u></p>	<p><u>Статья 3.14 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества</u> /схемы П.А.7, П.А.8 и П.А.9/</p> <p>I. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 4 к настоящим Правилам, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,</p> <p>обычновенный 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.</p>	<p>/схемы П.А.7, П.А.8 и П.А.9/</p> <p>I. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 9 к настоящим Правилам, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, обычновенный синий огонь на их кормовой части в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы этот огонь был виден со всех сторон.</p> <p>Наливные суда, перевозившие вышеуказанные вещества, должны нести такие же сигналы, если их танки не были дегазированы.</p>
<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, головное моторное судно состава должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09,</p> <p>обычновенный синий 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^{1/}.</p> <p><u>1/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</u></p>	<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте I, к ним не применяется полностью сигнализация, предписанная в этом пункте. Однако в этом случае:</p> <p>a/ головное моторное судно состава должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09, обычновенный 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;</p> <p>b/ только суда, указанные в вышеприведенном пункте I 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.</p>	<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте I, головное моторное судно, если только оно не несет уже синего огня, упомянутого в вышеприведенном пункте, должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09,</p> <p>обычновенный 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 не менее 1м над бортовыми огнями.</p> <p>Это положение не относится ни к временным вспомогательным моторным судам, ни к моторным судам, о которых говорится в пункте 3 статьи 3.09.</p>
<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I,</p> <p>a/ судно, несущее огни, указанные в пункте 2^{"a"} "i" статьи 3.10, должно, кроме того, нести:</p> <p>обычновенный синий огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем^{1/} и отвечающий, кроме того, требованиям пункта 2^{"a"} статьи 3.08;</p> <p><u>1/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</u></p>	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте I, предусмотренная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этих случаях:</p> <p>a/ судно несущее огни, указанные в пункте 1^{"a"} статьи 3.10, должно, кроме того, нести:</p> <p>обычновенный синий огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий, кроме того, требованиям пункта 2^{"a"} статьи 3.08;</p>	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в вышеприведенном пункте I, предусмотренная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае :</p> <p>a/ судно, несущее огни, указанные в пункте 1^{"a"} "i" статьи 3.10, должно, кроме того, нести:</p> <p>обычновенный синий огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий, кроме того, требованиям пункта 2^{"a"} статьи 3.08;</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВАЛ И ПППР
<p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в пункте 2 "с" "и" статьи 3.10, видимый со всех сторон огонь, предписанный выше в пункте I.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</p>	<p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в пункте I "с" "и" статьи 3.10, синий огонь, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p>	<p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в пункте I "с" "и" статьи 3.10, огонь, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p>
	<p>4. Когда упомянутый в вышеприведенном пункте 2 буксируемый состав пользуется вспомогательным буксиром, этот буксир должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2 "а".</p> <p>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".</p>	
<p><u>Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ</u></p> <p>/Сигналы П.А.I0, П.А.II и П.А.I2/</p> <p>1. Суда, перевозящие взрывчатые вещества^{2/}, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями, 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 обыкновенным - на немоторных судах.</p> <p>2/ Компетентные органы составят список этих взрывчатых веществ, который будет содержаться в приложении; при составлении списка они будут руководствоваться проектом Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.</p>	<p>"Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества</p> <p>/схемы П.А.I0, П.А.II и П.А.I2/</p> <p>I. Суда, перевозящие взрывчатые и другие вещества, предусмотренные в Приложении 5 к настоящим Правилам, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,</p> <p>красный огонь ..." далее по тексту.</p>	<p>Статья 3.15</p> <p>Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые или аммиачные вещества</p> <p>/схемы П.А.I0, П.А.II, П.А.I2, П.А.I2-а и П.А.I2-б/</p> <p>I. Помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,</p> <p>a/ суда, перевозящие взрывчатые вещества, о которых говорится в Приложении 10 настоящих Правил, должны нести:</p> <p>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 обыкновенным - на немоторных судах;</p> <p>b/ суда, осуществляющие перевозки аммиачных или других веществ, упомянутых в Приложении II настоящих Правил, должны нести:</p> <p>чередующийся красный огонь, составленный из двух фонарей, расположенных на расстоянии около 1 метра один над другим, которые загораются поочередно, каждый 20-25 раз в минуту. Этот огонь помещается в кормовой части судов, в соответствующем месте на высоте, позволяющей его видеть со всех сторон; он должен быть ясным на моторных судах и обыкновенным на немоторных судах.</p> <p>Суда, перевозившие вещества, упомянутые выше, должны нести такую же сигнализацию, если их танки не были дегазированы.</p>
		

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, головное моторное судно должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 2 статьи 3.09,</p> <p>ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, и помещаемый на расстоянии около I м под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии I м над бортовыми огнями.</p>		<p>В пункте 2 выражение "из одного или нескольких судов, указанных" заменено выражением: "из одного судна, указанного".</p> <p>В конце пункта включен новый абзац следующего содержания:</p> <p>"Это положение не распространяется ни на временные вспомогательные моторные суда, ни на моторные суда, о которых говорится в пункте 3 статьи 3.09".</p>
<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I,</p> <p>a/ судно, несущее огни, указанные в подпункте 2"а" "i" статьи 3.10, должно, кроме того, нести:</p> <p>ясный красный огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий требованиям подпункта 2"а" статьи 3.08;</p> <p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в подпункте 2"с" "i" статьи 3.10,</p> <p>видимый со всех сторон огонь, предписанный выше в пункте I¹.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</p>	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных в вышеуказанном пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае:</p> <p>a/ судно, несущее огни, указанные в пункте I"а" статьи 3.10, должно, кроме того, нести</p> <p>ясный красный огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий требованиям пункта 2"а" статьи 3.08;</p> <p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в подпункте I"с" "i" статьи 3.10, красный огонь, предписанный в пункте I настоящей статьи.</p>	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных в вышеуказанном пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае:</p> <p>a/ судно, несущее огни, указанные в пункте I"а" "i" статьи 3.10, должно, кроме того, нести</p> <p>ясный красный огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем и отвечающий, кроме того, требованиям пункта 2"а" статьи 3.08;</p> <p>b/ толкач должен нести, кроме огней, предписанных в подпункте I"с" "i" статьи 3.10, огонь, предписанный, смотря по обстоятельствам, в пункте I"а" или I"б" выше.</p>
	<p>4. Когда упомянутый в вышеприведенном пункте 2 буксируемый состав пользуется вспомогательным буксиром, этот буксир должен нести сигнализацию, предписанную в пункте 2.</p> <p>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".</p>	
<p><u>Статья 3.16 - Ночная ходовая сигнализация паромов /Сигналы П.А.13 и П.А.14/</u></p> <p>I. Паромы, не передвигающиеся свободно, должны нести:</p> <p>a/ ясный белый топовый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии не менее 5 м над плоскостью грузовых марок; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 15 м;</p> <p>b/ ясный или обыкновенный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии около I м над топовым огнем, предусмотренным в пункте "а" ¹;</p> <p>c/ ясный белый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на том конце парома, который находится в направлении движения ¹.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</p>	<p>/схемы П.А.13 и П.А.14/</p> <p>I. 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:</p> <p>a/ 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;</p> <p>b/ ясный или обыкновенный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии около I м над топовым огнем, предусмотренным в пункте "а";</p> <p>c/ ясный или обыкновенный белый огонь, видимый спереди и, по мере возможности, сзади, и помещаемый на том конце парома, который находится в направлении движения /схема П.А.13/.</p>	<p>/схема П.А.13/</p> <p>В подпункте "б" пропущены слова: "или обыкновенный".</p> <p>Подпункт "с" пропущен.</p>

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
	<p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Ночная сигнализация паромов на ходу /статья 3.16/</p> <p>Компетентные власти могут освобождать паромы, указанные в пункте I статьи 3.16, на участках, где ночное плавание вниз по течению редко практикуется, от обязательства нести огонь, предписанный в подпункте "с" этого пункта."</p>	
<p>2. Каждая шлюпка или поплавок парома с продольным тросом должны нести обычновенный белый огонь, помещаемый на расстоянии не менее 3 м над уровнем воды^{2/}.</p> <p>2/ Компетентные органы могут разрешить помещать этот огонь только на головной шлюпке или головном поплавке.</p>		<p>"2. Шлюпка или поплавок в голове парома с продольным..." и далее по тексту.</p>
<p>3. Свободно передвигающиеся паромы должны нести:</p> <p>а/ при относительно длинном переходе: огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.08;</p> <p>б/ при относительно коротком переходе:</p> <p>и/ огонь, предписанный в пункте I "а" настоящей статьи;</p> <p>ii/ ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии примерно 1 м над топовым огнем, указанным в подпункте "а";</p> <p>iii/ огни, предписанные в пунктах 2 "б" и 2 "с" статьи 3.08 /схема П.А.14/.</p> <p>с/ если они совершают короткий переход по прямой линии и без поворотов между находящимися друг против друга пристанями: огни^{1/}, предписанные в пункте I настоящей статьи <u>1/</u>.</p> <p>3/ Компетентные органы могут предписать только обычновенный огонь или не предписывать эту сигнализацию.</p> <p>1/ Компетентные органы будут предписывать в каждом случае, какую из трех видов сигнализации надлежит применять.</p>	<p>2. Остальные свободно передвигающиеся одиночные паромы должны нести:</p> <p>а/ огонь, предписанный в пункте I "а" настоящей статьи;</p> <p>б/ ясный или обычновенный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещенный на расстоянии примерно 1 м над топовым огнем, указанным в подпункте "а";</p> <p>с/ огни, предписанные в пунктах 2 "б" и 2 "с" статьи 3.08 /схема П.А.14/.</p>	<p>3. Свободно передвигающиеся паромы должны нести:</p> <p>а/ огонь, предписанный в пункте I "а" настоящей статьи;</p> <p>б/ ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещенный на расстоянии примерно 1 м над топовым огнем, указанным в подпункте "а";</p> <p>с/ огни, предписанные в пунктах 2 "б" и 2 "с" статьи 3.08.</p>
<p>4. Паромы, передвигающиеся свободно и пользуясь преимуществом прохода /см.пункт 3 статьи 6.23/, должны нести:</p> <p>а/ огонь, предписанный в пункте I "а" настоящей статьи;</p> <p>б/ ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии примерно 1 м над топовым огнем, указанным в подпункте "а";</p> <p>с/ второй ясный зеленый огонь, помещаемый на расстоянии примерно 1 м над зеленым огнем, предписанным выше в подпункте "б";</p> <p>д/ огни, предписанные в пунктах 2 "б" и 2 "с" статьи 3.08.</p>		

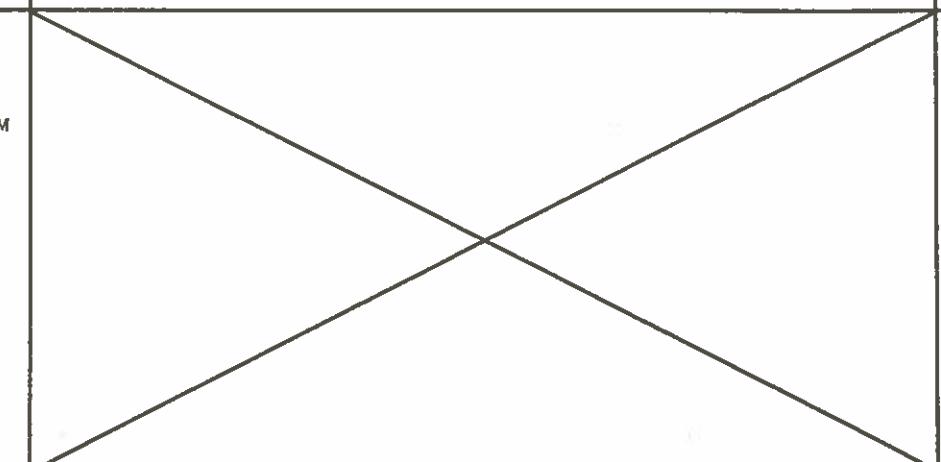
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>3. В буксируемом, толкаемом или счаленном составе огни, предписанные в пункте 2 настоящей статьи, несет только моторное судно.</p> <p><u>Статья 3.17 - Дополнительная ночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки во время плавания /Сигнал Г.А.15/</u></p> <p>Суда, подлежащие предохранению от болтанки /см.статью 6.20/, могут нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,</p> <p>обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь, помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь устанавливается над белым в таком месте, чтобы эти огни были хорошо видны и не могли быть приняты за другие огни.</p>	<p>/схема П.А.15/</p>
<p><u>Статья 3.18 - Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность</u> Сигнал П.А.16</p> <p>I. Всякое 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,</p> <p>два красных огня, помещенных на мачте на расстоянии примерно 1 м один над другим, причем они оба должны находиться под обычным или обычными топовыми огнями.</p> <p>2. Кроме того, в случае необходимости, такое судно должно показывать красный качающийся огонь или подавать установленный звуковой сигнал, либо выполнять одновременно и то и другое.</p>	<p>/схема П.А.16/</p> <p>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,</p> <p>красный качающийся огонь, или подавать установленный звуковой сигнал, либо выполнять одновременно и то и другое.</p>	<p>/схема П.А.16/</p> <p>Судно, потерявшее маневренность, должно, в случае необходимости, показывать, помимо огней, предписанных в других положениях настоящих Правил, красный качающийся огонь, или подавать установленный звуковой сигнал, либо выполнять одновременно и то и другое.</p>
<p><u>Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация плотов</u> /Сигнал П.А.17/</p> <p>Плоты должны нести:</p> <p>ясные белые огни в количестве достаточном для того, чтобы контуры плота были отчетливо видны I/.</p> <p>I/ Компетентные органы могут определить число этих огней. Они могут также на некоторых участках допустить, чтобы эти огни показывались лишь при приближении других судов.</p>	<p><u>Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами</u> /схема П.А.17/</p> <p>Не нарушая особых предписаний, которые приведены в статье I.21, плавучие сооружения, не являющиеся судами, включая плоты и плавучие установки, должны нести</p> <p>обыкновенные белые огни в количестве, достаточном для того, чтобы контуры сооружения были видны.</p>	<p>Статья 3.19</p> <p>Ночная ходовая сигнализация плавучего оборудования и плавучих установок /схема П.А.17/</p> <p>Не нарушая особых предписаний, которые приведены в статье I.21, плавучее оборудование и плавучие установки должны нести</p> <p>ясные белые огни, видимые со всех сторон, в количестве, достаточном для того, чтобы их контуры были видны.</p>
<p>П.В. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p><u>Статья 3.20 - Ночная стояночная сигнализация судов</u>^{2/} /Сигнал П.В.1/</p> <p>I. Все суда, за исключением тех, которые указаны в статьях 3.23 и 3.25, должны нести:</p> <p>a/ когда они непосредственно или косвенно пришвартованы к берегу:</p> <p>обыкновенный белый огонь со стороны фарватера, помещаемый на расстоянии не менее 3 м над плоскостью грузовых марок;</p>	<p>/схема П.В.1/</p> <p>I. Все суда, за исключением малых судов и паромов, упомянутых в статье 3.23, должны нести на стоянке</p> <p>обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и помещаемый на расстоянии не менее 3 м над уровнем грузовых марок.</p>	<p>/схема П.В.1/</p> <p>I. Все суда, за исключением малых судов и судов, упомянутых в статье 3.23 и 3.27, должны нести на стоянке</p> <p>обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон на расстоянии не менее 3 м над уровнем грузовых марок, и расположенный со стороны фарватера.</p>

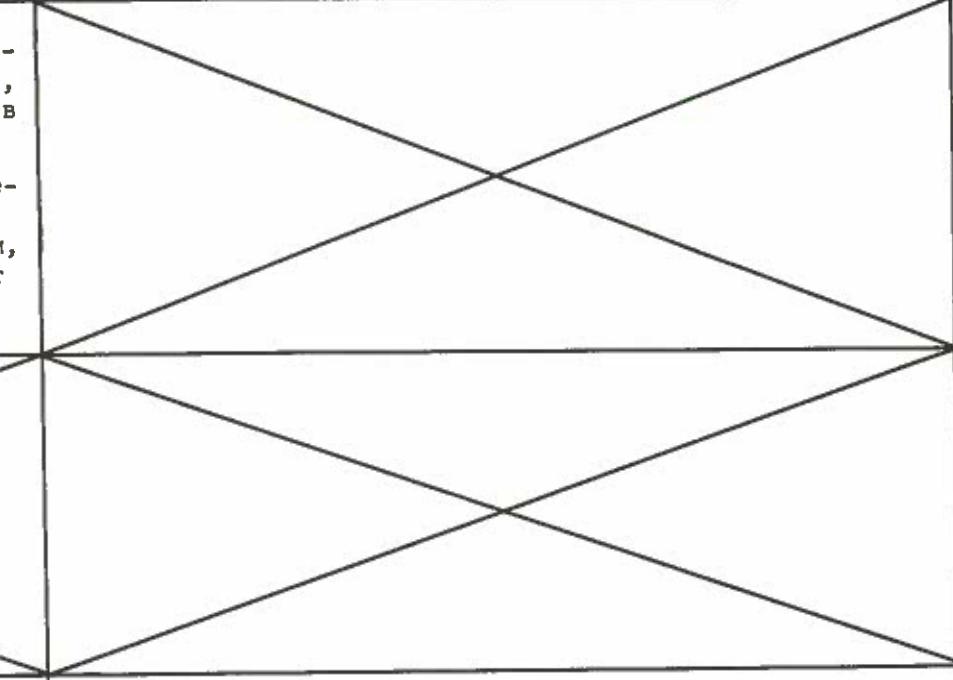
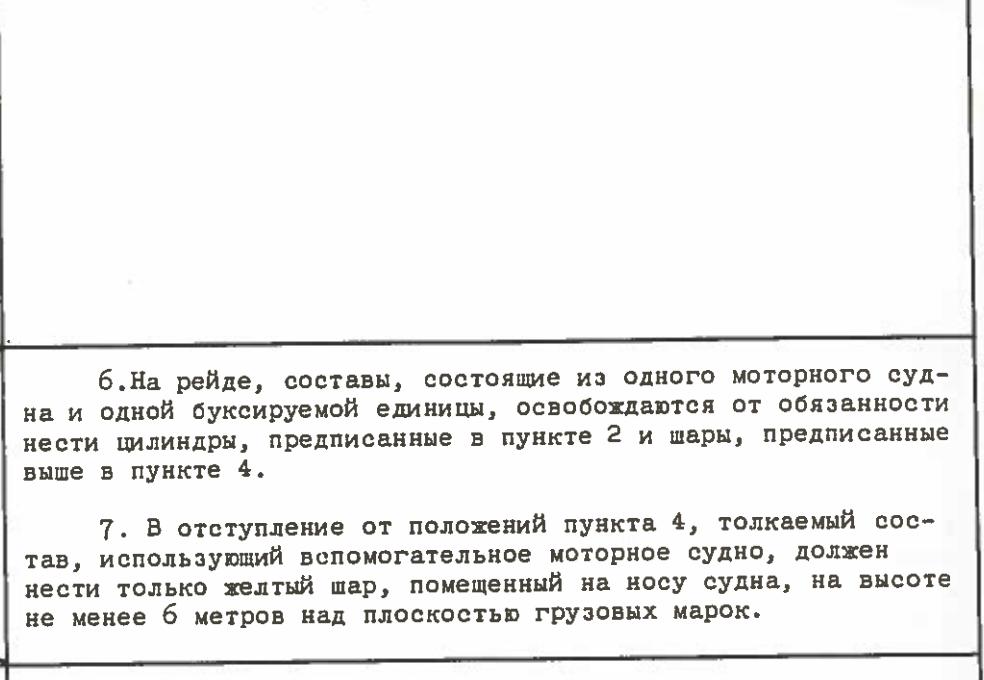
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>b/ когда они стоят на открытом месте /без непосредственного или косвенного доступа к берегу/:</p> <p>два обыкновенных белых огня, помещаемых в соответствующих местах - один в носовой части, а другой в кормовой части судна, на расстоянии не менее 3 м над плоскостью грузовых марок.</p> <p><u>2/ Когда суда, в частности малые суда, находятся на стоянке в таких условиях, что компетентные органы считают их сигнализацию излишней, они могут освободить их от обязательства нести огни, предписанные в настоящей статье.</u></p> <p><u>3/ В некоторых случаях компетентные органы могут, однако, допускать сигнализацию, предписанную в пункте I "а".</u></p> <p>2. Положения, приведенные выше в пункте I, не применяются к малым судам. Все малые суда, находящиеся на стоянке, должны нести:</p> <p>обыкновенный белый огонь, помещаемый со стороны фарватера.</p>		
	<p>2. Малые суда, находящиеся на стоянке, за исключением служебных шлюпок судов, должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.</p>	<p>2. Малые суда, за исключением служебных шлюпок судов, должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, расположенный со стороны фарватера.</p>
	<p>3. Несение огня, предписанного в пунктах I или 2 настоящей статьи, не обязательно:</p> <p>a/ если судно входит в состав группы судов, в состав судов или в счененную группу и, если суда этой группы, состава или счененной группы несут со стороны фарватера огонь, предписанный в пункте I или пункте 2;</p> <p>b/ если малое судно пришвартовано к берегу.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Ночная стояночная сигнализация судов /статья 3.20/</p> <p>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."</p>	<p>3. Несение огня, предписанного в пунктах I или 2 настоящей статьи, не обязательно:</p> <p>a/ если судно входит в состав группы судов, которая до конца ночи не может распасться и если суда этой группы несут со стороны фарватера огонь, предписанный выше в пунктах;</p> <p>b/ если судно полностью находится на поверхности воды между незатопляемыми пирсами или стоит за продольным молом, выступающим из воды;</p> <p>c/ если судно пришвартовано к берегу и достаточно освещено с берега.</p>
<p><u>Статья 3.21 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ /Сигнал П.В.2/</u></p> <p>Суда, упомянутые в статье 3.14, должны нести, помимо огней, предписанных в статье 3.20,</p> <p>обыкновенный синий огонь в их кормовой части, в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p>	<p>Статья 3.21 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества /схема П.В.2/</p>	<p>/схема П.В.2/</p> <p>"I. Суда, упомянутые в пункте I статьи 3.14 ..." и далее по тексту.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ /Сигнал П.В.3/ Суда, упомянутые в статье 3.15, должны нести, помимо огней, предписанных в статье 3.20, обыкновенный или ясный красный огонь, который должен помещаться на расстоянии около 1 м под белым огнем, предписанным в пункте I "а" статьи 3.20, или под задним белым огнем, предписанным в пункте I "б" статьи 3.20.	Однако, если такие суда находятся на стоянке в условиях, указанных в пункте 3 "а" статьи 3.20, то только суда, несущие обычный белый огонь, должны показывать вышеуказанный синий огонь.	2. Однако, если толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не распространяется на эти суда. В этом случае толкаемый состав должен нести, кроме огней, предписанных в статье 3.20 синие огни, о которых говорилось в пункте 3 статьи 3.14.
Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества /схема П.В.3/ обыкновенный или ясный красный огонь, видимый со всех сторон, который должен помещаться на расстоянии около 1 метра под белым огнем, предписанным в пунктах I и 2 статьи 3.20.	Статья 3.22 Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые или аммиачные вещества /схемы П.В.3 и П.В.3-а/ I. Помимо огней, предписанных в статье 3.20, а/ суда, предусмотренные в пункте I "а" статьи 3.15, должны нести обыкновенный или ясный красный огонь, который должен помещаться на расстоянии около 1 метра под белым огнем, предписанным в пункте I статьи 3.20; б/ суда, предусмотренные в пункте I "б" статьи 3.15 должны нести чередующийся красный огонь, о котором говорится в пункте I "б" статьи 3.15. Верхний фонарь этого огня должен помещаться на высоте около 1 метра под белым огнем, предписанным в пункте I статьи 3.20.	Статья 3.22 Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые или аммиачные вещества /схемы П.В.3 и П.В.3-а/ I. Помимо огней, предписанных в статье 3.20, а/ суда, предусмотренные в пункте I "а" статьи 3.15, должны нести обыкновенный или ясный красный огонь, который должен помещаться на расстоянии около 1 метра под белым огнем, предписанным в пункте I статьи 3.20; б/ суда, предусмотренные в пункте I "б" статьи 3.15 должны нести чередующийся красный огонь, о котором говорится в пункте I "б" статьи 3.15. Верхний фонарь этого огня должен помещаться на высоте около 1 метра под белым огнем, предписанным в пункте I статьи 3.20.
Статья 3.23 - Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов /Сигнал П.В.4/ I. Все паромы должны нести: а/ белый огонь, предписанный в пункте I "а" статьи 3.16; б/ зеленый огонь, предписанный в пункте I "б" статьи 3.16. 2. Каждая шлюпка или поплавок парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16. 1/ Компетентные органы могут не предписывать этот огонь. 2/ Компетентные органы могут допускать, чтобы этот огонь несла только головная шлюпка или поплавок.	/схема П.В.4/ Все паромы должны нести белый огонь, предписанный в пункте I "а" статьи 3.16.	2. Однако, если толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных в пунктах I "а" и I "б" выше, предписанная этими пунктами сигнализация не распространяется на эти суда. В этом случае толкаемый состав должен нести, помимо огней, предписанных в статье 3.20, красные огни, указанные в пункте 3 статьи 3.15. /схема П.В.4/ I. Паромы должны нести а/ белый огонь, предписанный в пункте I "а" статьи 3.16; б/ зеленый огонь, предписанный в пункте I "б" статьи 3.16. 2. Свободно передвигающиеся паромы могут загасить зеленый огонь сразу же по окончании работы. 3. Головные шлюпка или поплавок парома с продольным тросом должны нести огни, предписанные в пункте 2 статьи 3.16.

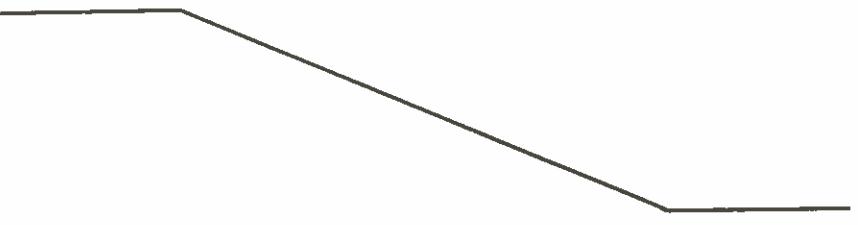
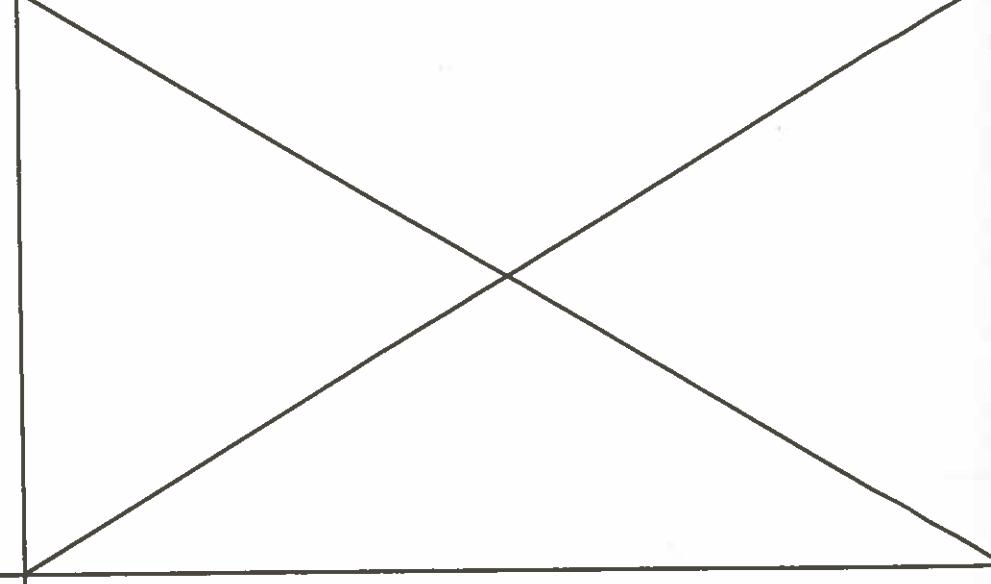
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Статья 3.24 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки /Сигнал П.В.5/</p> <p>Суда, подлежащие предохранению от болтанки /см.статью 6.20/, могут нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, красный и белый огни, предписанные в статье 3.17.</p>	/схема I..B.5/	
<p>Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация составов, счлененных групп, плотов и плавучих установок /Сигнал П.В.6/</p> <p>Толкаемые составы, счлененные группы, плавучие установки и плоты должны нести обычные белые огни в количестве, достаточном для того, чтобы их контуры были видны со стороны судоходного фарватера <u>I</u>. <u>I</u>/ Компетентные органы могут также предписать эту сигнализацию для некоторых буксируемых составов, находящихся на стоянке.</p>	<p>Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами /схема П.В.6/</p> <p>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.</p>	<p>Статья 3.25 Ночная стояночная сигнализация плавучего оборудования и плавучих установок /схема П.В.6/</p> <p>Не нарушая особых условий, изложенных в статье I.21, плавучее оборудование и плавучие установки должны нести обычные белые огни в количестве, достаточном для того, чтобы их контуры были видны со стороны судоходного фарватера, и видимые со всех сторон.</p>
<p>Статья 3.26 - Ночная стояночная сигнализация некоторых рыболовных судов /Сигнал П.В.7/</p> <p>Рыболовные суда, включая малые суда, имеющие сети или жерди на фарватере или в непосредственной близости от него, должны нести: огни, предписанные в статье 3.20. Кроме того, их сети или жерди должны обозначаться: обычными белыми огнями в количестве, достаточном для того, чтобы указать их расположение.</p>	/схема П.В.7/	<p>Статья 3.26 /схема П.В.7/</p> <p>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 обычными белыми огнями в количестве, достаточном для того, чтобы указать их расположение.</p>
<p>Статья 3.27 - Ночная сигнализация выполняющих работы плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов /Сигнал П.В.8/</p> <p>Плавучие средства, выполняющие работы, а также стоящие на мели или затонувшие суда должны нести <u>2</u>: а/ со стороны или сторон свободного фарватера обычновенный красный огонь и обычновенный белый огонь, или ясный красный огонь и ясный белый огонь, помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь находится выше; 2/ Компетентные органы могут заменять в отношении стоящего на мели или затонувшего судна сигналы, предусмотренные в пунктах "а" и "в", буями, обычно используемыми для обозначения препятствий на водном пути.</p>	<p>Статья 3.27 - Ночная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера /схема П.В.8/</p> <p>"Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, должны нести а/ со стороны ..." и далее по тексту.</p>	<p>Статья 3.27 Ночная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, выполняющих работы /схема П.В.8/</p> <p>"Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути или операции по промеру и обмеру, а также стоящие на мели или затонувшие суда, должны нести: а/ со стороны или сторон, где проход свободен ..." и далее по тексту.</p>

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>б/ со стороны несвободного фарватера обыкновенный 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.</p>	<p>б/ 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.</p>	<p>б/ со стороны или сторон, где проход запрещен 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. Если положение затонувшего судна не позволяет поместить на нем эти сигналы, последние должны помещаться на лодках, буях или на другом подходящем объекте.</p>
<p>Статья 3.28 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, якоря которых могут представлять опасность для судоходства <i>/Сигнал П.В.9/</i></p> <p>I. Суда, якоря которых отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, должны нести, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями, второй обыкновенный белый огонь, помещаемый на расстоянии около 1 метра под огнем, предписанным в пункте I "а" статьи 3.20, или под передним огнем, предписанным в пункте I "б" статьи 3.20 I/.</p> <p>2. Если в случаях, упомянутых в статье 3.25, якоря отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, один из стояночных огней, который находится вблизи этих якорей, должен быть заменен двумя белыми огнями, расположенными один над другим на расстоянии около 1 метра.</p> <p><u>И/ Для некоторых категорий судов, в частности, для плавучих средств, компетентные органы могут предписать, что каждый из этих якорей должен обозначаться буем с обыкновенным белым огнем.</u></p>	<p>Статья 3.28 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучих сооружений, якоря которых могут представлять опасность для судоходства <i>/схема П.В.9/</i></p> <p>I. 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, предписанным соответственно в пунктах I и 2 статьи 3.20.</p> <p>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, расположенными один под другим на расстоянии около 1 метра и видимыми со всех сторон.</p>	<p>Статья 3.28 Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучего оборудования, якоря которых могут представлять опасность для судоходства /схема П.В.9/</p> <p>I. 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, предписанным соответственно в пункте I статьи 3.20.</p> <p>2. Если в случаях, упомянутых в статье 3.25, якоря 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, расположенными один под другим на расстоянии около 1 метра и видимыми со всех сторон.</p>
<p>3. Если якоря плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны обозначаться буем или поплавком с обыкновенным белым огнем, видимым со всех сторон.</p>	<p>3. Если якоря плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны обозначаться буем или поплавком с обыкновенным белым огнем, видимым со всех сторон.</p>	<p>3. Если якоря плавучих средств, выполняющих работы, могут представлять опасность для судоходства, они должны обозначаться буем с обыкновенным белым огнем, видимым со всех сторон, и с радарным отражателем.</p>

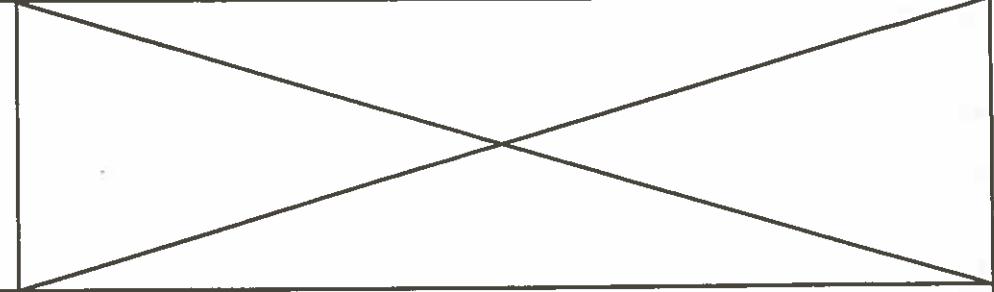
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>Ш.А. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p><u>Статья 3.29 - Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов ^{2/}</u> <u>/Сигнал Ш.А.1/</u></p> <p>1. Положения настоящей статьи не применяются 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.</p> <p>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.</p> <p>Цилиндр должен оставаться на судне, даже если перед ним временно на коротком участке идет вспомогательное моторное судно; это последнее также должно нести цилиндр.</p> <p><u>2/ Компетентные органы могут не предусматривать эти предписания или предусматривать только часть их.</u></p>	<p>/схема Ш.А.1/</p> <p>Цилиндр должен быть поднят на судне, даже если перед ним идут один или несколько вспомогательных буксиров в кильватере; эти буксиры также должны нести цилиндр.</p>	<p>В конце пункта I вместо выражения "в пункте 2 статьи 3.31" имеется выражение "в статье 3.31".</p>
<p>3. Если в голове буксируемого состава идут одно рядом с другим два счаленных или несчаленных моторных судна, каждое из них должно нести цилиндр, предписанный выше в пункте 2. То же предписание применяется к каждому из буксиров, совместно перемещающих судно, плот, плавучую установку или иное плавучее сооружение.</p>		<p>"3. Если в голове буксируемого состава идут одно рядом с другим несколько счаленных или несчаленных моторных судов, каждое из них ..." и далее по тексту.</p>
<p>4. Хвостовое судно буксируемого состава должно нести:</p> <p>желтый шар, который помещается в соответствующем месте на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p> <p>Если в хвосте состава идут два счаленных судна, каждое из них должно нести шар.</p> <p>Если в хвосте состава имеется счал, насчитывающий более двух судов, шары должны нести лишь два наружных судна счала.</p> <p>Если в хвосте состава идут малые суда, эти суда не будут приниматься во внимание при применении предписаний настоящего пункта.</p>		

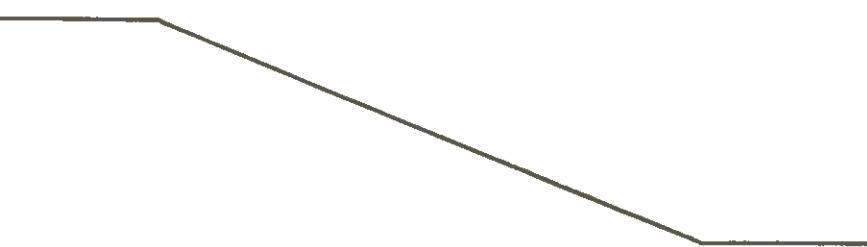
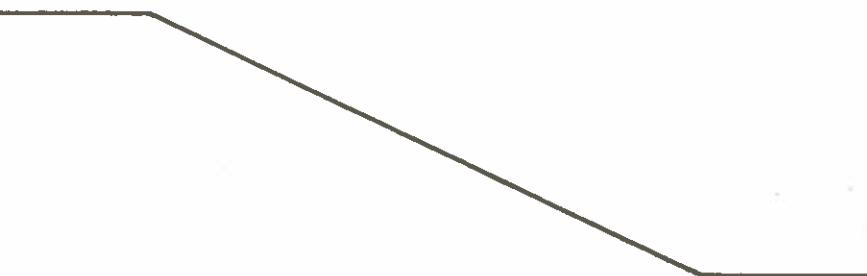
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>5. Суда буксируемого состава, находящиеся между головным судном и одним или несколькими хвостовыми судами, которые обязаны нести желтый шар, предусмотренный выше в пункте 4, должны нести красный флаг с белым квадратом посередине, помещаемый на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон; это условие считается выполненным, если эта высота составляет не менее 4 метров от уровня грузовых марок.</p>		
<p><u>Статья 3.30 - Дополнительная дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель /Сигнал Ш.А.2/</u></p> <p>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.</p> <p>2. Положения настоящей статьи не применяются к малым судам.</p>	<p>Статья 3.30 - Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель /схема Ш.А.2/</p>	<p>Статья 3.30 Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель /схема Ш.А.2/</p> <p>"черный конус вершиной вниз ..." далее по тексту.</p>
<p><u>Статья 3.31 - Дневная ходовая сигнализация некоторых малых моторных судов /Сигнал Ш.А.3/</u></p> <p>1. Всякое идущее одиночно малое моторное палубное судно, длина корпуса которого превышает 5 м, должно нести: белый флаг с красной горизонтальной полосой, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p> <p>2. Такова же должна быть сигнализация малых судов, когда они буксируют или ведут в счале только малые суда.</p>	<p>/схема Ш.А.3/</p> <p>I. Всякое идущее одиночно малое моторное судно, длина корпуса которого превышает 7 м, должно нести белый флаг с красной горизонтальной полосой по средине, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.</p>	<p>/схема Ш.А.3/</p> <p>Всякое малое моторное судно, длина корпуса которого превышает 10 м, должно нести, за исключением малых судов, которые применяют сигналы, предусмотренные статьей 3.45 белый флаг с красной горизонтальной полосой, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Статья 3.32 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ /Сигналы Ш.А.4, Ш.А.5 и Ш.А.6/</p> <p>I. Наливные суда, совершающие или совершившие некоторые перевозки воспламеняющихся жидкостей ^{1/}, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями,</p> <p>синий конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p> <p><u>1/</u> Компетентные органы составят список этих воспламеняющихся веществ, который будет содержаться в приложении; при составлении списка они будут руководствоваться проектом Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.</p>	<p>Статья 3.32 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества /схемы Ш.А.4, Ш.А.5 и Ш.А.6/</p> <p>I. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 4 к настоящим Правилам, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,</p> <p>синий конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.</p> <p>Суда, перевозившие в цистернах вышеуказанные вещества, должны нести такие же сигналы, если эти цистерны не были дегазированы.</p>	<p>/схемы Ш.А.4, Ш.А.5 и Ш.А.6/</p> <p>I. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 9 к настоящим Правилам, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,</p> <p>синий конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.</p> <p>Суда, перевозившие в цистернах вышеуказанные вещества, должны нести такие же сигналы, если эти цистерны не были дегазированы.</p>
<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, головное моторное судно состава должно нести, помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил,</p> <p>синий конус, предписанный выше в пункте I ^{2/}.</p> <p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, он должен нести впереди и на толкаче</p> <p>синий конус, предписанный выше в пункте I ^{2/}.</p> <p><u>2/</u> Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию.</p>	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако состав должен нести впереди и на толкаче</p> <p>синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p>	<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте I, головное моторное судно состава, если оно не является временным вспомогательным моторным судном, должно нести, помимо цилиндра, предписанного в пункте 2 статьи 3.29</p> <p>синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p> <p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае состав должен нести впереди и на толкаче</p> <p>синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p>
<p>Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ /Сигналы Ш.А.7, Ш.А.8 и Ш.А.9/</p> <p>I. Суда, перевозящие взрывчатые вещества ^{3/}, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями,</p> <p>красный конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p> <p><u>3/</u> Компетентные органы составят список этих взрывчатых веществ, который будет содержаться в приложении; при составлении списка они будут руководствоваться проектом Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.</p>	<p>Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества /схемы Ш.А.7, Ш.А.8 и Ш.А.9/</p> <p>I. Суда, перевозящие взрывчатые или другие вещества, указанные в Приложении 5 к настоящим Правилам, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил</p> <p>красный конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон.</p>	<p>Статья 3.33</p> <p>Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые и аммиачные вещества /схемы Ш.А.7, Ш.А.8, Ш.А.9, Ш.А.9-а и Ш.А.9-б/</p> <p>I. Помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил</p> <p>a/ суда, перевозящие взрывчатые вещества, указанные в Приложении 10 к настоящим Правилам, должны нести</p> <p>красный конус вершиной вниз, помещаемый в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы его можно было видеть со всех сторон;</p> <p>b/ суда перевозящие аммиак и другие вещества, упомянутые в Приложении II к настоящим Правилам, должны нести</p> <p>два красных конуса, вершиной вниз, расположенные один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы их можно было видеть со всех сторон.</p> <p>Суда, перевозившие вышеуказанные вещества, если они не были дегазированы, должны нести ту же сигнализацию.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, головное моторное судно состава должно нести, помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил, красный конус, предписанный выше в пункте I.</p> 		<p>2. Когда буксируемый состав состоит из одного судна, предусмотренного выше в пункте I, головное моторное судно состава, если оно не является временным вспомогательным моторным судном, должно нести, помимо цилиндра, предписанного статьей 3.29, пункт 2, красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте I "а".</p>
<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, указанных выше в пункте I, он должен нести впереди и на толкаче красный конус, предписанный выше в пункте I ^{1/}.</p> <p>^{1/} Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию для толкача.</p> 	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако состав должен нести впереди и на толкаче красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте I.</p> 	<p>3. Когда толкаемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных выше в пункте I, предписанная этим пунктом сигнализация не применяется к этим судам. Однако в этом случае состав должен нести</p> <p>a/ впереди красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте I "а";</p> <p>b/ на толкаче в зависимости от обстоятельств, красный конус, предписанный выше в пункте I "а" или два красных конуса, расположенных один над другим, предписанных выше в пункте I "б".</p>
<p><u>Статья 3.34 - Дневная ходовая сигнализация паромов</u> <u>/Сигналы Ш.А.IО и Ш.А.II/</u></p> <p>1. Каждый паром должен нести зеленый шар, помещаемый на расстоянии не менее 6 м над плоскостью грузовых марок ^{2/}.</p> <p>2. Свободно передвигающиеся паромы, которые пользуются приоритетом прохода /см. пункт 3 статьи 6.23/, должны нести белый цилиндр, находящийся на расстоянии около 1 м под зеленым шаром, предписанный выше в пункте I.</p> <p>^{2/} Компетентные органы могут не предписывать эту сигнализацию или предписать высоту менее 6 м.</p>	<p>/схема Ш.А.IО/</p> <p>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.</p> 	
<p><u>Статья 3.35 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки</u> <u>/Сигнал Ш.А.I2/</u></p> <p>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 половина белого цвета; флаг помещается в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. Этот флаг может быть заменен двумя помещаемыми один над другим флагами, из которых верхний должен быть красного, а нижний - белого цвета.</p>	<p>I.</p> <p>/схема Ш.А.II/</p>	<p>Статья 3.35</p> <p>Дополнительная дневная сигнализация судов, потерявших маневренность <u>/схема Ш.А.I2/</u></p> <p>В случае необходимости, судно, потерявшее маневренность, помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих Правил, должно</p> <p>дать отмашку красным флагом или подать установленный звуковой сигнал, или произвести сразу эти две операции.</p> <p>Флаг может быть заменен щитом того же цвета.</p> 

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	2. Флаги, указанные в пункте I, могут быть заменены щитами того же цвета.	
<u>Статья 3.36 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, пользующихся приоритетом прохода</u> <u>/Сигнал Ш.А.13/</u> Суда, которым компетентные власти предоставили приоритет прохода тех мест, где они устанавливают порядок прохода, могут 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. I/ Компетентные органы могут сделать этот сигнал обязательным.	/схема Ш.А.12/ I. Суда, идущие для оказания помощи судну, терпящему бедствие, 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.	/схема Ш.А.13/ 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, шириной не менее 1 метра, 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.	
<u>Ш.В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</u> <u>Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</u> <u>/Сигнал Ш.В.1/</u> Суда, указанные в статье 3.32, должны нести синий конус, предписанный в пункте I статьи 3.32.	<u>Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества</u> <u>/схема Ш.В.1/</u> I. Суда, указанные в статье 3.32, за исключением судов, входящих в толкаемый состав, должны нести синий конус, предписанный в пункте I статьи 3.32.	/схема Ш.В.1/ Суда и толкаемые составы, указанные в статье 3.32, должны нести синий конус или конусы, предписанные в этой статье, на тех же условиях, что и на ходу.
	2. Когда толкаемый состав на стоянке состоит из одного или нескольких судов, указанных в статье 3.32, состав должен нести дополнительную сигнализацию, предписанную в пункте 3 статьи 3.32.	
<u>Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ</u> <u>/Сигнал Ш.В.2/</u> Суда, указанные в статье 3.33, должны нести красный конус, предписанный в пункте I статьи 3.33	<u>Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества</u> <u>/схема Ш.В.2/</u> I. Суда, указанные в статье 3.33, за исключением судов, входящих в толкаемый состав, должны нести красный конус, предписанный в пункте I статьи 3.33.	Статья 3.38 Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые или аммиачные вещества <u>/схемы Ш.В.2 и Ш.В.2-а/</u> Суда и толкаемые составы, указанные в статье 3.33, должны нести красный конус или конусы, предписанные в этой статье, на тех же условиях, что и на ходу.
	2. Когда толкаемый состав на стоянке состоит из одного или нескольких судов, указанных в статье 3.33, состав должен нести дополнительную сигнализацию, предписанную в пункте 3 статьи 3.33.	

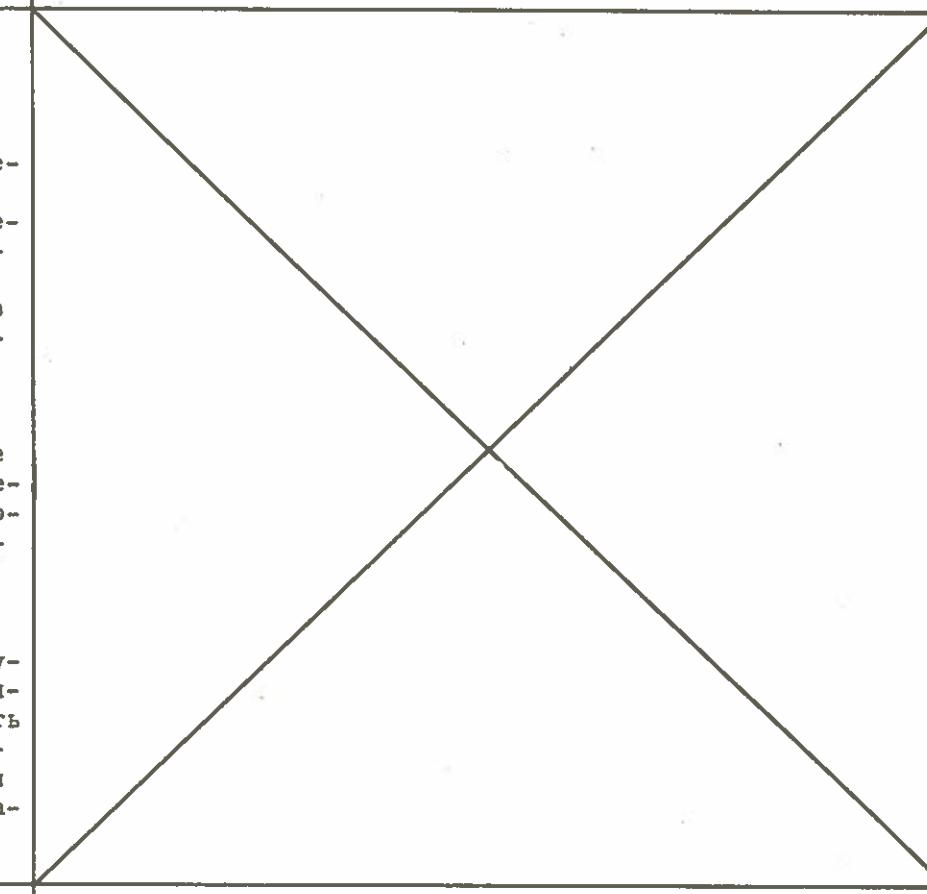
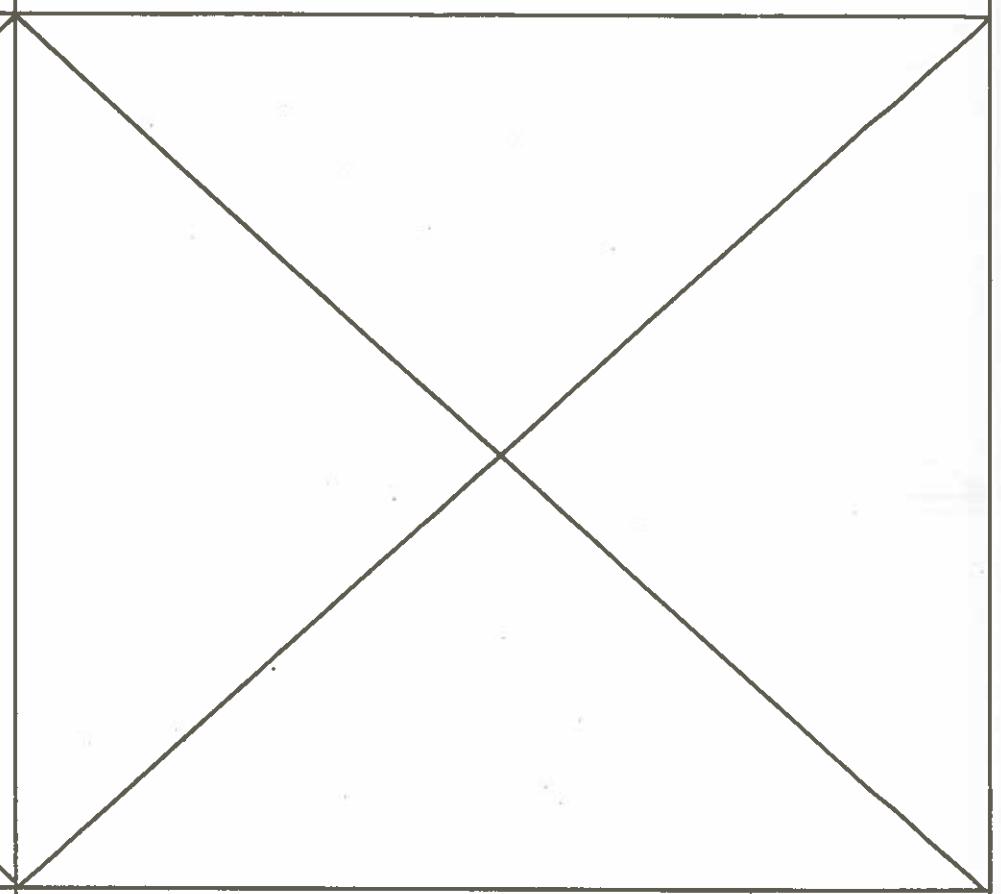
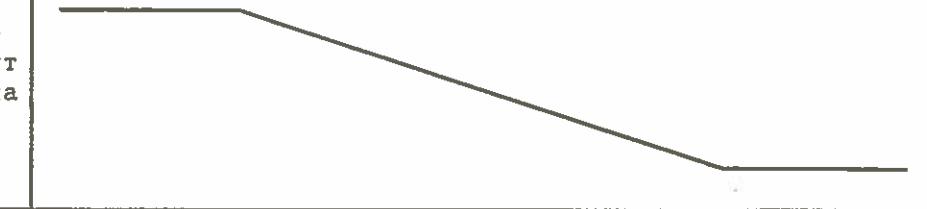
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ЭППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Статья 3.39 - Дневная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки /Сигнал Ш.В.3/</p> <p>Суда, подлежащие предохранению от болтанки /см.статью 6.20/, могут нести красно-белый флаг, предписанный в статье 3.35.</p>	<p>/схема Ш.В.3/</p> <p>красно-белый флаг /флаги/ или красно-белый щит /щиты/, предписанные в статье 3.35.</p>	
<p>Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или жердей некоторых рыболовных судов на стоянке /Сигнал Ш.В.4/</p> <p>Когда сети или жерди рыболовных судов поставлены в фарватере или в непосредственной близости от него, они должны обозначаться желтыми поплавками в количестве, достаточном для указания их местонахождения.</p>	<p>Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов на стоянке /схема Ш.В.4/</p> <p>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.</p>	<p>/схема Ш.В.4/</p>
<p>Статья 3.41 - Дневная сигнализация выполняющих работы плавучих средств, а также стоящих на мели или затонувших судов /Сигнал Ш.В.5/</p> <p>Плавучие средства, выполняющие работы, а также стоящие на мели или затонувшие суда должны нести <u>I/2</u></p> <p>a/ либо i/ со стороны или со сторон свободного фарватера:</p> <p>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</p> <p>i1/ со стороны несвободного фарватера:</p> <p>красный флаг, помещаемый на той же высоте, что и красно-белый флаг или красный флаг, помещенный с другой стороны;</p> <p>b/ либо i/ со стороны или сторон свободного фарватера:</p> <p>красный шар и белый или черный шар, помещаемые на высоте около I м один над другим, причем красный шар должен находиться выше, и</p> <p>I/ В каждом отдельном случае компетентные органы должны предписать, какой из этих двух видов сигнализации следует применять.</p> <p>2/ Для стоящих на мели или затонувших судов компетентные органы могут заменить сигналы, предусмотренные в настоящей статье, буями, которые обычно используются для обозначения препятствий на водном пути.</p>	<p>Статья 3.41 - Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера /схема Ш.В.5/</p> <p>I. Стоящие на мели или затонувшие суда должны нести:</p> <p>a/ со стороны или сторон свободного фарватера</p> <p>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</p> <p>b/ со стороны или сторон несвободного фарватера</p> <p>красный флаг, помещаемый на той же высоте, что и красно-белый флаг или красный флаг, помещенный с другой стороны.</p> <p>2. Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, должны нести:</p> <p>a/ со стороны или сторон свободного фарватера</p> <p>красный шар и белый шар, помещаемые на высоте около I м один над другим, причем красный шар должен находиться выше, и</p> <p>b/ со стороны или сторон несвободного фарватера</p> <p>красный шар, помещаемый на той же высоте, что и красный шар, помещенный с другой стороны.</p> <p>3. Флаги, указанные в п. I, 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.</p>	<p>Статья 3.41</p> <p>Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, выполняющих работы /схема Ш.В.5/</p> <p>I. Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, и суда, осуществляющие операции по обмеру и измерению, а также стоящие на мели или затонувшие суда, должны нести:</p> <p>a/ либо со стороны или сторон, где проход свободен,</p> <p>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,</p> <p>b/ со стороны, где проход запрещен</p> <p>красный флаг, помещаемый на той же высоте, что и красно-белый флаг или красный флаг, помещенный с другой стороны,</p> <p>либо, но только вниз по течению от парома Спик,</p> <p>c/ со стороны или сторон, где проход свободен</p> <p>красный шар и черный шар, помещаемые на высоте около I м один над другим, причем красный шар должен находиться выше;</p> <p>d/ со стороны, где проход запрещен</p> <p>красный шар, помещаемый на той же высоте, что и красный шар, помещенный с другой стороны.</p> <p>Флаги и шары должны помещаться на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Если положение судна не позволяет поместить на нем сигналы, то они могут помещаться на лодке, буе или на другом подходящем объекте.</p> <p>Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.</p> <p>2. Компетентные власти могут освободить отнесения сигналов, предписанных в пункте I.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
<p>ii/ со стороны несвободного фарватера: красный шар, помещаемый на той же высоте, что и красный шар, помещенный с другой стороны.</p> <p>Флаги и шары должны помещаться на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Для обозначения затонувшего судна они могут помещаться на лодке.</p>		
<p>Статья 3.42 - Дневная сигнализация судовых якорей /Сигнал Ш.В.6/</p> <p>За отсутствием иного предписания компетентных властей, каждый судовой якорь, отданный таким образом, что он может создать опасность для судоходства, должен обозначаться желтым поплавком <u>3/</u>.</p> <p><u>3/</u> Однако компетентные органы могут запретить использование поплавков и предписать, что само судно должно нести два расположенных один над другим белых флага, помещаемых со стороны фарватера.</p> <p>Верхний флаг должен помещаться на высоте не менее 3 м над плоскостью грузовых марок и на расстоянии около 1 м над другим флагом.</p>	<p>/схема Ш.В.6/</p> <p>I. Каждый судовой якорь, отданный таким образом, что он может создать опасность для судоходства, должен обозначаться желтым поплавком.</p> <p>2. Указанная в пункте I 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.</p> 	<p>Статья 3.42 Дневная сигнализация якорей судов и плавучего оборудования /схема Ш.В.6/</p> <p>Суда и плавучее оборудование, якоря которых отданы таким образом, что они могут создать опасность для судоходства, должны обозначать каждый якорь желтым поплавком.</p> 
<p>IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>Статья 3.43 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт /Сигнал IV.I/</p> <p>I. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.</p> <p>Эти щитки должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 60 см.</p> <p>2. В случае необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.</p>	<p>/схема IV.I/</p> <p>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.</p> <p>Эти щитки должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях.</p> 	<p>/схема IV.I/</p>

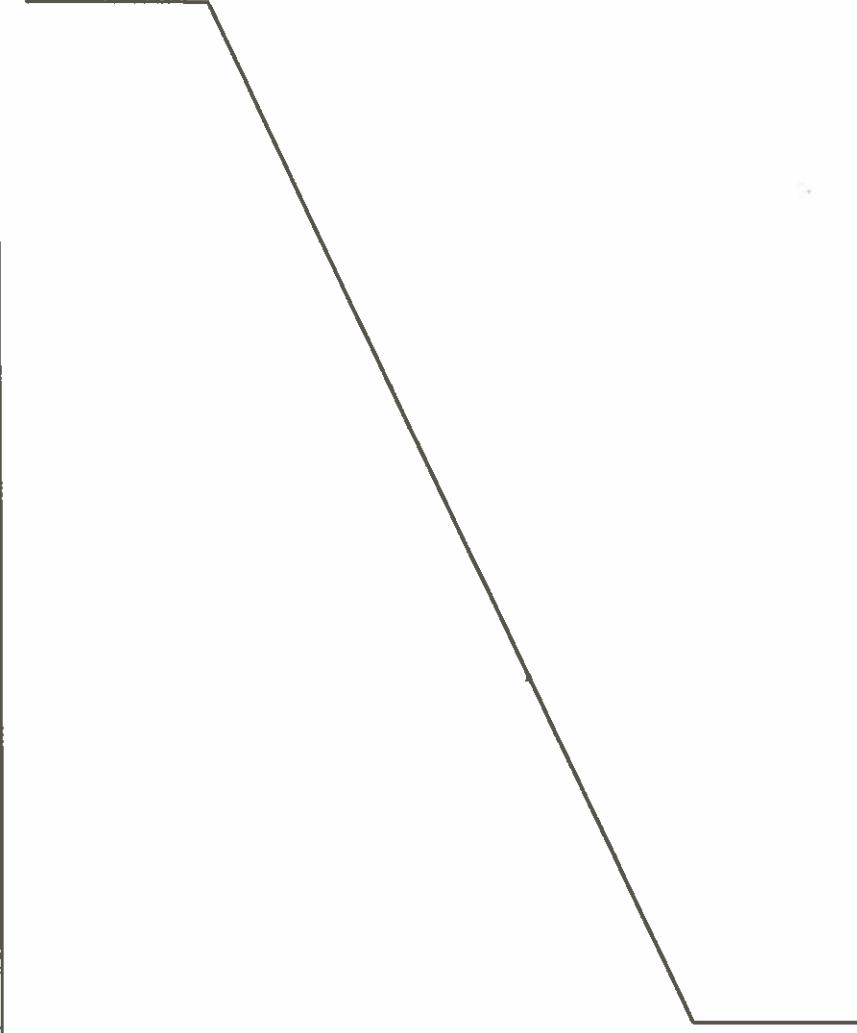
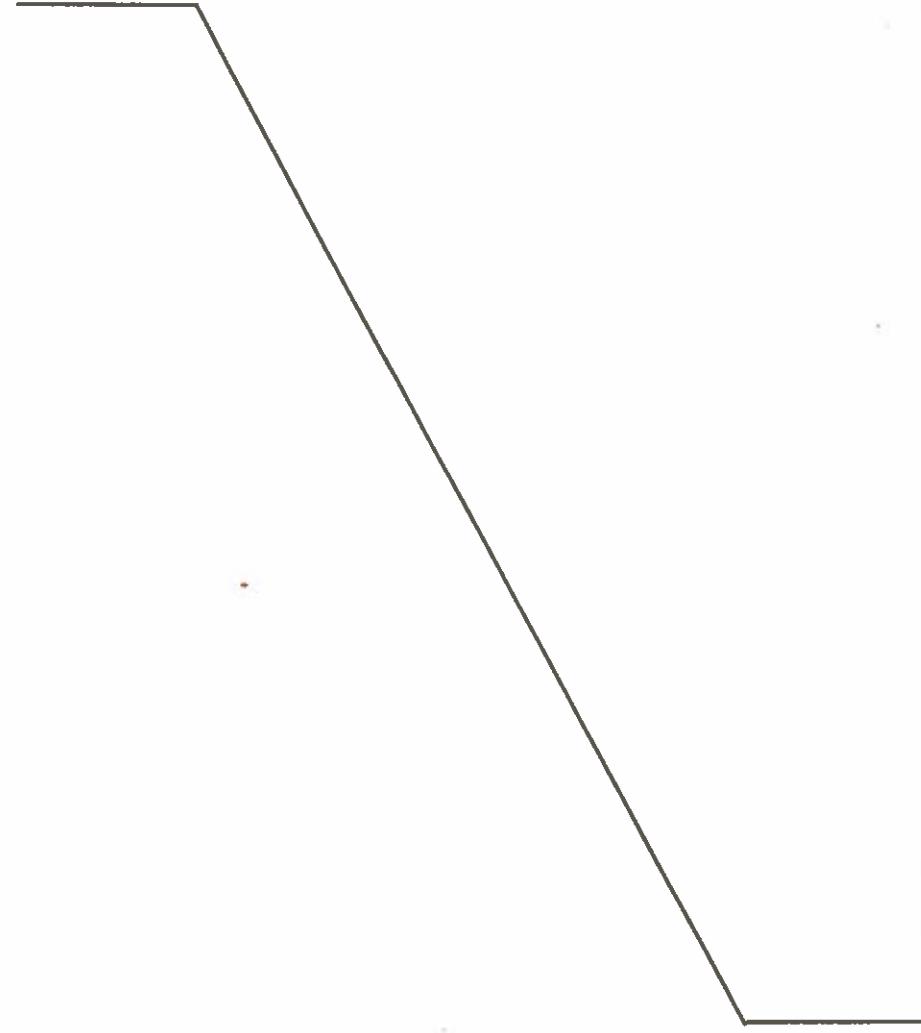
Е П С В В Г	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВГ И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВГ И ПЛПР
<p><u>Статья 3.44 - Сигнализация, указывающая на запрещение курить</u> <u>/Сигнал ІУ.2/</u></p> <p>I. Если установленные положения запрещают курить на борту, это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой и изображением дымящейся сигареты.</p> <p>Эти щитки должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 60 см.</p> <p>2. В случае необходимости, эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.</p>	<p>Статья 3.44 - Сигнализация, указывающая на запрещение курить или пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами /схема ІУ.2/</p> <p>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.</p> <p>Эти щитки должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях.</p> 	<p>/схема ІУ.2/</p>
<p><u>Статья 3.45 - Сигнализация судов органов контроля</u> <u>/Сигнал ІУ.3/</u></p> <p>При применении пункта I статьи 3.05 ритмичный синий огонь предназначается как ночью, так и днем для сигнализации судов органов контроля .</p> <p>I/ Для дневной сигнализации этих судов компетентные органы могут также установить другой сигнал.</p> 	<p>Статья 3.45 - Сигнализация судов речного надзора <u>/схема ІУ.3/</u></p> <p>Суда, выделенные для речного надзора, должны иметь на обоих бортах в носовой части отличительный знак в виде белого ромба, окаймленного синей рамкой.</p> <p>Кроме того, они должны нести:</p> <p>a/ днем национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака;</p> <p>б/ днем и ночью - мерцающий синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей.</p>	<p>/схема ІУ.3/</p> <p>Суда органов контроля, чтобы их можно было отличить, могут показывать как днем, так и ночью мерцающий синий огонь. Это относится также к судам пожарной службы, когда они идут на помощь.</p> 
<p><u>Статья 3.46 - Сигналы бедствия</u> <u>/Сигнал ІУ.4/</u></p> <p>I. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить помощи, оно может подавать следующий сигнал:</p> <p>днем - флагом или любым другим подходящим предметом, вращаемым кругообразно;</p> <p>ночью - огнем, вращаемым кругообразно.</p> <p>2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.</p>	<p>/схема ІУ.4/</p>	<p>/схема ІУ.4/</p>
<p><u>Статья 3.47 - Сигнализация запрещения боковой стоянки</u> <u>/Сигнал ІУ.5/</u></p> <p>Если положения настоящих Правил или другие применяемые положения запрещают стоянку вблизи судна по причинам, связанным со свойствами его груза, это судно должно нести на палубе по продольной оси судна белый квадратный щит, окаймленный красной полосой с красной диагональной и черной буквой "Р" и имеющий внизу белый треугольник с нанесенным на нем черными цифрами расстоянием, на котором запрещается стоянка.</p>	<p>/схема ІУ.5/</p> <p>I. 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 "Р". Треугольник должен быть с двух сторон белым с нанесением на него черными цифрами расстояния в метрах, на котором запрещается стоянка.</p>	<p>/схема ІУ.5/</p> <p>I. Если установленные предписания запрещают боковую стоянку вблизи судна по причинам, связанным со свойствами его 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 "Р". Треугольник должен быть с двух сторон белым, с нанесением на него черными цифрами расстояния в метрах, на котором запрещается стоянка.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>2. Ночью щиты должны освещаться таким образом, чтобы быть ясно видимыми с двух сторон судна.</p>	<p>2. Ночью щиты должны освещаться таким образом, чтобы быть ясно видимыми с двух сторон судна.</p>
<p>Глава 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ Статья 4.01 - Общие положения</p> <p>I. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться</p> <p>a/ на борту моторных судов, за исключением некоторых малых судов, упомянутых 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; звуковые сигналы, подаваемые этими звуковыми сигнальными приборами, должны отвечать предписаниям главы I Приложения 6 к настоящим Правилам;</p> <p>б/ на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, машинное оборудование которых не имеет прибора для подачи сигналов, - посредством трубы или соответствующего рожка; эти сигналы должны отвечать предписаниям пунктов I" " и 2" " главы I Приложения 6 к настоящим Правилам.</p>	<p>ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ</p> <p>I. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил предусмотрены звуковые сигналы, иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:</p> <p>a/ 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;</p> <p>б/ на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, где нет прибора для подачи сигналов, посредством трубы или соответствующего рожка.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Технические характеристики звуковых сигналов судов /статья 4.01, п.1"а"/</p> <p>Комpetентные власти примут необходимые меры для того, чтобы звуковые сигналы судов, упомянутых в статье 4.01, п.1 "а" Правил и принадлежащих их стране, отвечали бы предписаниям Приложения 3 к настоящим Рекомендациям.</p> <p>Комpetентные власти предоставят срок до 1 апреля 1972 года для исполнения вышеуказанных положений".</p>	<p>ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ</p> <p>I. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил предусмотрены звуковые сигналы, иные, чем удары или звон колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:</p> <p>a/ 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; эти приборы должны быть утвержденного типа и в хорошем техническом состоянии;</p> <p>б/ на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, не имеющих механически действующих звуковых сигнальных приборов, посредством трубы или соответствующего рожка.</p>
<p>2. Звуковые сигналы моторных судов, за исключением малых судов, могут сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми, ясными и видными со всех сторон.</p> <p>1/ Комpetентные органы могут сделать это предписание обязательным. Однако в таком случае они должны освободить от этого обязательства суда, принадлежащие государствам, в которых не существует такое обязательство.</p>	<p>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.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Световой сигнал, синхронизируемый со звуковыми сигналами /статья 4.01, п.2/</p> <p>Комpetентные власти предоставляют срок до 1 апреля 1972 года для установления этого сигнала на судах".</p>	<p>2. Звуковые сигналы моторных судов должны сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми ясными и видимыми со всех сторон.</p> <p>Эти положения не распространяются на малые суда, ни на сигналы, предусмотренные в пункте 2"а" статьи 6.35, которые подаются судам, идущим вниз с радиолокационной установкой, ни к ударам или звону колокола.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>3. Если суда идут в составе или в счленной группе, предписанные звуковые сигналы должны подаваться, за отсутствием специальных противоположных положений, только судном, на борту которого находится водитель состава или группы ^{2/}.</p> <p>^{2/} Компетентные органы могут предписать, что в том случае, если в голове состава или счленной группы идет вспомогательный буксир, эти сигналы должны подаваться или должны подаваться также буксиром.</p>	<p>3. Если суда идут в составе или счленной группе, предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится водитель состава или группы.</p>	<p>3. Если суда идут в составе или в счленной группе, предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится водитель состава или группы. Однако, если временное вспомогательное моторное судно идет в голове состава или счленной группы, эти сигналы равным образом могут подаваться этим судном.</p>
<p>4. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков. Эти сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.46.</p>	<p>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.</p>	<p>4. Когда судно хочет просить о помощи /судно, терпящее бедствие, человек за бортом и т.д./, 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.</p>
<p>5. Для обеспечения слышимости звуковых сигналов взвешенный уровень акустического давления в рулевой рубке в том месте, где находится голова рулевого, не должен превышать 80 дБ /А/, если судно совершает плавание в нормальных эксплуатационных условиях.</p>	<p>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.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Слышимость звуковых сигналов судов /статья 4.01/</p> <p>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.</p> <p>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".</p>	<p>5. Звон колокола должен иметь приблизительную продолжительность 4 секунды. Он может быть заменен серией ударов металла о металл той же продолжительности.</p>
<p>Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов</p> <p>1. Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, должно, в случае необходимости, подавать сигналы, приведенные в главе III Приложения 6 к настоящим Правилам.</p> <p>2. Малые одиночные суда или суда, которые буксируют или ведут в счлене только малые суда, могут, в случае необходимости, подавать общие сигналы, предусмотренные в разделе А Приложения 6 к настоящим Правилам.</p>	<p>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.</p> <p>2. Малые суда могут, в случае необходимости, подавать общие сигналы, предусмотренные в разделе А Приложения 6 к настоящим Правилам.</p>	<p>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.</p> <p>2. Малые суда могут, в случае необходимости, подавать общие сигналы, предусмотренные в разделе А Приложения 6 к настоящим Правилам.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p><u>Статья 4.03 - Запрещенные звуковые сигналы</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
<p><u>Статья 4.04 - Переходные положения</u></p> <p>1. Находящиеся в эксплуатации звуковые сигнальные приборы, а также звуковые сигнальные приборы, которые будут сданы в эксплуатацию в течение года после вступления в силу настоящих Правил и основная частота которых не соответствует предписаниям раздела I главы I Приложения 6 к настоящим Правилам, но взвешенный уровень акустического давления которых соответствует предписаниям раздела 2 главы I Приложения 6, должны быть приведены в соответствие с предписаниями раздела I главы I Приложения 6 в течение семи лет.</p> <p>2. Все другие находящиеся в эксплуатации звуковые сигнальные приборы, а также сигнальные приборы, которые будут сданы в эксплуатацию в течение года после вступления в силу настоящих Правил, должны быть приведены в соответствие с предписаниями главы I Приложения 6 в течение четырех лет.</p> <p>3. В отношении судов, находящихся в эксплуатации, а также в отношении судов, которые будут сданы в эксплуатацию в течение двух лет после вступления в силу настоящих Правил, ограничение шума в рулевой рубке должно быть приведено в соответствие с предписаниями пункта 5 статьи 4.01 в течение семи лет. Однако компетентные власти могут разрешить по своему усмотрению отступление от Правил.</p>		
<p>Глава 5</p> <p>СИГНАЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ</p> <p><u>Статья 5.01 - Общие положения</u></p> <p>1. В Приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения, рекомендующие и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути ^{1/}. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.</p> <p>^{1/} Компетентные органы могут не воспроизводить в своих Правилах тех из указанных в приложении 7 сигнальных знаков, которые они не будут использовать на водных путях, где эти Правила применяются.</p>	<p><u>Статья 5.01 - Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути</u></p> <p>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. Она одновременно определяет значение этих сигнальных знаков.</p> 	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений^{2/}, в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье I.19, водники должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными выше в пункте I и установленными на водном пути или на его берегах.</p> <p>^{2/} В частности, в случае необходимости компетентные органы могут регулировать судоходство на некоторых участках также при помощи специальных сигнальных знаков, показываемых сигнальными постами.</p>	<p>"2. Не нарушая других положений настоящих Правил, включая особые распоряжения представителей компетентных властей, упомянутые в статье I.19, водители должны соблюдать предписания ..." и далее по тексту.</p>	<p>"2. Не нарушая других положений настоящих Правил, водители должны соблюдать предписания ..." и далее по тексту.</p>
<p style="text-align: center;">Статья 5.02 - Сигнализация фарватера и навигационных опасностей</p> <p>I. В Приложении 8 к настоящим Правилам определены плавучие и береговые сигнальные знаки, ограждающие фарватер и навигационные опасности. Оно одновременно определяет значение этих сигнальных знаков.</p> <p>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.</p>		
<p>Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ</p> <p>A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Статья 6.01 - Определения</p> <p>I. В настоящей главе водными путями категории I считаются следующие пути^{1/}</p> <p>..... Все другие водные пути отнесены к категории II.</p> <p>2. В настоящей главе</p> <p>a/ на следующих водных путях:</p> <p>..... направлением "вверх" считается направление, противоположное течению; на участках, где направление течения меняется с приливом и отливом, направлением "вверх" первый вариант: остается на следующих водных путях направление, противоположное направлению течения выше участка, подверженного приливно-отливному течению^{2/};</p> <p>^{1/} Категория I в принципе включает реки, а категория II - каналы. Однако компетентные органы могут относить каналы к категории I, а реки - к категории II.</p>	<p>В настоящей главе направлением "вверх" на судоходном пути считается направление к истоку реки.</p>	<p>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>В настоящей главе направлением "вверх" на судоходном пути, включая участки, где с приливом и отливом направление течения меняется, считается направление к истоку Рейна.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР																
<p>второй вариант: на следующих водных путях считается направление, противоположное течению прилива; б/ на следующих водных путях термин "вверх" имеет следующее условное значение: с/ на водных путях, не перечисленных выше в под- пунктах "а" и "б", не имеется ни направления "вверх", ни направления "вниз".</p> <p><u>2/</u> Компетентные органы могут сгруппировать указания, предусмотренные выше в пунктах I, 2^а и 2^б, в единой таблице, имеющей например, следующий вид:</p> <p>I. Судоходными путями категории I являются следую- щие:</p> <table border="0" data-bbox="238 707 984 1302"> <tr> <td style="vertical-align: top;"><u>Судоходные пути</u></td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"><u>Направление "вверх"</u></td> </tr> <tr> <td>река А</td> <td>направление к истоку</td> </tr> <tr> <td>река В</td> <td>направление к истоку, однако ниже направление, противоположное течению прилива</td> </tr> <tr> <td>канал С-Д</td> <td>направление к С</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Все другие водные пути отнесены к категории II.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">2. На следующих водных путях категории II направле- нием "вверх" при применении пункта I ст.6.08, пункта I ст.6.12 и ст.6.32 считается следующее направление:</td> </tr> <tr> <td>река А</td> <td>направление к истоку</td> </tr> <tr> <td>канал В-С /канал с водораздельным бьефом/</td> <td>от В и С по направлению к шлюзу водораздельного бьефа.</td> </tr> </table>	<u>Судоходные пути</u>	<u>Направление "вверх"</u>	река А	направление к истоку	река В	направление к истоку, однако ниже направление, противоположное течению прилива	канал С-Д	направление к С	Все другие водные пути отнесены к категории II.		2. На следующих водных путях категории II направле- нием "вверх" при применении пункта I ст.6.08, пункта I ст.6.12 и ст.6.32 считается следующее направление:		река А	направление к истоку	канал В-С /канал с водораздельным бьефом/	от В и С по направлению к шлюзу водораздельного бьефа.		
<u>Судоходные пути</u>	<u>Направление "вверх"</u>																	
река А	направление к истоку																	
река В	направление к истоку, однако ниже направление, противоположное течению прилива																	
канал С-Д	направление к С																	
Все другие водные пути отнесены к категории II.																		
2. На следующих водных путях категории II направле- нием "вверх" при применении пункта I ст.6.08, пункта I ст.6.12 и ст.6.32 считается следующее направление:																		
река А	направление к истоку																	
канал В-С /канал с водораздельным бьефом/	от В и С по направлению к шлюзу водораздельного бьефа.																	
<p><u>Статья 6.02 - Малые суда</u></p> <p>I. Малые суда, идущие одиночно, и буксируемые соста- вы или счлененные группы, состоящие исключительно из ма- лых судов, должны предоставлять всем другим судам необ- ходимое пространство для продолжения их движения и маневри- рования; они не могут требовать, чтобы последние от- клонялись от своего курса в их пользу;¹ при этом полож- ения статьи I.04 остаются в действии.</p> <p><u>I/</u> Компетентные органы могут установить правила которые должны применять малые суда по отно- шению друг к другу; эти правила не должны предусматривать никаких других визуальных и звуковых сигналов, кроме общих сигналов, ко- торые даны в разделе А Приложения б к насто- ящим Правилам.</p>	<p><u>Статья 6.02 - Малые суда; суда на подводных крыльях</u></p> <p>I. Малые суда, идущие одиночно и буксируемые соста- вы или счлененные группы, состоящие исключительно из ма- лых судов, не должны препятствовать движению и маневри- рованию других судов, они не могут требовать, чтобы пос- ледние отклонялись от своего курса в их пользу; при этом положения статьи I.04 остаются в действии.</p>	<p>В конце этого пункта опущено последнее предложение: "При этом положения статьи I.04 остаются в действии".</p>																

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
	<p>2. Малые суда должны соблюдать по отношению друг к другу следующие правила плавания:</p> <p>а/ моторные малые суда должны уступать дорогу всем другим малым судам;</p> <p>б/ немоторные малые суда, которые не идут под парусами, должны уступать дорогу малым судам, идущим под парусами;</p> <p>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;</p> <p>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:</p> <p>и/ когда малые суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;</p> <p>ii/ когда оба малых судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;</p> <p>iii/ при обгоне малое судно, находящееся на ветре, может обойти судно, находящееся под ветром.</p> <p>Наветренной стороной считается сторона противоположная той, на которой находится большой парус.</p>	<p>2. Малые суда должны соблюдать по отношению друг к другу следующие правила плавания:</p> <p>а/ моторные малые суда должны уступать дорогу всем другим малым судам;</p> <p>б/ немоторные малые суда должны уступать дорогу малым судам, идущим под парусами;</p> <p>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;</p> <p>д/ когда два малых судна, идущих только под парусами, следуют таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, они должны разойтись следующим образом:</p> <p>и/ когда малые суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом;</p> <p>ii/ когда оба малых судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;</p> <p>Подветренной стороной парусного судна считается сторона, на которой находится большой парус; противоположная сторона считается наветренной стороной.</p> <p>Малые суда, идущие только под парусами и находящиеся по ветру, могут обогнать другие малые суда, идущие только под парусами.</p>
2. Положения статей 6.04, 6.05, 6.07, пункта I статьи 6.08, пункта 2 статьи 6.09, статей 6.10, 6.12, 6.13, 6.14, 6.16 и 6.17 настоящей главы не относятся к малым судам, составам и счлененным группам, указанным выше в пункте I, и по отношению к ним не применяются.	4. Положения статей 6.04, 6.05, 6.07; пункта I 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 I, а также к судам на подводных крыльях и по отношению к ним не применяются.	3. Положения статей 6.04, 6.05, 6.07; пункта I статьи 6.08, пункта 2 статьи 6.09; статей 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.14 и 6.16 настоящей главы не относятся к малым судам, буксируемым составам или счлененным группам, упомянутым в вышеуказанном пункте I, и по отношению к ним не применяются.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР								
<p>В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН</p> <p><u>Статья 6.03 - Общие положения</u></p> <table> <thead> <tr> <th><u>Категория I</u></th> <th><u>Категория II</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I. 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.</td> <td>Пропущены выражения: "Категория I" и "Категория II".</td> </tr> <tr> <td>2. Если суда идут в составе или в счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы. Однако, когда используется временный вспомогательный буксир, он также должен показывать сигналы.</td> <td>2. Если суда идут в составе или счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться или подаваться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы.</td> </tr> <tr> <td>3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять ни курса, ни скорости таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.</td> <td>3. При встречном плавании или обгоне, суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять курса, таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Статья 6.04 - Встречное плавание: Общие правила</u></p> <p>I. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, предоставлять соответствующий путь идущим вниз судам.</p> <p><u>2/</u> Компетентные органы могут для некоторых водных путей предписать, что это правило применяется только в случае опасности столкновения.</p> <p>2. Идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого визуального сигнала^{1/}.</p> <p><u>1/</u> Компетентные органы могут предписать для некоторых водных путей подачу короткого звукового сигнала.</p>	<u>Категория I</u>	<u>Категория II</u>	I. 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.	Пропущены выражения: "Категория I" и "Категория II".	2. Если суда идут в составе или в счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы. Однако, когда используется временный вспомогательный буксир, он также должен показывать сигналы.	2. Если суда идут в составе или счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться или подаваться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы.	3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять ни курса, ни скорости таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.	3. При встречном плавании или обгоне, суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять курса, таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.		<p>П. РАСХОЖДЕНИЕ И ОБГОН</p> <p>Пропущены выражения: "Категория I" и "Категория II".</p> <p>2. Если суда идут в составе или счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04, 6.10 и 6.29, должны показываться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы. Однако, когда в голове состава идет временное вспомогательное моторное судно, оно равным образом должно показывать сигналы.</p> <p>3. Текст колонки "Категория I".</p> <p><u>Статья 6.04 - Расхождение: Общие правила /Схема IV.7, Приложения 3/</u></p> <p>I. Текст колонки "Категория I".</p> <p>2. Не нарушая положений пункта 4 настоящей статьи, суда, идущие вверх, которые предоставляют с левого борта дорогу судам, идущим вниз, не обязаны подавать сигнала.</p> <p>В конце предложения пропущено слово: "визуального".</p>
<u>Категория I</u>	<u>Категория II</u>									
I. 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.	Пропущены выражения: "Категория I" и "Категория II".									
2. Если суда идут в составе или в счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы. Однако, когда используется временный вспомогательный буксир, он также должен показывать сигналы.	2. Если суда идут в составе или счленной группе, визуальные сигналы, предписанные нижеследующими статьями 6.04 - 6.12, должны показываться или подаваться только судами, на борту которых находится водитель состава или счленной группы.									
3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять ни курса, ни скорости таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.	3. При встречном плавании или обгоне, суда, идущие курсами, исключающими всякую опасность столкновения, не должны менять курса, таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.									

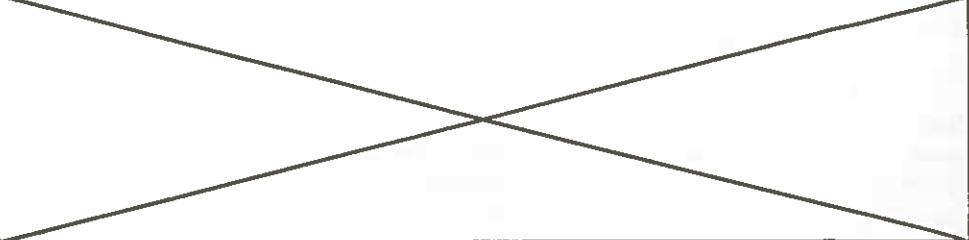
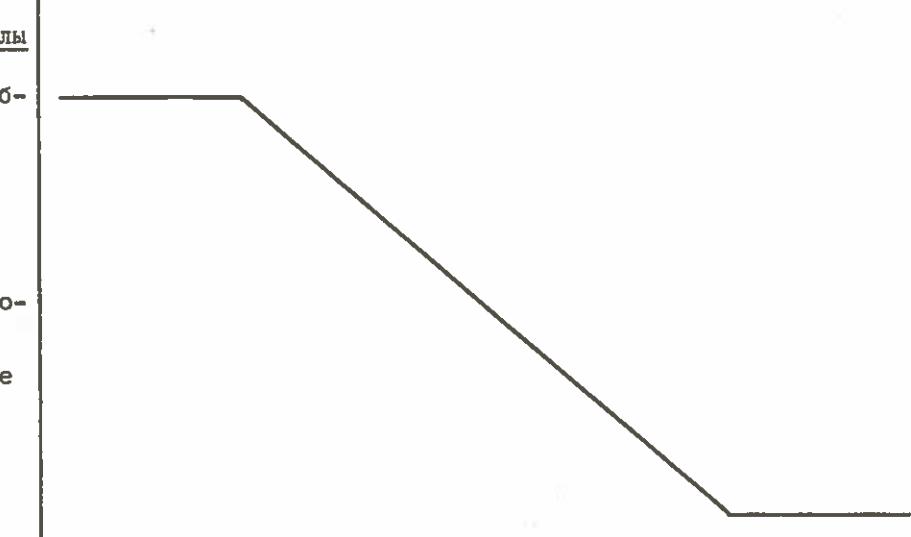
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
<u>Категория I</u>	<u>Категория II</u>	
<p>3. Идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно:</p> <p>a/ днем: делать с правого борта отмашку синим флагом, ясно видимым спереди и, насколько это возможно, также сзади^{2/};</p> <p>b/ ночью: показывать на правом борту мерцающий ясный белый огонь; этот огонь должен быть виден спереди и, насколько это возможно, также сзади^{2/}.</p> <p>2/ Комpetентные органы могут предписать для некоторых водных путей, чтобы одновременно с этими визуальными сигналами подавался сигнал "два коротких звука".</p>	<p>3. Идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно:</p> <p>a/ днем: показывать с правого борта мерцающий яркий белый огонь или делать отмашку синим флагом. Эти сигналы должны быть ясно видимы спереди и, насколько это возможно, также сзади;</p> <p>b/ ночью: показывать на правом борту мерцающий ясный белый огонь; этот огонь должен быть виден спереди и, насколько это возможно, также сзади.</p> <p>Эти сигналы должны подаваться до конца встречи.</p>	<p>3. Идущие вверх суда, предоставляющие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно показать с правого борта</p> <p>либо</p> <p>a/ днем, флаг или щиток светлосинего цвета и ночью, мерцающий ясный белый огонь</p> <p>либо</p> <p>b/ днем и ночью, щиток светлосинего цвета, дополненный мерцающим ясным белым огнем.</p> <p>Эти сигналы должны быть ясно видимы спереди и сзади и должны подаваться до конца встречи.</p> <p>Запрещается сохранять сигнал сверх положенного времени из-за желания показать свое намерение продолжать пропуск идущих вниз судов с правого борта.</p>
<p>4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подать</p> <ul style="list-style-type: none"> - "один короткий звук", когда расхождение должно произойти левым бортом, или - "два коротких звука", когда расхождение должно произойти правым бортом. 	<p>4. Текст колонки "Категория I".</p>	<p>4. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>5. Не нарушая положений нижеследующей 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 указанные в пункте 4 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.</p>	<p>5. Текст колонки "Категория I".</p>	<p>5. Текст колонки "Категория I".</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>Статья 6.05 - Встречное плавание - Отступления от общих правил</p> <p>Категория I</p> <p>I. Если путь, который идущие вверх суда предоставают согласно ст.6.04 идущим вниз судам, для этих последних непригоден, идущие вниз суда имеют право, при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы расхождение произошло правыми бортами <i>Y</i>.</p> <p><i>Y/</i> Компетентные органы могут предписать, что на некоторых водных путях это право предоставляется лишь некоторым категориям идущих вниз судов, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> - идущим вниз пассажирским судам, совершающим регулярные рейсы, когда они хотят причалить к пристани, находящейся у берега, вдоль которого следуют идущие вверх суда; - идущим вниз составам, которые по важным соображениям, связанным с безопасностью, хотят идти вдоль определенного берега; - идущим вниз составам, которые, для того чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега. 	<p>Категория П</p> <p>I. В отступление от общего правила ст.6.04 суда могут в исключительных случаях и при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы расхождение произошло правыми бортами <i>Y</i>.</p> <p><i>Y/</i> Компетентные органы могут ясно ограничить эти исключительные случаи, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> - порожними судами, которые в силу бокового ветра не могут держаться правой стороны, - судами, которые должны причалить к берегу, находящемуся по их левую сторону. 	<p>Статья 6.05 - Расхождение; отступление от общих правил</p> <p>I. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:</p> <p>a/ пассажирские суда, идущие вниз, совершающие регулярный рейс, максимально разрешенное число пассажиров которых не менее 300 человек, если они хотят причалить к пристани, расположенной на берегу, вдоль которого следуют идущие вверх суда;</p> <p>b/ буксируемые составы, идущие вниз, которые, для того, чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега,</p> <p>имеют право требовать, чтобы идущие вверх суда изменили предоставленный им путь, согласно вышенназванной статье 6.04, если этот путь им не подходит.</p> <p>Однако они могут требовать это при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Категория I</p> <p>2. В этом случае идущие вниз суда должны своевременно подавать следующие сигналы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать "один короткий звук" ^{I/} 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 ^{I/}. <p>^{I/} Компетентные органы могут предписать, что на некоторых водных путях идущие вниз суда, показывают, кроме того,</p> <ul style="list-style-type: none"> - на правом борту, если они хотят разойтись левым бортом, мерцающий яркий красный огонь, видимый спереди и сзади, - на левом борту, если они хотят разойтись правым бортом, вместо синего флага или белого мерцающего огня, мерцающий яркий красный огонь, видимый спереди и сзади. <p>Однако, если компетентные органы воспользуются этими возможностями, они должны освобождать от возложенного таким образом обязательства суда стран, где такое обязательство не существует.</p>	<p>Категория II</p> <p>2. В этом случае они подают "два коротких звука". Кроме того, они должны</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ днем: поднимать с правого борта голубой флаг, ясно видимый спереди и, насколько это возможно, также сзади; b/ ночью: показывать на правом борту мерцающий ясный белый огонь; этот огонь должен быть виден спереди и, насколько это возможно, также сзади. <p>^{I/} Компетентные органы могут не предписывать эти визуальные сигналы.</p>	<p>2. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>3. Идущие вверх суда должны в этом случае исполнить требования идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом: если расхождение должно иметь место левым бортом, они должны подать "один короткий звук" и, кроме того, не показывать визуальные сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 6.04;</p> <p>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.</p>	<p>3. Тогда встречные суда также издают "два коротких звука" и должны предоставить необходимое место с правой стороны.</p> <p>Они должны показывать одновременно визуальные сигналы, предусмотренные ^{I/} выше в пункте 3 ст. 6.04;</p> <p>^{I/} Компетентные органы могут не предписывать эти визуальные знаки.</p>	<p>3. Текст колонки "Категория I".</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
Категория I	Категория II	
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.	4. Текст колонки "Категория I".	4. Текст колонки "Категория I".
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 диктуемые обстоятельствами меры для того, чтобы избежать опасности.	5. Текст колонки "Категория I".	
<u>Статья 6.06 - Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега</u> В случае встречи судна, передвигающегося при помощи тяги с берега, с судном, которое передвигается иным способом, последнее всегда, в отступление от вышеприведенных статей 6.04 и 6.05, предоставлять первому сторону, с которой производится тяга.		
<u>Статья 6.07 - Расхождение в узких проходах</u> I. Во избежание, по мере возможности, встречи на участках или местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для расхождения /узкие проходы/, применяются следующие правила: а/ все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее; б/ 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; с/ на водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх", и/ 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;		<u>Статья 6.07 - Узкие проходы</u> а/ все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее; однако, само собой разумеется, что обгон запрещен; б/ с/ 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;

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>ii/ если идущий вверх состав или идущая вверх счлененная группа уже вошли в узкий проход, идущие вниз суда должны, поскольку это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущий вверх состав его не пройдет; также обязаны поступать идущие вниз одиночные суда по отношению к идущему вверх одиночному судну;</p> <p>d/^I/ на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены, суда, которые не встречают препятствий с правой стороны, а также суда, которые имеют внешнюю сторону изгиба с правой стороны, когда узкий проход расположен в изгибе, должны продолжать свой путь, а другие суда должны ждать до тех пор, пока первые не пройдут узкий проход.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать это положение и установить тогда другие правила приоритета.</p>	<p>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.</p>	<p>d/ если идущий вверх состав или счлененная группа 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. Та же обязанность возлагается на идущие вниз одиночные суда в отношении идущего вверх одиночного судна.</p>
<p>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 подать "серию очень коротких звуков".</p>		
<p><u>Статья 6.08 – Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути</u></p> <p>I. При приближении к участкам, обозначенным запрещающим сигнальным знаком А.4 /Приложение 7/,</p> <p>a/ на водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх",</p> <ul style="list-style-type: none"> - идущие вверх суда должны останавливаться при приближении идущих вниз судов и ждать, пока идущие вниз суда не пройдут этот участок; <p>b/ на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены,</p> <ul style="list-style-type: none"> - применяется правило, предусмотренное в пункте I^{"b"} "ii" статьи 6.07. 	<p>I. 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.</p>	<p><u>Статья 6.08 – Запрещение расхождения при помощи сигнальных знаков водного пути</u></p> <p>I. При приближении к участкам, обозначенным запрещающим сигнальным знаком А.4 /Приложение 7/, применяются правила статьи 6.07.</p>
<p>2. Если, во избежание встречи, компетентные органы предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то</p> <ul style="list-style-type: none"> - запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком (А.1 /Приложение 7/), - разрешение прохода обозначается общим сигнальным знаком, разрешающим проход (Е.1 /Приложение 7/). <p>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.</p>		

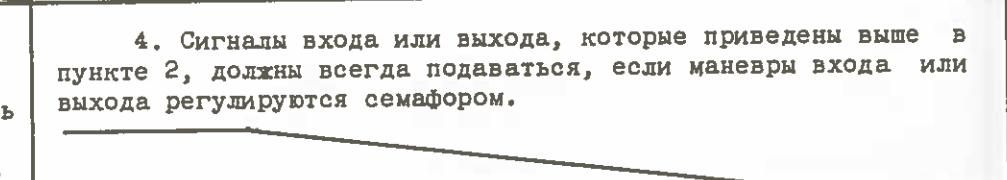
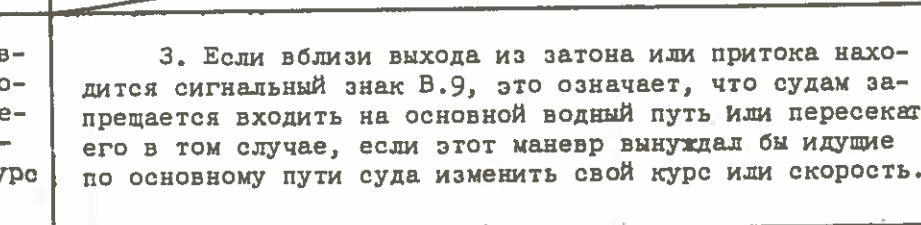
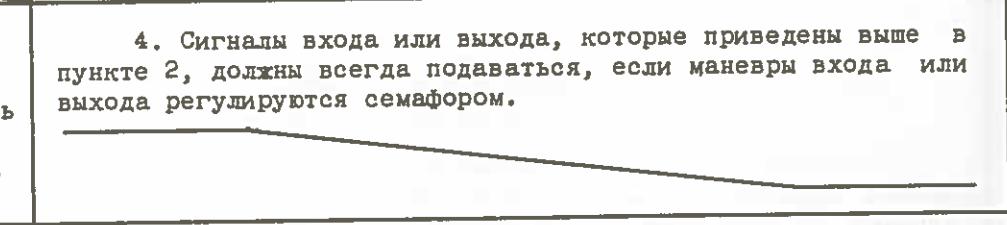
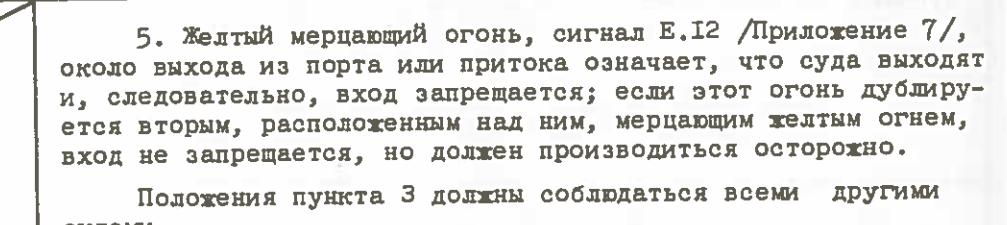
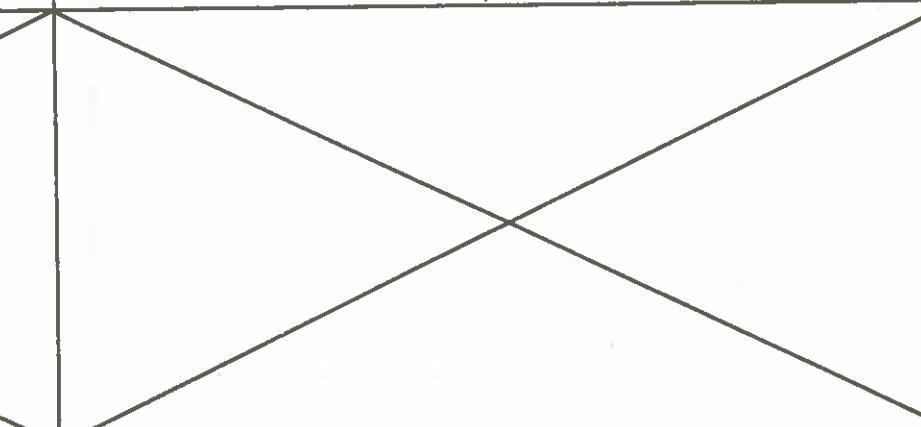
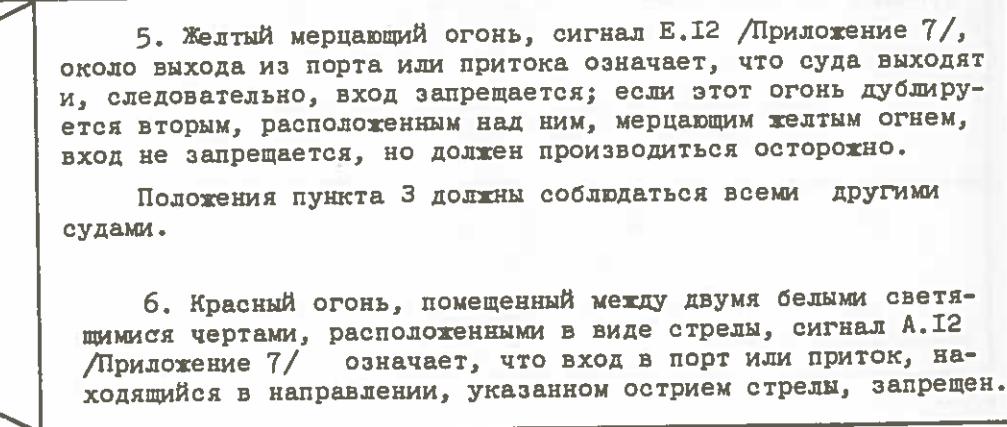
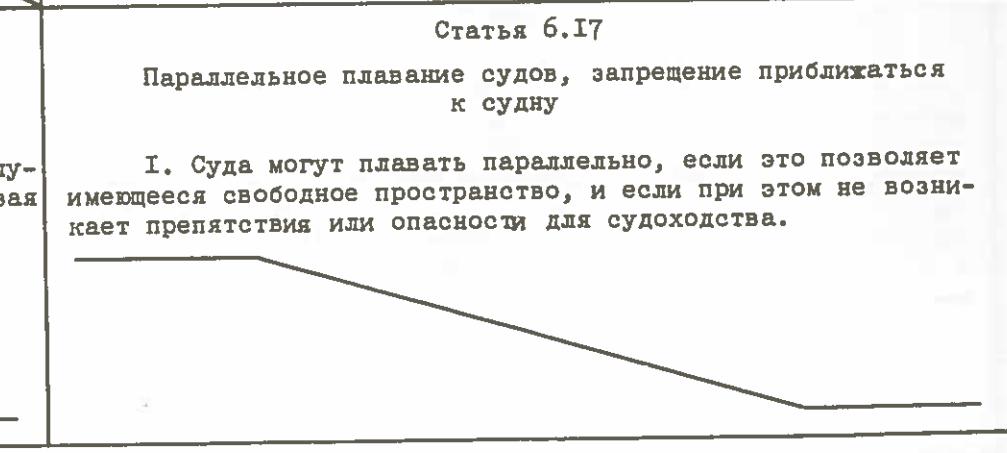
Е П С В В П	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>3. Когда сигнальная станция не показывает сигналы, указанные в вышеприведенном пункте 2 по каким-либо причинам, суда должны остановиться и ожидать разрешения, сообщаемого устно или соответствующими сигналами представителями компетентных властей.</p>	
<p><u>Статья 6.09 - Обгон - Общие положения</u></p> <p>1. Обгон разрешается лишь тогда, когда обгоняющее судно удостоверилось в том, что обгон не представляет опасности.</p> <p>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.</p>		
<p><u>Статья 6.10 - Обгон - Управление судами и их сигналы</u></p> <p><u>Категория I</u> <u>Категория II</u></p> <p>I. / За исключением тех случаев, когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно должно своевременно показывать:</p> <p>днем: голубой флаг спереди, помещаемый на высоте не менее 4 м над палубой;</p> <p>ночью: обыкновенный белый огонь на носовой части судна, видимый спереди и помещаемый на высоте не более 1 м над палубой.</p> <p>Эти сигналы показываются до тех пор, пока обгон не произведен; после этого сохранять их запрещается.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать это положение.</p>		<p>/схема IУ.8, Приложение 3/</p> <p>"I. Обгоняющее судно должно своевременно показывать:</p> <p>днем: ... и далее по тексту.</p> 
<p>2. Обгоняющее судно может обойти обгоняемое судно с левой или правой стороны.</p> <p>Если обгон возможен без того, чтобы обгоняемое судно было вынуждено изменить курс, обгоняющее судно не подает никакого звукового сигнала.</p>	<p>2. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно с левой стороны.</p>	<p>I. 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.</p> 
		<p>2. Текст колонки "Категория I".</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Категория I</u></p> <p>3. 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</p> <p>a/ "два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука", если оно намерено обойти обгоняемое судно слева;</p> <p>b/ "два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук", если оно намерено обойти обгоняемое судно справа.</p>	<p><u>Категория II</u></p> <p>3. 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</p> <p>"два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука".</p>	<p>2. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>4. 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</p> <p>a/ "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен слева;</p> <p>b/ "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен справа <u>I</u>.</p> <p><u>I</u>/ Компетентные органы могут не предписывать эти сигналы.</p>	<p>4. Когда обгоняемое судно может удовлетворить просьбу обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с левой стороны, в случае необходимости, подаваясь в правую сторону, и подать "один короткий звук" <u>I</u>.</p>	<p>3. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>5. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать</p>	<p>5. Когда обгон не может быть произведен с левой стороны обгоняемого судна, но может быть произведен с его правой стороны, обгоняемое судно должно подать</p> <p>"два коротких звука".</p>	<p>4. Текст колонки "Категория I".</p>
		<p>5. Текст колонки "Категория I".</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
Категория I	Категория П	
<p>a/ "один короткий звук", когда обгон может быть произведен слева, и</p> <p>b/ "два коротких звука", когда обгон может быть произведен справа.</p> <p>Если в этих условиях обгоняющее судно все еще намерено произвести обгон, оно должно подать "один короткий звук". Тогда обгоняемое судно должно предоставить необходимое место с правой стороны, в случае необходимости, подаваясь в левую сторону.</p> <p>"два коротких звука" в случае, предусмотренном в подпункте "а", или</p> <p>"один короткий звук" в случае, предусмотренном в подпункте "б".</p> <p>Тогда обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, в случае необходимости, подаваясь в противоположную сторону.</p>	<p>Если в этих условиях обгоняющее судно все еще намерено произвести обгон, оно должно подать "один короткий звук". Тогда обгоняемое судно должно предоставить необходимое место с правой стороны, в случае необходимости, подаваясь в левую сторону.</p>	<p>Текст колонки "Категория I".</p>
6. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно издавать "пять коротких звуков".	5.	
<p><u>Статья 6.II - Обгон судов, передвигающихся при помощи тяги с берега</u></p> <p>В случае обгона судна, передвигающегося при помощи тяги с берега, судном, передвигающимся иным способом, последнее должно всегда уступать первому сторону, с которой производится тяга.</p>		<p><u>Статья 6.II</u></p> <p>Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути</p> <p>Не нарушая положений статьи 6.08 пункта I, обгон запрещается:</p> <p>а/ в общем порядке на определенных участках сигнальным знаком А.2 /Приложение 7/;</p> <p>б/ между составами, между составами и счленными группами и между счленными группами на определенных участках сигнальным знаком А.3 /Приложение 7/.</p> <p>Однако это запрещение не применяется, если по меньшей мере один из составов является толкаемым, максимальные размеры которого не превышают 110 м на 12 м.</p>
<p><u>С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ</u></p> <p><u>Статья 6.II</u> - Плавание на участках, на которых путь предписан</p> <p>1. На участках, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В.2, В.3 и В.4 /Приложение 7/. Конец участка может быть обозначен указательным сигнальным знаком Е.II /Приложение 7/.</p> <p>I/ Компетентные органы могут не воспроизводить эту статью или взять из нее только пункт I.</p>	<p>Во втором предложении пункта I выражение: "может быть обозначен" заменено выражением: "должен быть обозначен".</p>	<p><u>Ш. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ</u></p> <p>На участках, где путь предписан, этот путь может быть обозначен одним из предписывающих сигнальных знаков В.3-а или В.3-б /Приложение 7/.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПИПР
<u>Категория I</u>	<u>Категория II</u>	
<p>2. На таком участке</p> <p>a/ Суда идущие вверх по стороне фарватера, находящейся слева от их борта, должны постоянно показывать визуальный сигнал /синий флаг или белый мерцающий огонь/, предписанный в пункте 3 статьи 6.04;</p> <p>б/ когда, следя пути, предписанному сигнальными знаками, указанными в пункте I, идущие вверх суда переходят со стороны фарватера, находящейся справа от их борта, к стороне фарватера, находящейся слева от их борта, они должны своевременно показать визуальный сигнал, указанный выше в подпункте "а", а когда они пересекают фарватер в обратном направлении, они должны своевременно прекратить подачу этого сигнала;</p> <p>с/ 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.</p>	<p style="text-align: right;">"2. На таком участке идущие вверх суда не должны ... и далее по тексту."</p>	
<p>Статья 6.13 - Поворот</p> <p>I. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов с учетом положений <u>ниже</u>следующих пунктов 2 и 3, дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.</p> <p>2/ В некоторых случаях компетентные органы могут предписывать регламентацию, относящуюся к категории I, для участков водных путей категории II.</p>	<p>I. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что этот маневр не мешает другим судам придерживаться своего курса или скорости <u>2/</u>.</p>	<p>I. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>2. Если намечаемый маневр заставляет другие суда изменить курс или скорость, то судно, намеревающееся произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей</p> <p>a/ "одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук", если оно намерено повернуть направо, или</p> <p>б/ "одного продолжительного звука, за которым следуют два коротких звука", если оно намерено повернуть налево.</p>	<p>2. В случае необходимости они должны подать:</p> <p>а/ "один продолжительный звук, за которым следует один короткий звук", если они намерены повернуть направо, или</p> <p>б/ "один продолжительный звук, за которым следуют два коротких звука", если они намерены повернуть налево.</p>	<p>2. Текст колонки "Категория I".</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
Категория I	Категория II	
<p>3. В таком случае другие суда, насколько это необходимо и возможно, должны изменить скорость и курс, чтобы поворот мог быть произведен без риска. В частности, по отношению к судам, которые хотят повернуть против течения, они должны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть осуществлен своевременно.</p>	<p>3. Текст колонки "Категория I".</p>	<p>3. Текст колонки "Категория I".</p>
<p>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 предписания настоящей статьи.</p>		
<p><u>Статья 6.14 - Управление судном при отходе и при пересечении рек и каналов</u></p> <p>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:</p> <p>"один короткий звук", когда судно идет направо, и "два коротких звука", когда судно идет налево.</p>		<p>Статья 6.14</p> <p><u>Управление судном при отходе</u></p> <p>В первом предложении пропущено выражение: "или пересекают водный путь".</p>
<p><u>Статья 6.15 - Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава</u></p> <p>Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.</p>		
<p><u>Статья 6.16 - Вход в порты и притоки и выход из них</u></p> <p>I. Суда могут входить в порты 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 к настоящим Правилам/.</p>	<p>В названии статьи и в первом предложении пункта I слова "в порты" заменены словами "в затоны".</p>	<p>Статья 6.16</p> <p><u>Пересечение водных путей; вход в порты и притоки и выход из них</u></p> <p>I. Суда могут пересекать водные пути, входить в порты 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.</p> <p>Если идущее вниз судно должно развернуться и идти вверх, чтобы зайти в порт или приток, оно должно уступить путь всякому идущему вверх судну, которое также хочет войти в этот порт или приток.</p> <p>В некоторых случаях пути, рассматриваемые как притоки, могут быть обозначены одним из сигнальных знаков Е.9 или Е.10 /Приложение 7/.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>2. Суда, указанные выше в пункте I, если намечаемый ими маневр может или должен вынудить другие суда изменить свой курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей I/:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "трех продолжительных звуков, за которыми следует один короткий звук", если для того, чтобы войти, или после выхода они должны идти направо; - "трех продолжительных звуков, за которыми следуют два коротких звука", если для того, чтобы войти, или после выхода они должны идти налево; - "трех продолжительных звуков", если для того, чтобы войти, или после выхода они не должны менять свой курс /например, при пересечении двух путей/. <p>I/ Компетентные органы могут не предписывать это положение.</p> 	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "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. <p>В таком случае другие суда должны, если это необходимо, изменить свой курс и скорость.</p> 	<p>2. Суда, за исключением паромов, если намечаемый ими маневр, указанный в пункте I, может или должен вынудить другие суда изменить их курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "трех продолжительных звуков, за которыми следует один короткий звук", если для входа или после выхода они должны идти направо; - "трех продолжительных звуков, за которыми следуют два коротких звука", если для входа или после выхода они должны идти налево; - "трех продолжительных звуков", если после выхода они хотят пересечь водный путь. <p>До окончания переправы они, в случае необходимости, должны подать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "один продолжительный звук, за которым следует один короткий звук", если они хотят идти направо; или - "один продолжительный звук, за которым следуют два коротких звука", если они хотят идти налево. 
<p>3. В таком случае другие суда должны, если это необходимо, изменить свой курс и скорость.</p> 	<p>3. Если вблизи выхода из порта или притока установлены сигнальные знаки B.9, выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр заставляет идущие по основному пути суда изменять свой курс или скорость.</p> 	<p>4. Сигналы входа или выхода, которые приведены выше в пункте 2, должны всегда подаваться, если маневры входа или выхода регулируются семафором.</p> 
<p>4. Если вблизи выхода из порта или притока установлены сигнальные знаки B.9, выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр заставляет идущие по основному пути суда изменять свой курс или скорость.</p> 	<p>3. Если вблизи выхода из затона или притока находится сигнальный знак B.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.</p> 	<p>5. Желтый мерцающий огонь, сигнал E.12 /Приложение 7/, около выхода из порта или притока означает, что суда выходят, следовательно, вход запрещается; если этот огонь дублируется вторым, расположенным над ним, мерцающим желтым огнем, вход не запрещается, но должен производиться осторожно.</p> <p>Положения пункта 3 должны соблюдаться всеми другими судами.</p> 
<p><u>Статья 6.17 - Параллельное плавание судов</u></p> <p>Суда могут идти рядом параллельным курсом лишь тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствие или опасность для судоходства I/.</p> <p>I/ В случае необходимости компетентные органы могут запретить параллельное плавание судов.</p> 	<p><u>Статья 6.17 - Параллельное плавание судов, запрещение приближаться к судну</u></p> <p>I. Параллельное плавание разрешается лишь в том случае, если ширина фарватера безусловно достаточна, учитывая при этом все местные условия и движение других судов.</p> 	<p>Статья 6.17</p> <p>Параллельное плавание судов, запрещение приближаться к судну</p> <p>I. Суда могут плавать параллельно, если это позволяет имеющееся свободное пространство, и если при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.</p> 

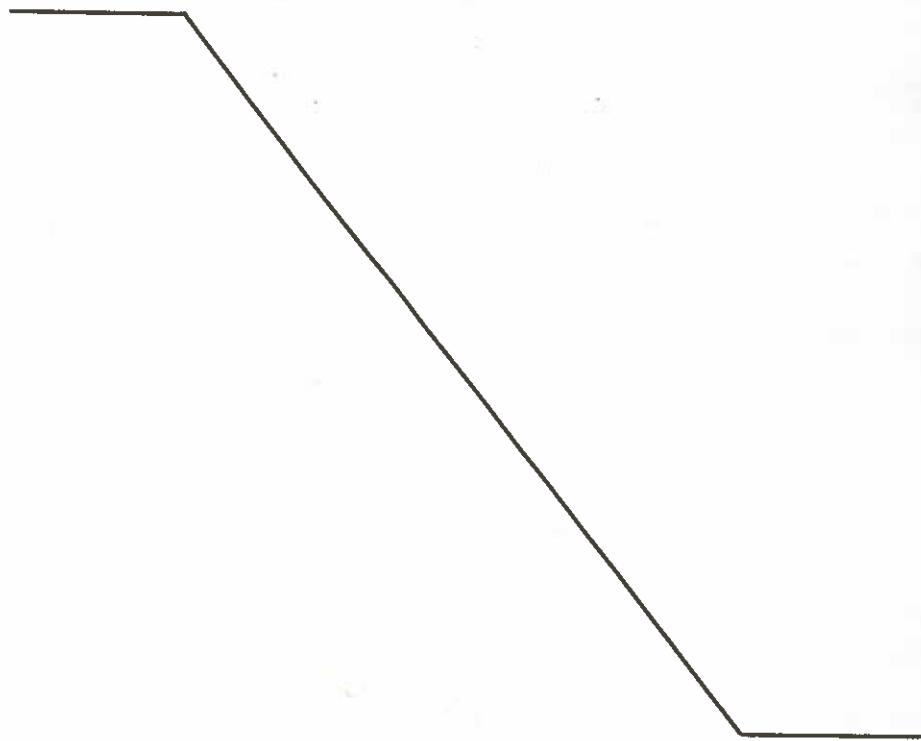
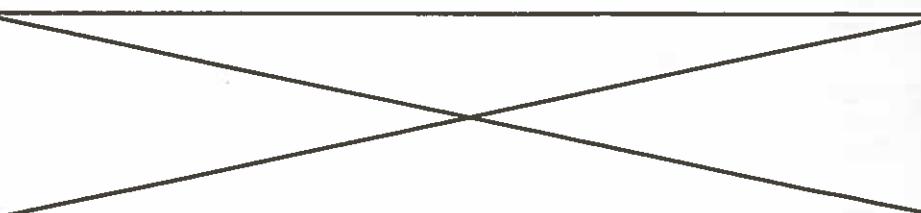
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
	<p>2. Не нарушая положения статьи I.20, судам запрещается подходить к другим судам на ходу или пришвартовываться к ним без разрешения водителя, определяемого в соответствии со статьей I.02.</p> <p>В Особых рекомендациях по применению ОППД включено следующее:</p> <p>"Параллельное плавание судов /статья 6.17/</p> <p>В случае необходимости компетентные власти могут запретить на некоторых участках параллельное плавание судов".</p>	<p>2. Кроме случаев огона или встречи запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 метров от судна или толкаемого состава, несущих,</p> <ul style="list-style-type: none"> - ночью, красный или красные огни, о которых говорилось в пунктах I и 3 статьи 3.15, или - днем, красный или красные конусы, упомянутые в пунктах I и 3 статьи 3.33. <p>3. Не нарушая положения статьи I.20, судам запрещается подходить к судну или плавучему оборудованию на ходу или пришвартовываться к нему, или идти в их кильватере без определенного разрешения их водителя</p> <p>4. Запрещается пловцам или водным лыжникам приближаться к судам или плавучему оборудованию на ходу, а также к плавучим средствам, выполняющим работы или идти в их кильватере.</p>
<u>Статья 6.18 - Запрещение волочить якоря, тросы или цепи</u>		
I. 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/.		2. Это запрещение не относится ни к дрейфующим судам, имеющим на это разрешение, ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, погрузки и выгрузки, ни на рейде, однако оно применяется к этим перемещениям на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта I статьи 7.04 запрещающим сигнальным знаком А.6 /Приложение 7/.
3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта I статьи 7.04 указательным сигнальным знаком Е.6 /Приложение 7/.		
<u>Статья 6.19 - Плавание дрейфом</u>	<u>Статья 6.19 - Запрещение плавания дрейфом</u>	
I. За исключением тех случаев, когда имеется специальное разрешение компетентных органов, плавание дрейфом запрещается.	I. Плавание дрейфом запрещается. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам.	
2. Когда плавание дрейфом разрешается, положения вышеприведенной статьи 6.18, за исключением пункта 3, не применяются; однако запрещение волочить якоря, тросы или цепи применяется на участках, обозначенных в соответствии с пунктом 2 статьи 7.04 запрещающим сигнальным знаком А.6.		2. Это запрещение не относится к небольшим перемещениям в местах стоянки, погрузки и выгрузки, а также на рейде.
3. Идущие вниз суда, носовой частью обращенные против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх, а не как дрейфующие.	2.	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Статья 6.20 - Болтанка</u></p> <p>I. 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. В частности, они должны своевременно уменьшать скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ перед входом в порт; b/ вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани или нагружаются или разгружаются; c/ вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки; d/ вблизи от паромов, не передвигающихся свободно; e/ на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 /Приложение 7/. <p>2. Не нарушая положений статьи I.04, обязательство, предусмотренное выше в подпунктах "b" и "c" пункта I, не относится к малым судам <u>I</u>.</p> <p><u>I</u>/ Компетентные органы могут решить, что это освобождение от обязательства относится только к малым прогулочным судам.</p> <p>3. Вблизи от судов, показывающих на высоте на менее 4 м над палубой</p> <ul style="list-style-type: none"> - днем сигналы, предписанные в статье 3.35, - ночью ясный красный огонь, помещенный на высоте примерно 1 м над обыкновенным белым огнем, <p>другие суда должны уменьшить скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта I. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону. Этими сигналами могут пользоваться лишь:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ суда, производящие на водном пути работы или операции по промеру глубины и прочие измерения; b/ суда, серьезно поврежденные или участвующие в операции по спасению, а также суда, находящиеся на мели, затонувшие или неспособные маневрировать; c/ суда, имеющие письменное разрешение, выданное компетентным органом. 	<p><u>Статья 6.20 - Предохранение от болтанки</u></p> <p>I. 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.</p> <p>Это положение относится также к участкам водного пути, обозначенным сигнальным знаком А.9 /Приложение 7/.</p> <p>2. Не нарушая положений статьи I.04 обязательство, предусмотренное выше в пункте I, не относится к малым судам.</p> <p>3. Вблизи от судов, показывающих:</p> <p>днем - красно-белый флаг или щит /статья 3.35/ и ночью - обычновенный красный огонь, помещаемый на высоте примерно 1 м над обыкновенным белым огнем /статья 3.17/, другие суда должны урегулировать скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта I. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону. Этими сигналами могут пользоваться лишь:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ суда, серьезно поврежденные или участвующие в операции по спасению, а также суда, находящиеся на мели, затонувшие или неспособные маневрировать; b/ суда, имеющие письменное разрешение, выданное компетентным органом <p>4. Вблизи от работающих плавучих средств и других судов, соответственно указанным в статьях 3.27 и 3.41 и несущих сигнализацию, предписанную этими статьями, другие суда должны регулировать свою скорость в соответствии с предписанием вышесказанного пункта I. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону.</p>	<p>I. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или присасывания, что могло бы причинить ущерб судам или плавучему оборудованию на стоянке или на ходу, а также сооружениям. Они должны своевременно снижать свою скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления.</p> <p>e/ на участках водного пути, обозначенных сигнальным знаком А.9 /Приложение 7/.</p> <p>3. Вблизи от судов, плавучего оборудования или плавучих установок, показывающих:</p> <p>днем - красно-белый флаг и ночью - обычновенный красный огонь, помещаемый на высоте примерно 1 м над обыкновенным белым огнем, другие суда должны снизить свою скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта I. Кроме того, они должны возможно больше уклоняться в сторону.</p>

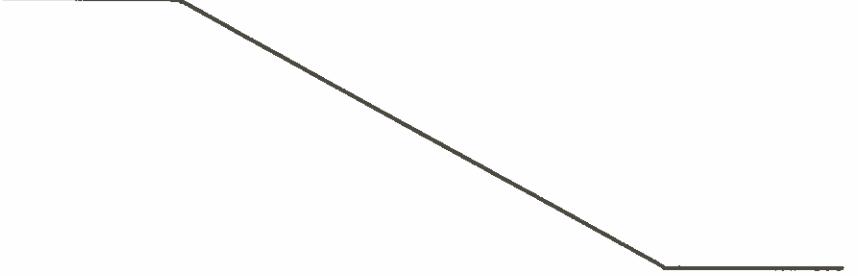
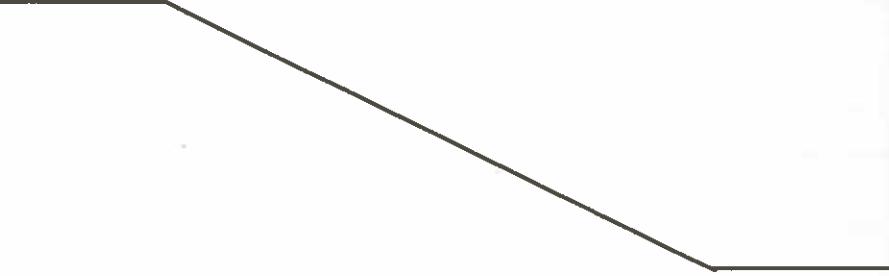
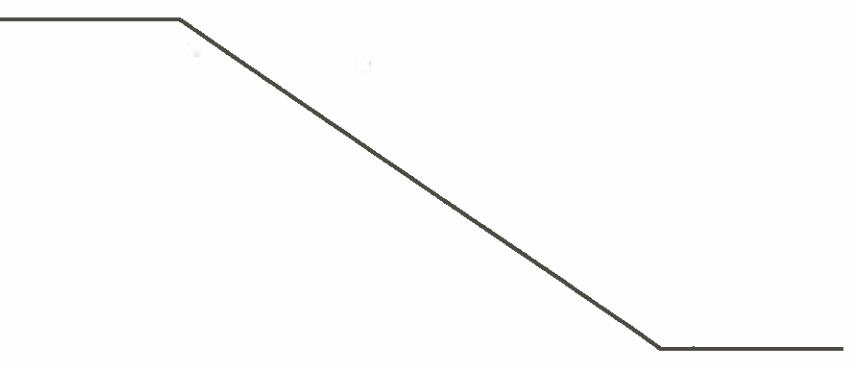
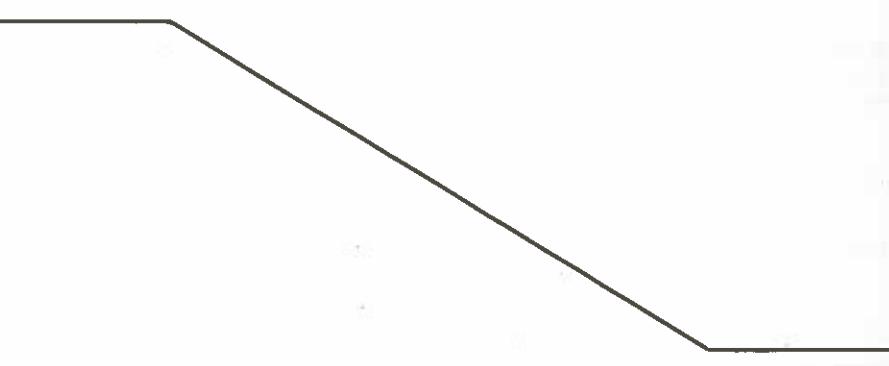
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Статья 6.21 - Составы и счленные группы</u></p> <p>I. Моторные суда, движущие состав или счлененную группу, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава или группы.</p>		<p><u>Статья 6.21 - Формирование составов и счлененных групп</u></p>
<p>2. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава¹⁷.</p> <p>¹⁷/ Компетентные органы могут, в зависимости от условий плавания на данном водном пути, освободить от этого обязательства толкаемое составы, не превышающие определенной длины, и распространить это обязательство на одиночные моторные суда, превышающие определенную длину.</p>		<p>2. Каждый толкаемый состав и каждая счлененная группа, длина которых превышает 86 метров, или ширина превышает 24 метра, должны быть в состоянии своевременно остановить ход носом по течению таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава во время и после остановки.</p> <p>Это предписание относится также к любому моторному судну, превышающему 86 метров в длину, за исключением тех, киль которых был заложен до 1 апреля 1960 г.</p>
<p>3. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счлененную 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.</p>		<p>3. Моторные суда могут, помимо случаев спасения или оказания помощи попавшим в бедствие судам, быть использованы для операций по буксированию или толканию или обеспечению движения счлененной группы, только в той степени, в какой это использование разрешено их удостоверением об осмотре.</p> <p>Моторное судно, обеспечивающее основное движение счленной группы, должно находиться по правому борту этой группы.</p>
<p><u>Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства</u></p> <p>Когда компетентные органы 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.</p>		<p><u>Статья 6.22</u></p> <p>Временное прекращение судоходства и неиспользуемые участки</p> <p>I.</p>
<p><u>D. ПАРОМЫ</u></p> <p><u>Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам</u></p> <p>I. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда фарватер свободен. Во время перехода они должны держаться на таком расстоянии от судов и плотов, чтобы эти суда или плоты не были вынуждены отклоняться от своего пути или снижать скорость во избежание столкновения.</p>	<p>В пункте I пропущены слова: "или плотов".</p>	<p><u>IV. - ПАРОМЫ</u></p> <p>I. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверятся в том, что движение других судов дает возможность сделать это без риска, и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>2. Кроме того, паром, не передвигающийся свободно, подчиняется следующим правилам:</p> <p>а/ когда он не работает, он должен стоять на том месте, которое ему назначено компетентными органами. Если же ему не было назначено никакого места для стоянки, он должен стоять таким образом, чтобы фарватер оставался свободным;</p> <p>б/ если продольный трос парома может загораживать судоходный фарватер, то паром может стоять со стороны фарватера, противоположной точке закрепления троса только тогда, когда это абсолютно необходимо для проведения операций по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения фарватера подачей в надлежащий момент "продолжительного звука";</p> <p>с/ паром не должен оставаться в фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.</p>	<p>с/ плавание паромов с продольным тросом запрещается.</p> <p>б/</p>	
<p>3. Если компетентные органы предоставили некоторым передвигающимся свободно паромам приоритет прохода в определенных условиях, эти паромы, когда они намереваются воспользоваться этим правом, должны предупредить о своем намерении одним коротким звуком между двумя продолжительными звуками и показать сигнал, предписанный в пункте 4 статьи 3.16 или в пункте 2 статьи 3.34. Другие суда должны в таком случае изменить, по мере необходимости, свою скорость и курс.</p>		
<p>Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ</p> <p><u>Статья 6.24 - Проход под мостами и проход плотин</u></p> <p><u>Общие положения</u></p> <p>I. Под пролетом моста и при прохождении плотины всякое расхождение или обгон воспрещается, кроме тех случаев, когда ширина фарватера определено достаточно для одновременного прохода.</p>		<p>У. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОЖДЕНИЕ ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ</p> <p>I. Под пролетом моста и при прохождении плотины, когда ширина фарватера не достаточна для одновременного прохода, применяются правила статьи 6.07.</p>
<p>2. Если проход под пролетом моста или через плотину разрешается и если на месте прохода установлен:</p> <p>а/ сигнальный знак А.10 /Приложение 7/, плавание воспрещается вне пространства, находящегося между двумя щитками, из которых состоит этот сигнальный знак;</p> <p>б/ сигнальный знак D.2 /Приложение 7/, рекомендуется держаться в пространстве, находящемся между двумя щитками или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.</p>		<p>"2. Если проход под пролетом моста или через плотину имеет:</p> <p>а/ сигнальный знак ..." и далее по тексту.</p>

Е П С В В П	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p><u>Статья 6.25 - Проход под постоянными мостами</u></p> <p>I. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены:</p> <p>одним или несколькими красными огнями или красно-белыми щитками /сигнальный знак А.1 - приложение 7/, плавание под этими пролетами запрещается.</p>		<p>I. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены общим запрещающим сигнальным знаком А.1 /Приложение 7/, плавание под этими пролетами запрещается.</p>
<p>2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимися над пролетом</p> <p>a/ сигнальным знаком Д.1 "а" /Приложение 7/ или b/ сигнальным знаком Д.1 "б" /Приложение 7/, рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.</p> <p>Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте "а", то он открыт для движения встречных судов; если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте "б", то он закрыт для движения встречных судов.</p>		<p>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 сигнальным знаком А.1 /Приложение 7/.</p>
<p>3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены соответственно вышеприведенному пункту 2, то судоходство может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на собственный риск и ответственность.</p>		
<p><u>Статья 6.26 - Проход через разводные мосты</u></p> <p>1. Не нарушая других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, 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.</p>	<p>В пункте I пропущено выражение: "и других применяемых положений".</p>	<p>Статья 6.26</p> <p>Проход через pontонные мосты и вблизи от паромов, приравненных к pontонным мостам</p>
<p>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, останавливаться, не доходя до этих щитков.</p> <p>3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.</p>		<p>Не нарушая положений статей 6.07, 6.08 и 6.24, проход через pontонные мосты и вблизи от паромов, перечисленных в Приложении 8 настоящих Правил, подлежит следующим предписаниям:</p> <p>1. При плавании вниз по течению, за исключением малых судов, обгон между одиночными моторными судами запрещается в километре выше от pontонного моста, а обгон между всеми другими судами - в двух километрах выше от моста;</p> <p>2. При проходе через pontонный мост, суда не должны превышать скорость, необходимую для безопасности управления, и должны, по мере возможности, идти в середине фарватера;</p> <p>3. Идущие вверх суда не должны останавливать ход менее, чем в 100 метрах ниже pontонного моста;</p> <p>4. Запрещается наносить ущерб якорным стоянкам pontонных мостов при отдаче якорей, волочении цепей, отдаче швартовых при швартовке к берегу или проведении каких-либо других маневров.</p>

Е П С В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВП И ППР
<p>4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:</p> <p>а/ один или несколько красных огней означают:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проход запрещается; <p>б/ один красный и один зеленый огонь, расположенные на одном и том же уровне, означают:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проход пока еще запрещается, но мост находится в стадии разводки и суда должны готовиться к движению; <p>с/ один или несколько зеленых огней означают:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проход разрешается; <p>д/ два расположенные один над другим красных огня означают:</p> <ul style="list-style-type: none"> - разводка моста для судоходства прекращена. 	<p>4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:</p> <p>а/ один красный огонь означает - проход запрещается;</p> <p>б/ два зеленых огня означают - проход разрешается;</p> <p>с/</p>	
<p>5. Красные огни, указанные выше в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитками /сигнальный знак А.І - приложение 7/, а зеленые огни - зелено-бело-зелеными щитками /сигнальный знак Е.І - приложение 7/.</p>		
<p><u>Статья 6-27 - Проход плотин</u></p> <p>I. При проходе плотины и поблизости от нее запрещается волочить якоря, тросы или цепи.</p> <p>2. Проход через пролет плотины разрешается только, если он обозначен справа и слева:</p> <p>сигнальным знаком Е.І /Приложение 7/.</p>	<p>I. При проходе плотины запрещается волочить якоря, тросы или цепи.</p>	
<p>3. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться:</p> <p>одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитками /сигнальный знак А.І - приложение 7/.</p> <p>4. В отступление от положений вышеприведенного пункта 2, если на плотине имеется мост, проход через пролет плотины может также разрешаться:</p> <p>сигнальными знаками .І /Приложение 7/, расположеннымми на мосту над проходом.</p>	<p>В пункте 3 выражение: "может обозначаться:" заменено словом: "обозначается".</p>	<p>2. Проход через пролет плотины разрешается только, если он обозначен справа и слева общим разрешающим сигнальным знаком Е.І /Приложение 7/.</p> <p>I. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться общим запрещающим сигнальным знаком А.І /Приложение 7/.</p> 

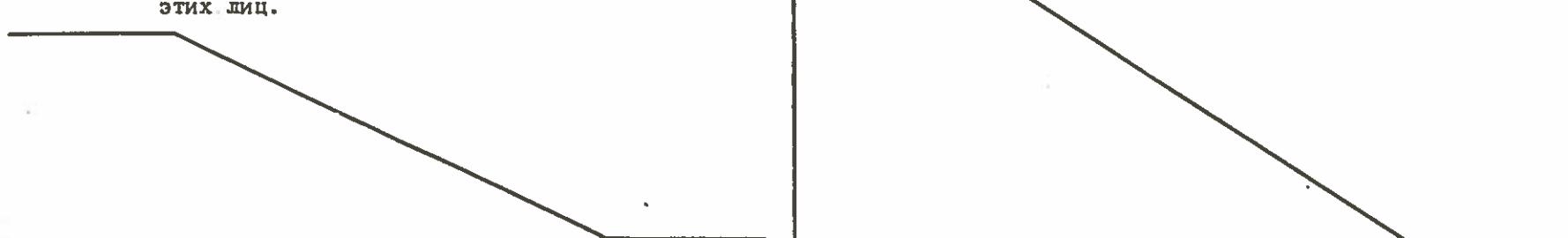
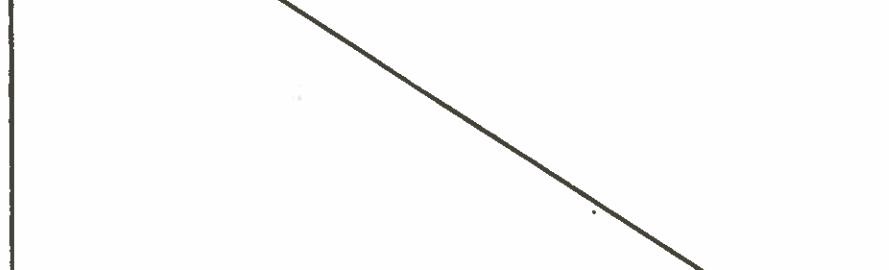
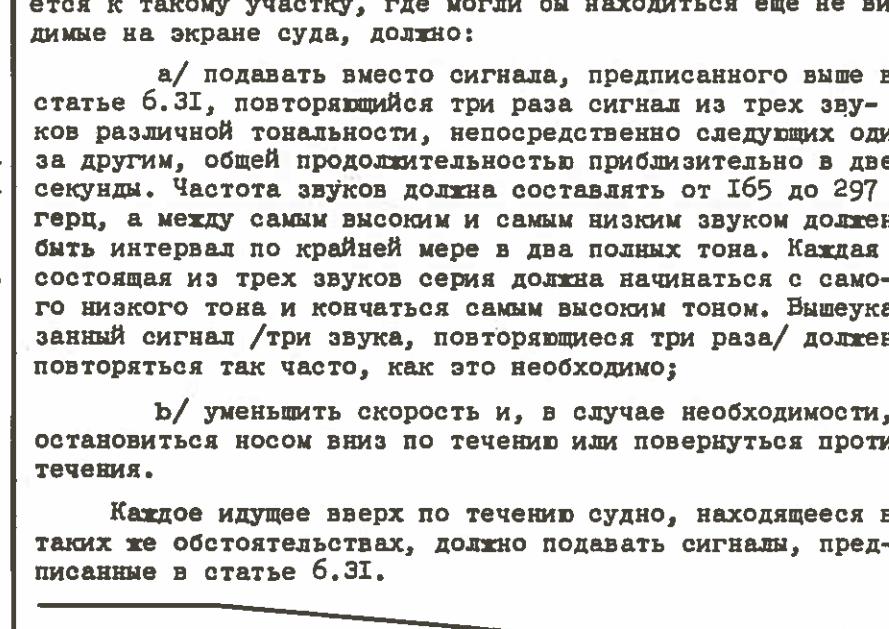
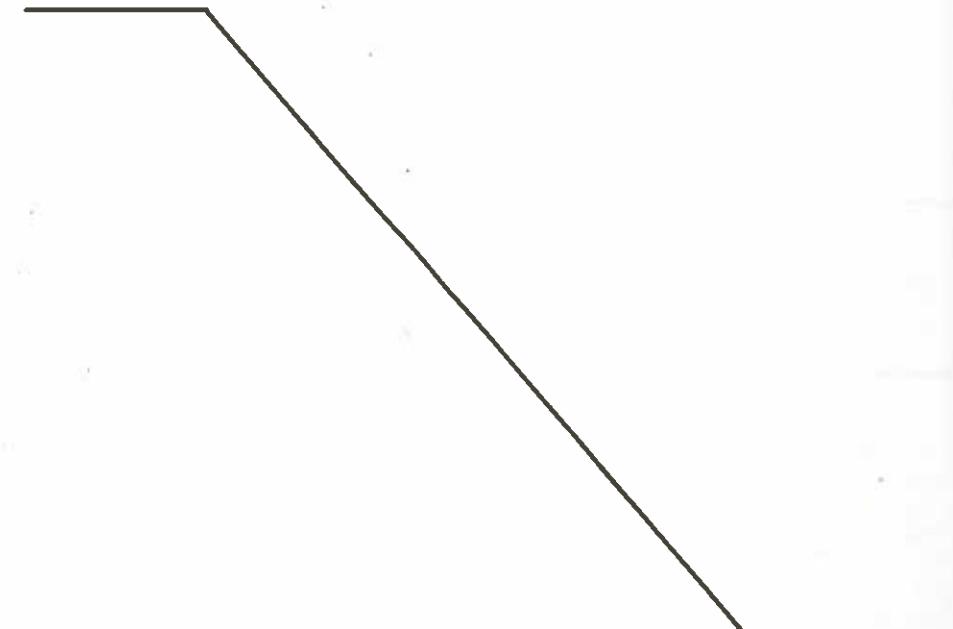
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p><u>Статья 6.28 - Проход шлюзов</u></p> <p>I. Не нарушая других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, водители судов должны подчиняться в шлюзах и на подходах к шлюзам распоряжениям, которые им в соответствующих случаях даются персоналом шлюзов в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или в целях быстрого прохождения шлюзов и их максимального использования.</p>	<p>В пункте I пропущено выражение: "и других применяемых положений".</p>	<p>В пункте I пропущены выражения: "и других применяемых положений" и "в соответствующих случаях".</p>
<p>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, останавливаться, не доходя до этих щитков.</p>		
<p>3. При приближении к шлюзам и в их подходах обгон запрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом шлюзов даются особые распоряжения.</p>	<p>В пункте 3 после слов "и в их подходах" включено следующее выражение: "на участке, обозначенном сигнальным знаком А.2 /Приложение 7/,"</p>	
<p>4. В шлюзах и на подходах к ним запрещается волочить якоря, тросы и цепи <u>I</u>.</p> <p><u>I/</u> Компетентные органы могут не делать это предписание обязательным в отношении подходов к шлюзам.</p>	<p>В пункте 4 пропущено выражение: "и на подходах к ним".</p>	<p>4. В шлюзах якоря должны быть полностью подняты; то же самое относится и к подходам, если только они не используются. Кроме того, водитель должен так снизить скорость, чтобы избежать любого удара о ворота шлюза или защитные приспособления.</p>
<p>5. В шлюзах:</p> <p>a/ если на опорных стенах шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;</p> <p>b/ 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;</p> <p>c/ использование кранцев, которые должны быть плавучими, если они съемные, является обязательным <u>I</u>;</p> <p>d/ запрещается пользоваться баграми с металлическими наконечниками.</p> <p><u>I/</u> Компетентные органы могут не требовать, чтобы эти кранцы были плавучими.</p>	<p>e/ запрещается слив и спуск воды на платформы.</p>	<p>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, ворота шлюза или защитные приспособления или о другие суда или плавучее оборудование;</p> <p>е/ судам и плавучему оборудованию запрещается слив и спуск воды на платформы или другие суда и плавучее оборудование;</p> <p>ф/ как только судно причалило и до того момента, когда оно готово выйти из шлюза, запрещается использование двигателей.</p>

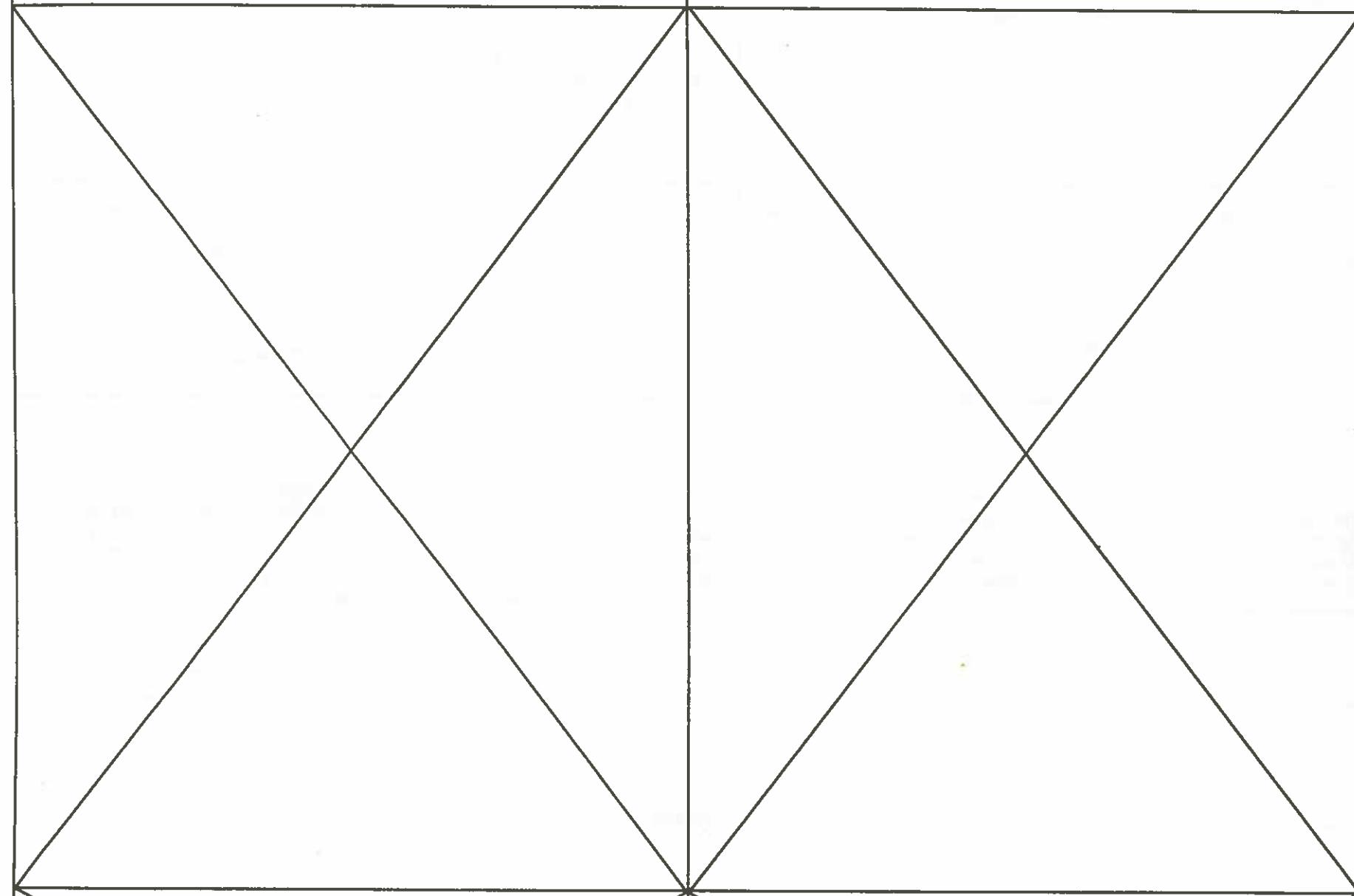
Е П С В В П	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>6. Вход в шлюз регулируется как днем, так и ночью следующими сигналами <u>2/</u>, помещенными на одной стороне или по обеим сторонам шлюза:</p> <p>а/ два расположенных один над другим красных огня: судоходство прекращается /шлюз вышел из строя/;</p> <p>б/ один или несколько расположенных по горизонтали красных огней: вход запрещается /шлюз закрыт/;</p> <p>с/ когда имеется несколько огней, предусмотренных в пункте "б", если один из красных огней погашен, это означает: вход запрещается /шлюз готовится к открытию/;</p> <p>д/ один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали: вход запрещается /шлюз находится в стадии открытия/;</p> <p>е/ один или несколько расположенных по горизонтали зеленых огней: вход разрешается;</p> <p>ф/ два расположенных один над другим зеленых огня: через шлюз можно проходить, все ворота открыты.</p> <p>2/ Компетентные органы выберут принятые ими положения среди положений, содержащихся в пунктах 6 и 7.</p>	<p>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:</p> <p>а/ два расположенных один над другим красных огня - судоходство прекращается /шлюз вышел из строя/;</p> <p>б/ два красных огня, расположенных по горизонтали - вход запрещается /шлюз закрыт/;</p> <p>с/ один из красных огней, указанных в подпункте "б", погашен - вход запрещается /ворота готовятся к открытию/;</p> <p>д/ два расположенных по горизонтали зеленых огня - вход разрешен.</p> 	<p>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:</p> <p>а/ два расположенных один над другим красных огня - судоходство прекращается /шлюз вышел из строя/;</p> <p>б/ одиночный красный огонь или два красных огня, расположенных по горизонтали - вход запрещается /шлюз закрыт/;</p> <p>с/ один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен или один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали - вход запрещается /шлюз готовится к открытию/;</p> <p>д/ одиночный зеленый огонь или два расположенных по горизонтали зеленых огня - вход разрешен.</p> 
<p>7. Выход из шлюза регулируется как днем, так и ночью следующими сигналами <u>2/</u>, помещенными на одной стороне или по обеим сторонам шлюза:</p> <p>а/ один или несколько расположенных по горизонтали красных огней: выход запрещается;</p> <p>б/ при наличии нескольких огней, предусмотренных в пункте "а", если один из красных огней погашен, это означает: выход запрещается /ворота готовятся к открытию/;</p> <p>с/ один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали: выход запрещается /ворота находятся в стадии открытия/;</p> <p>д/ один или несколько расположенных по горизонтали зеленых огней: выход разрешается.</p> <p>2/ Компетентные органы выберут принятые ими положения среди положений, содержащихся в пунктах 6 и 7.</p>	<p>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:</p> <p>а/ один красный огонь - выход запрещается;</p> <p>б/ один зеленый огонь - выход разрешается.</p> 	<p>7. Выход из шлюза регулируется как днем, так и ночью нижеуказанными визуальными сигналами:</p> <p>а/ один или два красных огня - выход запрещается;</p> <p>б/ один или два зеленых огня - выход разрешается.</p> 
<p>8. Красные огни, указанные выше в пунктах 6 и 7, можно заменять красно-белыми щитками /сигнальный знак А.1 - приложение 7/. Зеленые огни, указанные в этих же пунктах, можно заменять зелено-белыми щитками /сигнальный знак Е.1 - приложение 7/.</p>	<p>8. Если сигнальные знаки, указанные в пунктах 6 и 7, не действуют, следует применять положения пункта 3, статьи 6.08.</p> 	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
<p><u>Статья 6.29 - Порядок прохода через шлюзы</u></p> <p>Проход через шлюзы осуществляется в порядке прибытия к ним.</p> <p>Однако:</p> <p>а/ в целях обеспечения более рационального использования шлюза персонал шлюза может давать иные указания;</p> <p>б/ правом приоритета прохода пользуются суда или категории судов, которым компетентные органы специально предоставили это право; в этом случае указанные суда могут нести красный вымпел, предусмотренный в статье 3.36¹;</p> <p>с/ малые суда не могут требовать специального шлюзования.</p> <p>1/ Комpetентные органы могут сделать этот сигнальный знак обязательным.</p>	<p>Проход через шлюзы осуществляется в порядке прибытия к пунктам, определяемым компетентными властями.</p> <p>Однако:</p> <p>а/ в целях обеспечения более рационального использования шлюза персонал шлюза может давать иные указания;</p> <p>б/ 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 б настоящих Правил /см.статью 4.01, пункт 5/;</p> <p>с/ малые суда не могут требовать специального шлюзования.</p>	<p>I. Проход через шлюзы осуществляется в порядке прибытия к подъездам.</p> <p>Однако:</p> <p>а/ в целях обеспечения более рационального использования шлюза или безопасности, в случае шлюзования судов, перевозящих опасные грузы, персонал шлюза может давать иные указания;</p> <p>б/ 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.</p> <p>2. Малые суда не могут требовать специального шлюзования.</p>
<p>F. ПАСМУРНАЯ ПОГОДА: ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА</p> <p><u>Статья 6.30 - Ограничение плавания</u></p> <p>1. Суда, плавающие в пасмурную погоду /во время тумана, снежной бури и т.д./, должны передвигаться при замедленной скорости в соответствии с ухудшением видимости 2/ 3/. 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.</p> <p>2/ На некоторых участках компетентные органы могут, кроме того, предписать, что суда должны держаться правой стороны.</p> <p>3/ На некоторых проточных участках компетентные органы могут, кроме того, запретить судоходство вниз по течению в пасмурную погоду.</p>	<p>F. ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА</p> <p>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.</p>	<p>У1. ПАСМУРНАЯ ПОГОДА; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА</p> <p>Статья 6.30</p> <p>Общие правила плавания в пасмурную погоду</p> <p>1. Суда, плавающие в пасмурную погоду, 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.</p>
<p>2. Эти суда должны нести, в случае необходимости, огни, предписанные для ночной сигнализации.</p>		

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
3. 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.	2.	2.
4. Останавливаясь на стоянку, суда должны, по возможности, оставлять фарватер свободным.	3.	3.
<u>Статья 6.31 - Звуковые сигналы, подаваемые во время движения</u> Каждое одиночное судно, если оно передвигается в пасмурную погоду, должно подавать в качестве туманного сигнала "один продолжительный звук", а каждое судно, на борту которого находится водитель состава или счленной 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.	В первом предложении выражение: "в пасмурную погоду" заменено выражением: "в условиях ограниченной видимости".	"Каждое одиночное судно, за исключением малых судов, если оно передвигается в пасмурную погоду, должно подавать ..." и далее по тексту. В конце статьи ссылка на пункт 5 статьи 6.33 заменена ссылкой на пункты 2 и 3 статьи 6.35.
<u>Статья 6.32 - Звуковые сигналы во время стоянки</u> I. В пасмурную погоду суда и плоты, 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: а/ на водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх", i/ если они находятся с левой стороны фарватера /для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения/, одну серию ударов колокола; ii/ если они находятся с правой стороны фарватера /для наблюдателя; стоящего лицом по направлению течения/, двойную серию ударов колокола; iii/ если они находятся в неопределенной позиции, тройную серию ударов колокола; б/ на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены, одну серию ударов колокола. 2. Эти сигналы должны повторяться с интервалами не более одной минуты.	I. 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: а/ если они находятся с левой стороны фарватера, одну серию ударов колокола; б/ если они находятся с правой стороны фарватера, двойную серию ударов колокола; с/ если они находятся в неопределенной позиции, тройную серию ударов колокола;	I. В пасмурную погоду днем, суда и плавучее оборудование, 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 первом предложении статьи 6.31 сигнал приближающегося судна, должны подавать: а/ если они находятся с левой стороны фарватера /для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения/, одну серию ударов колокола; б/ если они находятся с правой стороны фарватера /для наблюдателя стоящего лицом по направлению течения/, двойную серию ударов колокола; с/ если они находятся в неопределенной позиции, тройную серию ударов колокола; в этом случае сигнал должен также подаваться ночью.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>3. В случае толкаемого состава предписания вышеуказанных пунктов I и 2 не применяются к другим судам состава, кроме толкача, а в случае сченной группы они применяются лишь к одному судну группы.</p>	<p>В конце пункта 3 включено следующее предложение: "В случае буксируемого состава, предписание относится к буксиру и последнему судну состава".</p>	
<p><u>Статья 6.33 - Специальные положения, касающиеся судов плавающих при помощи радиолокатора</u></p> <p>I. Положения настоящей статьи применяются только к судам, оборудованным радиолокационной установкой, приспособленной для внутреннего судоходства, и приборам, указывающим изменение направления судна, при условии, что типы этих приборов утверждены компетентными органами.</p>		<p>I. Суда могут плавать при помощи радиолокатора, если они имеют следующее оборудование:</p> <p>a/ радиолокационную установку, приспособленную для внутреннего судоходства, и прибор, указывающий изменение направления судна, при условии, что они хорошо функционируют и что типы этих приборов утверждены компетентными властями одного из прибрежных государств или Бельгии для Рейна;</p> <p>b/ радиотелефонную установку, позволяющую держать связь между судами. Эта установка должна хорошо функционировать и соответствовать действующему Региональному соглашению о создании международной передвижной радиотелефонной службы связи на метровых волнах для рейнского судоходства.</p> <p>Малые суда и паромы освобождаются от обязанности иметь радиотелефонные установки и могут быть освобождены компетентными властями от обязанности иметь прибор, показывающий изменение направления судна.</p>
<p>2. Применение радиолокационной установки не освобождает суда от соблюдения всех положений настоящих Правил, за исключением положений, вытекающих из нижеследующих особых предписаний.</p>		
<p>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 I/. Они, в частности, должны учитывать уменьшение видимости, испытываемое водителями других судов.</p> <p>I/ Компетентные органы могут на определенных участках некоторых водных путей не разрешать идущим вниз судам применять это положение.</p>		<p>В первом предложении пункта 3 выражение: "суда, применяющие радиолокационную установку..." заменено выражением: "водители судов, плавающих при помощи радиолокатора".</p>

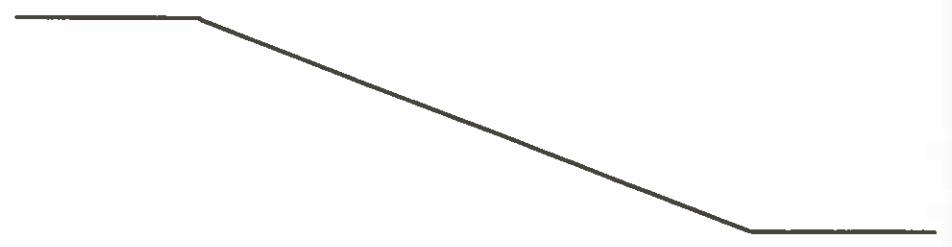
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>4. Когда судно использует свою радиолокационную установку для плавания в условиях, в которых без этой установки плавание было бы невозможным, то у управления судном должны постоянно находиться два лица, достаточно хорошо знакомые с этим методом судоходства <u>2/</u>.</p> <p><u>2/</u> На некоторых водных путях компетентные органы могут предписать присутствие лишь одного из этих лиц.</p> 	<p>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 судоходства.</p> 	<p>4. Не нарушая положений Правил относительно выдачи патентов судоводителя на Рейне, лицо, применяющее для судоходства радиолокационную установку, должно иметь диплом, выданный на основании Правил выдачи дипломов водителей судов, плавающих по Рейну при помощи радиолокатора.</p> <p>Если судно использует свою радиолокационную установку для плавания в условиях, в которых без этой установки плавание было бы невозможным, то в рулевой рубке должно постоянно находиться, помимо лица, упомянутого в вышеприведенном абзаце, второе лицо, достаточно хорошо знакомое с этим методом судоходства.</p> <p>Однако для судов, пост управления которых специально оборудован так, что при плавании с помощью радиолокатора их движение может быть обеспечено одним лицом, достаточно, чтобы в составе экипажа было второе лицо, предусмотренное в предыдущем абзаце. В удостоверении об осмотре должна быть сделана об этом соответствующая пометка.</p>
<p>5. Кроме того, на проточном водном пути каждое идущее вниз в пасмурную погоду судно, как только оно заметит на экране суда, позиция или движение которых может вызвать опасность, или, когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:</p> <p>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; каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном; этот специальный сигнал /три звука, повторяющиеся три раза/ должен повторяться так часто, как это необходимо <u>1/</u>;</p> <p>б/ уменьшить скорость и, в случае необходимости, остановиться носом вниз по течению или повернуться против течения.</p> <p><u>1/</u> Компетентные органы могут предписать, что частота звуков должна составлять от 165 до 297 Гц и что между самым высоким и самым низким звуком должен быть интервал по крайней мере в два полных тона.</p>	<p>5. Кроме того, каждое идущее вниз в условиях ограниченной видимости 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 еще не видимые на экране суда, должно:</p> <p>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 герц, 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;</p> <p>б/ уменьшить скорость и, в случае необходимости, остановиться носом вниз по течению или повернуться против течения.</p> <p>Каждое идущее вверх по течению судно, находящееся в таких же обстоятельствах, должно подавать сигналы, предписанные в статье 6.31.</p> 	<p>5. Суда, плавающие при помощи радиолокатора, освобождаются от обязанности иметь наблюдательный пост, предписанный в пункте I статьи 6.30, если водитель может продолжать путь в полной безопасности.</p> 
<p><u>Статья 6.34 - Положения, относящиеся к судам, которые слышат сигнал, предписанный в пункте 5"а" статьи 6.33</u></p> <p>Суда, идущие вверх, и суда, пересекающие фарватер, как только они услышат специальный сигнал, предусмотренный в пункте 5"а" статьи 6.33, должны:</p> <p>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;</p>	<p>"Суда, как только они услышат специальный сигнал, предусмотренный в пункте 5"а" статьи 6.33, должны:</p> <p>a/ если они находятся ..." и далее по тексту.</p>	<p>Статья 6.34</p> <p>Составы и счененные группы, плавающие при помощи радиолокатора</p> <p>1. Буксируемые составы могут плыть с помощью радиолокатора вниз по течению, если только они специально оборудованы таким образом, что могут остановиться носом вниз по течению.</p> <p>2. В толкаемых составах и счененных группах достаточно, чтобы судно, на борту которого находится водитель состава или сченной группы, было оборудовано в соответствии с пунктом I статьи 6.33.</p>

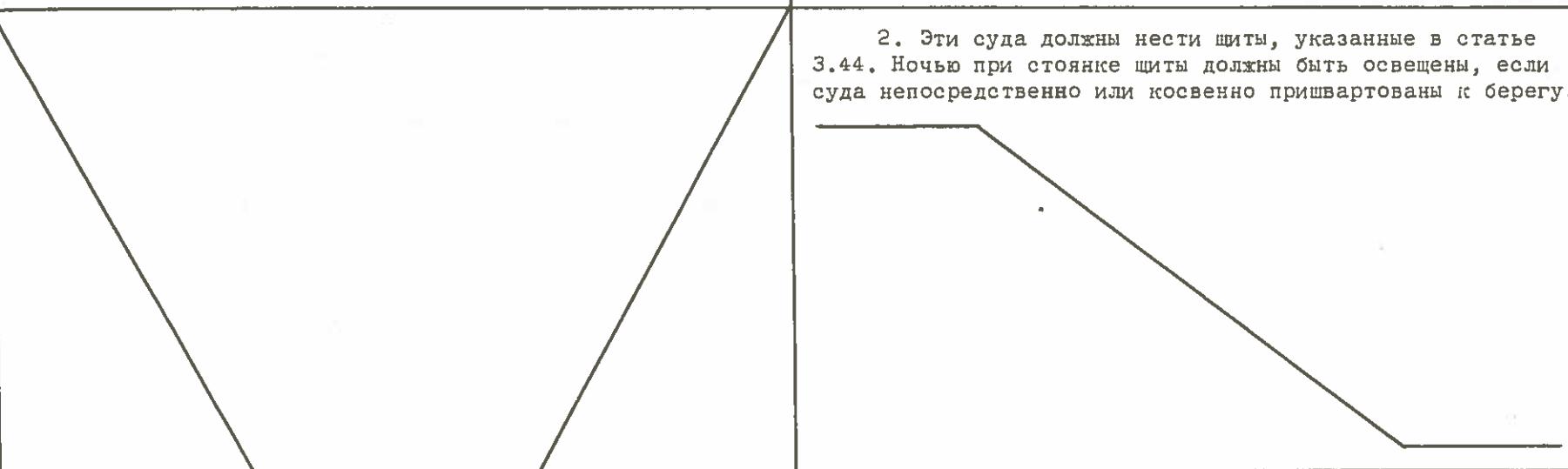
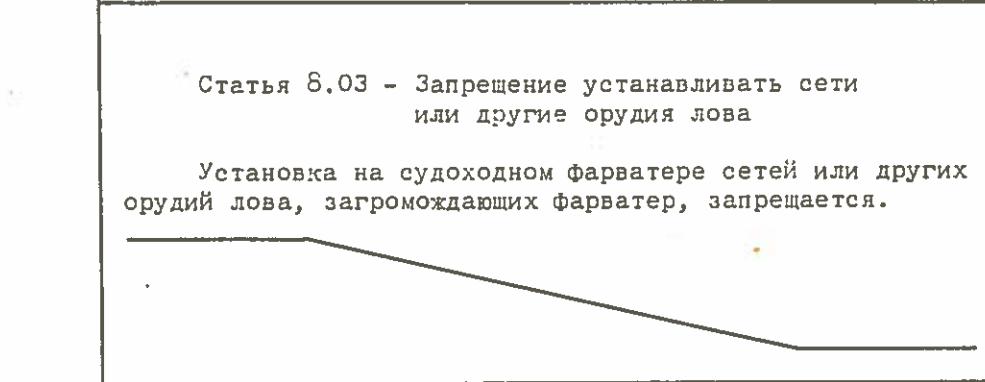
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>б/ если они не находятся в непосредственной близости от берега, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее, освободить фарватер.</p> 		
	<p style="text-align: center;">Статья 6.35</p> <p>Правила плавания судов, использующих радиолокатор</p> <p>1. При плавании с помощью радиолокатора радиотелефонная установка, упомянутая в пункте I "б" статьи 6.33 должна быть постоянно включена на канале I3 либо для приема, либо для передачи указаний, предназначенных для других судов.</p> <p>2. Каждое идущее вниз с помощью радиолокатора судно, за исключением малых судов, как только оно заметит на экране суда, позиция или движение которых могут вызвать опасность, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ 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; каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном; этот специальный сигнал /три звука, повторяющиеся три раза/ должен повторяться так часто, как это необходимо; б/ уменьшить скорость и, в случае необходимости, остановиться носом вниз по течению или повернуться против течения. <p>3. Каждое идущее вверх по течению судно, находящееся в таких же обстоятельствах, что и упомянутое выше в пункте 2 судно, идущее вниз, должно подавать сигналы, предписанные в статье 6.31, и через радиотелефонную связь сообщать судам, идущим в противоположном направлении, свою позицию, название, категорию и курс, а также сообщить показывает ли оно синий флаг, или белый мерцающий огонь /статья 6.04/.</p> <p>Суда, плавающие при помощи радиолокатора и идущие вниз по течению, подтверждают через радиотелефонную связь судам, идущим вверх и имеющим радиолокатор, курс, который им был сообщен.</p>	<p style="text-align: center;">Статья 6.36</p> <p>Положения, относящиеся к судам, которые слышат сигнал, предписанный в пункте 4-а статьи 6.35</p> <p>Суда, как только они услышат сигнал, указанный в пункте 2 "а" статьи 6.35, должны:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ если они находятся недалеко от берега, подойти как можно ближе к этому берегу и, в случае необходимости, оставаться там до тех пор, пока судно не пройдет; б/ если они не находятся поблизости от берега, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности, освободить фарватер.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Глава 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ</p> <p>Статья 7.01 - Место стоянки /на якоре и на швартовых/</p> <p>Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений, суда и плоты 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.</p>	<p>Статья 7.01 - Общие положения. Места стоянки на якоре и на швартовых</p> <p>"I. Не нарушая других положений настоящих Правил, суда должны выбирать место стоянки ..." и далее по тексту.</p>	<p>"I. Не нарушая других положений настоящих Правил, суда и плавучее оборудование должны выбирать место стоянки ..." и далее по тексту.</p>
<p>Статья 7.02 - Безопасность стоянки на якоре и на швартовых</p> <p>Во время стоянки суда и плоты, а также плавучие установки должны держаться на якоре или быть пришвартованы достаточноочно прочно с учетом болтанки и всасывания, вызываемых другими судами, и таким образом, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды. В отношении толкаемых составов достаточноочно, однако, чтобы это положение соблюдалось для состава в целом, и нет необходимости держать на якоре или пришвартовывать отдельно каждое судно состава.</p>	<p>2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными властями, плавучие установки должны устанавливаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.</p> <p>3. Общие места стоянки на якоре и на швартовых могут обозначаться сигнальными знаками Е.5, Е.6 и Е.7 /Приложение 7/.</p>	<p>2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными властями, плавучие установки должны устанавливаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.</p>
<p>Статья 7.03 - Запрещение стоянки /на якоре и на швартовых/</p> <p>I. На водных путях или участках водных путей, на которых стоянка, как правило, запрещена, она разрешается лишь на участках, обозначенных указательным сигнальным знаком Е.5 /Приложение 7/, и только со стороны водного пути, на которой помещается сигнальный знак.</p>	<p>"I. На участках водного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена ..." и далее по тексту.</p>	<p>"2. На участках водного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена ..." и далее по тексту.</p>
<p>2. На других водных путях или участках водных путей стоянка запрещается:</p> <p>a/ на 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;</p> <p>b/ в устьях судоходных притоков и у входа в боковое русло, в каналы и портовые фарватеры;</p> <p>c/ на участках прохода паромов;</p>	<p>2. На других участках судоходного пути стоянка запрещается:</p> <p>a/</p> <p>b/ в устьях судоходных притоков и у входов в затоны, каналы и судоходные рукава;</p> <p>c/</p>	<p>I. Независимо от участков водного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена, стоянка запрещается:</p> <p>a/</p> <p>b/</p> <p>c/</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>d/ на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее, если на этой пристани имеется запрещающий сигнальный знак А.5 /приложение 7/;</p> <p>e/ под мостами или электрическими линиями высокого напряжения, за исключением отступлений от правил, разрешенных компетентными органами;</p> <p>f/ в районах поворота, обозначенных указательным сигнальным знаком Е.8 /приложение 7/;</p> <p>g/ около берегов, предназначенных для механической тяги судов;</p> <p>h/ на участках, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.5 /приложение 7/, и в этих случаях запрещение касается только стороны водного пути, на которой помещается сигнальный знак.</p>	<p>d/</p> <p>e/</p> <p>f/ в районах поворота, обозначенных указательным сигнальным знаком Е.8 /Приложение 7/, за исключением отклонений от Правил, разрешенных компетентными властями;</p> <p>g/</p> <p>h/ на участках, обозначенных сигнальным знаком А.5 /Приложение 7/; в этих случаях запрещение касается только стороны водного пути, на которой помещается сигнальный знак.</p>	<p>d/ на маршруте судов, походящих к пристани или отчаливающих от неё;</p> <p>e/</p> <p>f/</p> <p>g/</p>
<u>Статья 7.04 - Запрещение стоянки на якоре</u>	"I. На водных путях или участках водных путей, где, как правило, якорная стоянка запрещена, разрешается становиться на якорь лишь в местах, обозначенных указательным сигнальным знаком Е.6 /приложение 7/, и только со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.	"2. На участках водного пути, где, ... и далее по тексту."
2. На других водных путях или участках водных путей, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.6 /приложение 7/, запрещается становиться на якорь со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.	"2. На других участках судоходного пути, ... и далее по тексту."	I. Независимо от участков водного пути, где, как правило, якорная стоянка запрещена, запрещается становиться на якорь в местах, обозначенных сигнальным знаком А.6 /Приложение 7/, со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.
<u>Статья 7.05 - Запрещение швартовки</u>		2. На участках водного пути, где швартовка к берегу, как правило, запрещена, разрешается швартоваться к берегу только на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.7 /Приложение 7/, и только со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.
2. На других водных путях или участках водных путей швартовка у берега запрещается на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.7 /приложение 7/, со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.	I. Швартовка у берега запрещается на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.7 /Приложение 7/, со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.	I. Независимо от участков водного пути, где швартовка, как правило, запрещена, швартовка у берега запрещается на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.7 /Приложение 7/, со стороны водного пути, на которой помещается этот сигнальный знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели судов или плотов деревья <u>I</u> или такие предметы, как парапеты, столбы, тумбы и колонны, если они специально для этой цели не предназначены.	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./.	3. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели деревья или такие предметы, как парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д., если они специально для этой цели не предназначены.
<u>I/ Компетентные органы могут на некоторых водных путях не предписывать это положение в отношении деревьев.</u>		

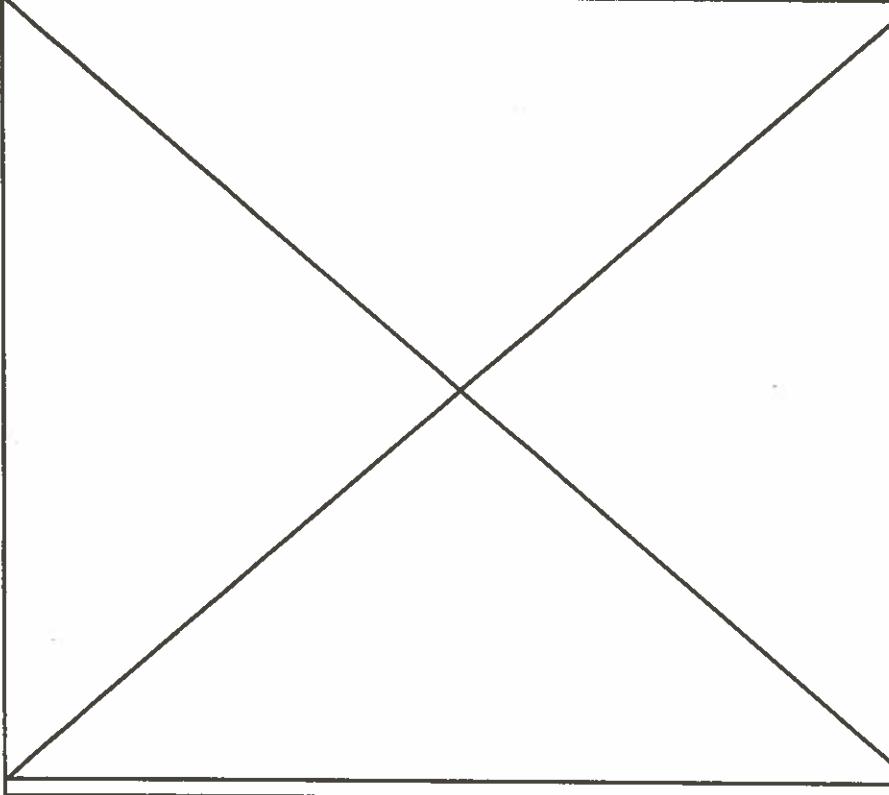
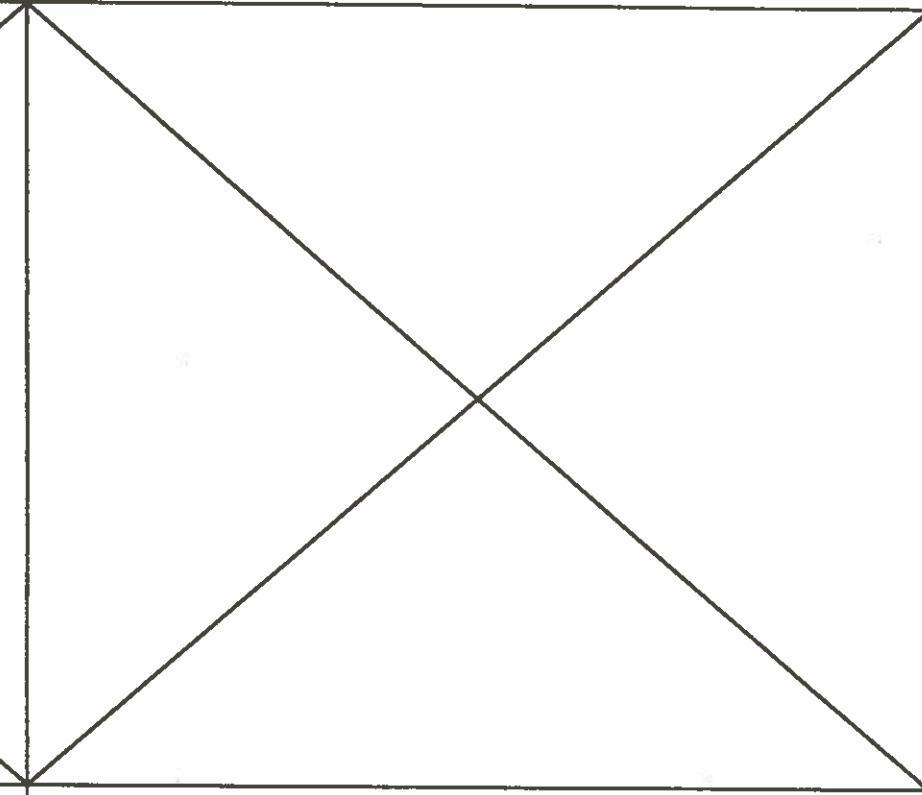
ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<u>Статья 7.06 - Вахта</u> I. На плотах и на судах, стоящих на фарватере или поблизости от него, должна постоянно находиться достаточная вахта, за исключением тех случаев, когда компетентные органы освобождают от этого обязательства. 2. Однако ошвартованные у берега суда, а также суда толкаемого состава, помимо толкача, должны иметь на борту вахту только в том случае, если этого требуют местные условия или, если это предписано компетентными органами.	I. 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.	I. На судах, находящихся на стоянке и груженых веществами, перечисленными в Приложениях 9, 10 или 11, или танки которых после перевозки таких веществ не были дегазированы, должна постоянно находиться достаточная вахта. 2. Во время стоянки все другие суда, плавучее оборудование и плавучие установки должны находиться под наблюдением лица, которое при необходимости может незамедлительно вмешаться в ход событий, за исключением тех случаев, когда компетентные органы освобождают их от этого обязательства или когда местные условия не требуют такого наблюдения.
<u>Статья 7.07 - Запрещение боковой стоянки</u> Запрещается стоять сбоку от судна, несущего сигнальный знак, предписанный в статье 3.47 /сигнальный знак IУ.5, приложение 3/, на расстоянии в метрах, меньшем, чем цифра, указанная в белом треугольнике данного сигнального знака.		
		<u>Статья 7.08</u> Стоянка борт о борт Там, где вследствие условий фарватера, суда должны идти по меньшей мере в 40 метрах от берега, стоянка судов вдоль этого берега разрешается только в один ряд.
		<u>Статья 7.09</u> Стоянка вблизи судов, перевозящих некоторые опасные грузы I. Запрещается стоянка менее чем в 10 метрах от судна или толкаемого состава, которое несет: <u>ночью</u> - синий или синие огни, упомянутые в статье 3.21, или <u>днем</u> - синий или синие конусы, упомянутые в статье 3.37. Однако этот запрет не применяется к судам: a/ которые также несут эту сигнализацию, или b/ которые удовлетворяют всем предписаниям, предъявляемым к судну с упрощенным оборудованием в смысле Правил перевозки опасных грузов по Рейну /ППОР/.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
		<p>2. Запрещается стоянка менее чем в 50 метрах от судна или толкаемого состава, которое несет:</p> <p>ночью - чередующийся красный огонь, упомянутый в пункте I"б" статьи 3.22, или</p> <p>днем - два красных конуса, расположенных один над другим, упомянутых в пункте I"б" статьи 3.33, в соответствии со статьей 3.38.</p> <p>Однако этот запрет не применяется к судам, перевозящим такие же опасные грузы.</p> <p>3. Запрещается стоянка менее чем в 100 метрах от судна или толкаемого состава, которое несет:</p> <p>ночью - красный или красные огни, упомянутые в пунктах I"а" и 2 статьи 3.22, или</p> <p>днем - красный или красные конусы, упомянутые в пунктах I"а" и 3 статьи 3.33, в соответствии со статьей 3.38.</p> <p>4. Компетентные власти могут предусматривать соответствующие отступления для стоянок на подходах к шлюзам или на рейдах.</p>
	<p>Глава 8 ОСОБЫЕ ПРАВИЛА</p> <p>Статья 8.01 - Запрещение доступа на борт</p> <p>I. 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.</p> <p>То же положение применяется к судам, перевозившим в цистернах воспламеняющиеся вещества, если эти цистерны не были дегазированы.</p> <p>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.</p>	<p>Глава 8 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>Статья 8.01 Максимальная длина судов</p> <p>Длина судна, киль на котором был заложен после 31 декабря 1962 года, не должна превышать 110 метров, если на это нет специального разрешения, выданного компетентными властями тех участков, по которым должно плыть судно.</p> 
	<p>Статья 8.02 - Запрещение курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами</p> <p>I. 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.</p> <p>Это положение не относится к жилой части судна.</p>	<p>Статья 8.02 Буксировка толкаемого состава или толкаемых составов</p> <p>I. Буксировка толкаемого состава запрещается.</p> <p>Однако толкаемые составы могут использовать вспомогательное моторное судно в случае особых местных условий и если это не затрудняет судоходство.</p> 

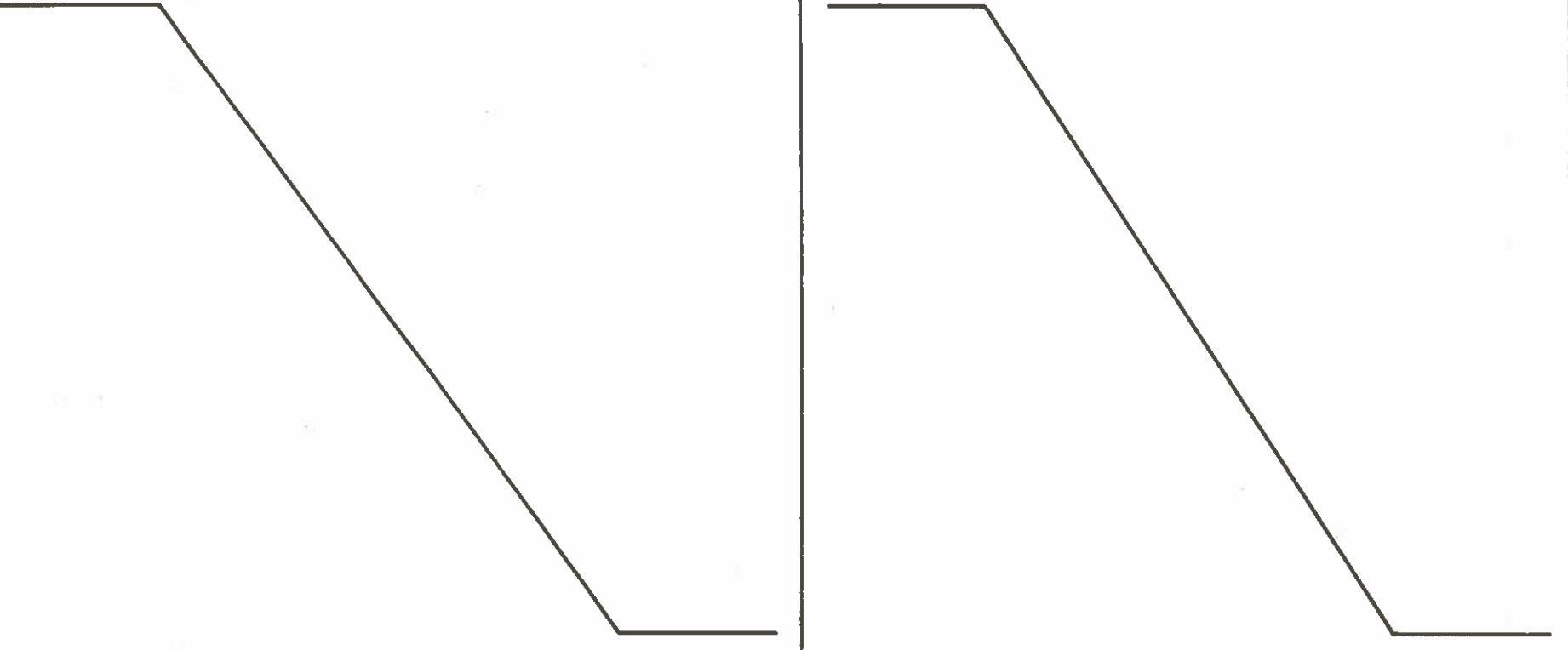
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
	<p>2. Эти суда должны нести щиты, указанные в статье 3.44. Ночью при стоянке щиты должны быть освещены, если суда непосредственно или косвенно пришвартованы к берегу.</p> 	<p>2. Буксировка толкаемым составом запрещается. Однако толкаемый состав может осуществлять операции по буксировке</p> <p>при плавании вверх по течению, если его максимальные размеры менее 110 x 12 м,</p> <p>при плавании вниз по течению, если его максимальные размеры менее 86 x 12 м и,</p> <p>кроме того, в удостоверении об осмотре толкача об этом сделана соответствующая отметка.</p> <p>Группа, образованная толкаемым составом, осуществляющим операции по буксировке, является буксируемым составом в смысле статьи I.01, пункт "с", и толкаемый состав приравнивается к головному моторному судну буксируемого состава.</p>
	<p>Статья 8.03 - Запрещение устанавливать сети или другие орудия лова</p> <p>Установка на судоходном фарватере сетей или других орудий лова, загромождающих фарватер, запрещается.</p> 	<p>Статья 8.03</p> <p>Толкаемые составы, включающие суда иные, чем толкаемые баржи</p> <p>В толкаемый состав могут входить суда иные, чем толкаемые баржи только в том случае, если это допускается удостоверением об осмотре толкача.</p> <p>В таком случае эти суда должны быть счалены сбоку к составу, состоящему из толкача и одной или двух толкаемых барж.</p>
		<p>Статья 8.04</p> <p>Перемещение толкаемых барж вне толкаемого состава</p> <p>Перемещение толкаемой баржи вне толкаемого состава может осуществляться только:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ в счале с моторным судном, способным остановить группу носом вниз по течению, или b/ на буксире или в счале, если на барже имеется регулирующее устройство, по меньшей мере, эквивалентное тому, которое необходимо буксируемой барже той же грузоподъемности, или c/ в счале с моторным судном, если группа может normally делать повороты, и если в удостоверении об осмотре указанного судна об этом сделана пометка, или d/ если есть специальное разрешение, действительное на один рейс, упомянутое в Правилах осмотра судов, плавающих на Рейне, или e/ на коротких расстояниях с целью составления или вследствие рассоединения толкаемого состава, в соответствии с предписаниями компетентных органов или на основании их разрешения.

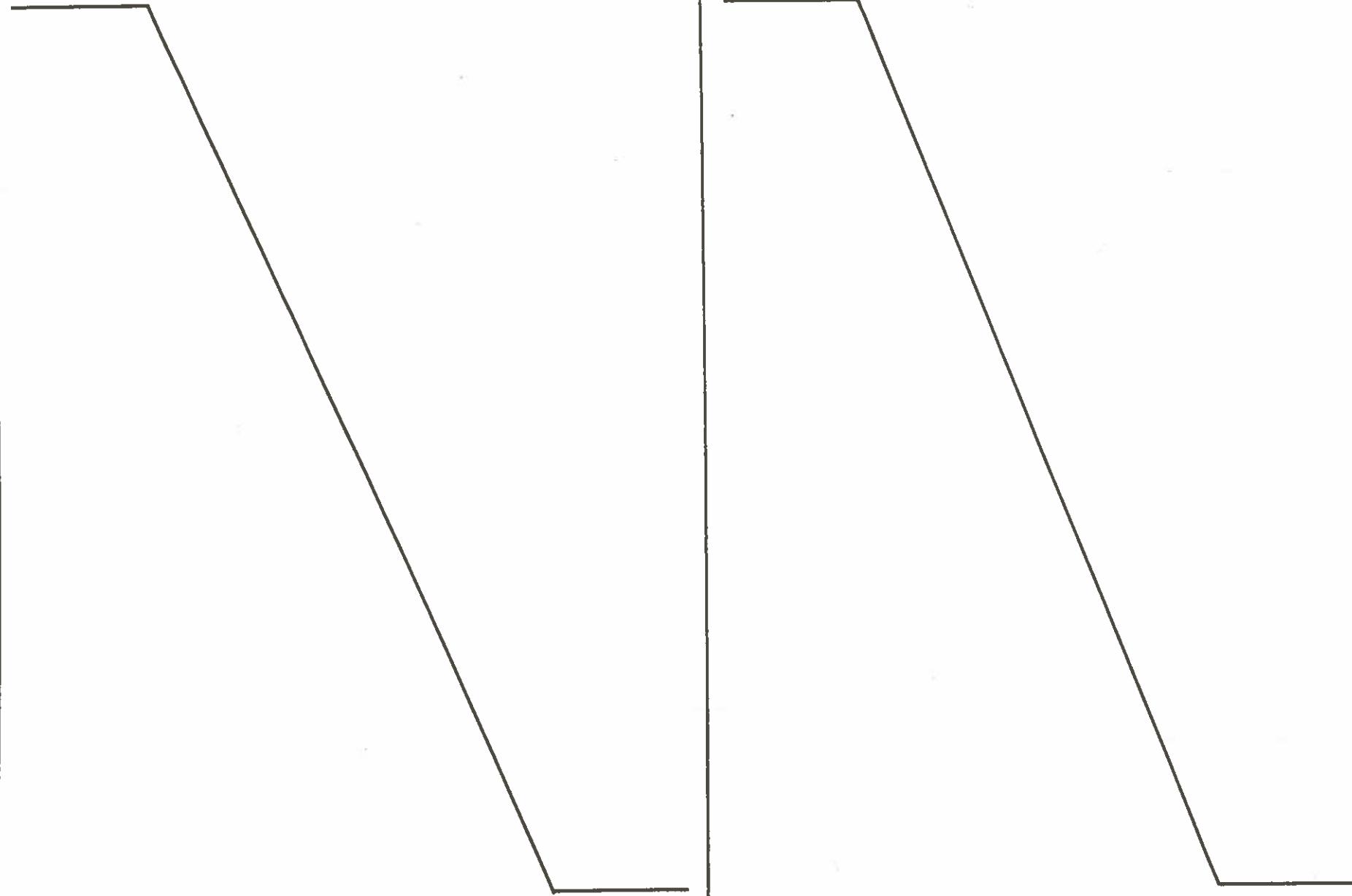
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
		<p>Статья 8.05 Счаливание толкаемых составов</p> <p>1. Счалы толкаемого состава должны обеспечивать его жесткость.</p> <p>2. Счаливание и расчаливание должны производиться легким и простым способом.</p> <p>3. С помощью соответствующих приспособлений, преимущественно специальных лебедок, счалы должны сохранять одинаковое натяжение.</p>
		<p>Статья 8.06 Радиотелефонные установки толкаемых составов</p> <p>Во всех случаях, когда длина толкаемого состава превышает 110 метров, толкач должен иметь радиотелефонную установку, позволяющую держать связь между судами. Эта установка должна соответствовать действующему Региональному соглашению о создании международной подвижной радиотелефонной службы на метровых волнах для рейнского судоходства.</p>
		<p>Статья 8.07 Телефонная связь внутри толкаемых составов</p> <p>Во всех случаях, когда длина толкаемого состава превышает 110 метров, должна иметься двусторонняя телефонная связь между релевой рубкой толкача и передней частью состава.</p>
		<p>Статья 8.08 Движение людей на борту толкаемых составов</p> <p>Передвижение людей на борту толкаемых составов должно быть легким и безопасным. Кроме того, пространства, которые могут быть между единицами состава, должны иметь соответствующие предохранительные устройства.</p>
		<p>Статья 8.09 Присутствие женщин или детей на борту толкаемых барж</p> <p>В дополнение к предписаниям статьи I.08 один матрос должен находиться на борту каждой толкаемой баржи на ходу, если на ней имеются женщины или дети.</p>
		<p>Статья 8.10 Составление буксируемых составов</p> <p>I. Расстояние между головным моторным судном состава и первой буксируемой единицей не должно превышать 120 метров. Однако в идущем вверх составе, имеющем только одно буксируемое судно, грузоподъемность которого превышает 600 тонн, это расстояние может быть увеличено максимум до 200 метров.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
		<p>2. Расстояние между двумя буксируемыми единицами не должно превышать 100 метров.</p> <p>3. Расстояние между двумя головными моторными судами буксируемого состава не должно превышать 120 метров.</p> <p style="text-align: center;">Статья 8.II</p> <p>Сообщение между судами буксируемого состава /Схема IУ.9, Приложение 3/</p> <p>1. Головное моторное судно буксируемого состава путем ударов колокола, должно сигнализировать о том, что оно отправляется, останавливается или требует отцепления одного буксира.</p> <p>Удары колокола могут также использоваться для других видов связи внутри буксируемого состава.</p> <p>2. Если удары колокола не достаточны для этих связей, в неотложных случаях могут подаваться звуковые сигналы с помощью свистка или аналогичного звукового устройства при условии, что это не вызовет какого-либо замешательства у судов, не входящих в буксируемый состав.</p> <p>3. Буксируемые единицы сообщаются с головным моторным судном состава:</p> <p style="padding-left: 2em;">днем - с помощью флага, который может быть поднят на высоту не менее 4 метров над плоскостью грузовых марок;</p> <p style="padding-left: 2em;">ночью - с помощью топового огня.</p> <p>Эти сигналы означают:</p> <ul style="list-style-type: none"> a/ если они подняты до отказа, что головное моторное судно состава может идти полным ходом; b/ если они подняты наполовину, что буксируемая единица просит, чтобы головное моторное судно состава шло только средним ходом; c/ если они спущены, что буксируемая единица просит, чтобы головное моторное судно состава немедленно остановило свои машины; этот сигнал может подаваться только в экстренном случае и спущенный огонь должен оставаться хорошо видимым. <p>4. Сигналы, которые подает буксируемая единица, должны немедленно повторяться единицами, которые находятся между этой буксируемой единицей и головным моторным судном состава.</p> <p>5. Однако при отправлении состава, буксируемая единица должна поднять флаг или огонь только в том случае, если его подняла последующая единица состава.</p> <p>6. Применение этих сигнальных знаков может быть заменено радиотелефонной связью.</p> <p>Однако использование для этих целей радиотелефонной связи на частотах каналов, зарезервированных для коммунальных служб или навигационных операций, запрещается.</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
		<p>Статья 8.12</p> <p>Радиотелефонные установки некоторых буксируемых составов и счаленных групп</p> <p>1. Все моторные суда, буксирующие жесткий счал, длина которого превышает 110 метров, должны иметь радиотелефонную установку, позволяющую держать связь между судами.</p> <p>Однако это предписание не применяется ни к моторным судам, ведущим на буксире толкаемый состав, ни к моторным судам, плавающим на рейдах или осуществляющим небольшие перемещения вне их.</p> <p>2. Установка, упомянутая выше в пункте 1, должна соответствовать действующему Региональному соглашению о создании международной подвижной радиотелефонной службы на метровых волнах для рейнского судоходства.</p> <p>3. При плавании в счале двух моторных судов, если одно из них идет кормой вперед, должна быть обеспечена достаточная связь между двумя постами управления.</p> <p>Однако использование с этой целью радиотелефонной связи на частотах каналов, зарезервированных для коммунальных служб или навигационных операций, запрещается.</p>

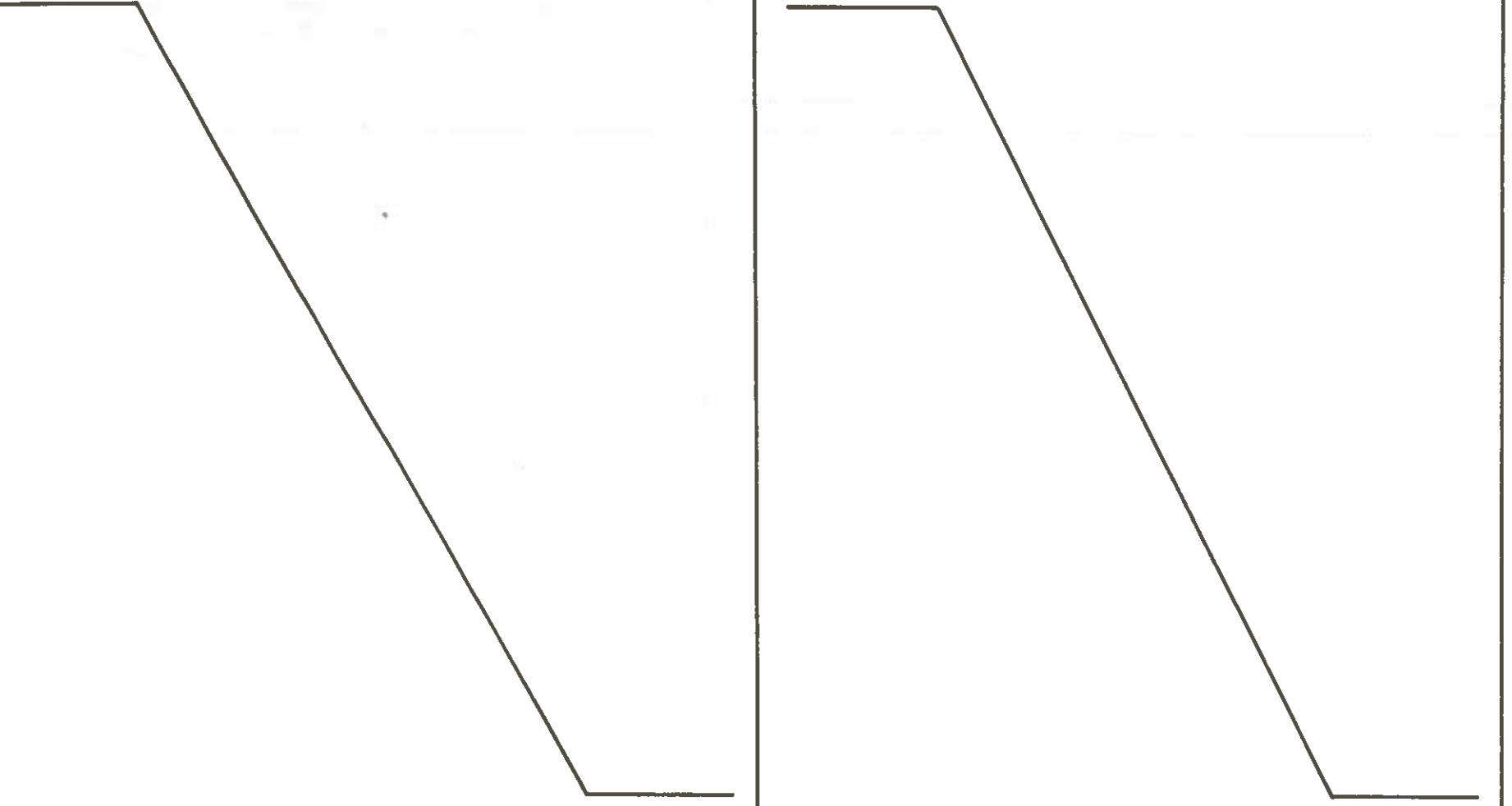
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР																																																																																																																														
<p><u>Приложение I</u></p> <p>ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ</p> <table> <tbody> <tr><td>АВСТРИЯ</td><td>:</td><td>A</td></tr> <tr><td>БЕЛЬГИЯ</td><td>:</td><td>B</td></tr> <tr><td>БОЛГАРИЯ</td><td>:</td><td>BG</td></tr> <tr><td>ВЕНГРИЯ</td><td>:</td><td>H</td></tr> <tr><td>ИТАЛИЯ</td><td>:</td><td>I</td></tr> <tr><td>ЛЮКСЕМБУРГ</td><td>:</td><td>L</td></tr> <tr><td>НИДЕРЛАНДЫ</td><td>:</td><td>N</td></tr> <tr><td>НОРВЕГИЯ</td><td>:</td><td>NO</td></tr> <tr><td>ПОЛЬША</td><td>:</td><td>PL</td></tr> <tr><td>ПОРТУГАЛИЯ</td><td>:</td><td>P</td></tr> <tr><td>РУМЫНИЯ</td><td>:</td><td>R</td></tr> <tr><td>СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК</td><td>:</td><td>SU</td></tr> <tr><td>ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ</td><td>:</td><td>D</td></tr> <tr><td>ФРАНЦИЯ</td><td>:</td><td>F</td></tr> <tr><td>ЧЕХОСЛОВАКИЯ</td><td>:</td><td>CS</td></tr> <tr><td>ШВЕЙЦАРИЯ</td><td>:</td><td>CH</td></tr> <tr><td>ЮГОСЛАВИЯ</td><td>:</td><td>YU</td></tr> </tbody> </table>	АВСТРИЯ	:	A	БЕЛЬГИЯ	:	B	БОЛГАРИЯ	:	BG	ВЕНГРИЯ	:	H	ИТАЛИЯ	:	I	ЛЮКСЕМБУРГ	:	L	НИДЕРЛАНДЫ	:	N	НОРВЕГИЯ	:	NO	ПОЛЬША	:	PL	ПОРТУГАЛИЯ	:	P	РУМЫНИЯ	:	R	СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК	:	SU	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	:	D	ФРАНЦИЯ	:	F	ЧЕХОСЛОВАКИЯ	:	CS	ШВЕЙЦАРИЯ	:	CH	ЮГОСЛАВИЯ	:	YU	<p><u>Приложение I</u></p> <p>ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ПРИДУНАЙСКИМ ГОСУДАРСТВАМ</p> <table> <tbody> <tr><td>АВСТРИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА</td><td>:</td><td>A</td></tr> <tr><td>НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА БОЛГАРИЯ</td><td>:</td><td>BG</td></tr> <tr><td>ВЕНГЕРСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА</td><td>:</td><td>M</td></tr> <tr><td>СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА РУМЫНИЯ</td><td>:</td><td>R</td></tr> <tr><td>СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК</td><td>:</td><td>SU</td></tr> <tr><td>ЧЕХОСЛОВАЦКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА</td><td>:</td><td>CS</td></tr> <tr><td>СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ЮГОСЛАВИЯ</td><td>:</td><td>YU</td></tr> <tr><td>ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ</td><td>:</td><td>D</td></tr> </tbody> </table>	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 ЮГОСЛАВИЯ	:	YU	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	:	D	<p><u>Приложение I</u></p> <p>ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ /Указательный список/</p> <table> <tbody> <tr><td>A</td><td>:</td><td>АВСТРИЯ</td></tr> <tr><td>B</td><td>:</td><td>БЕЛЬГИЯ</td></tr> <tr><td>BG</td><td>:</td><td>БОЛГАРИЯ</td></tr> <tr><td>CH</td><td>:</td><td>ШВЕЙЦАРИЯ</td></tr> <tr><td>CS</td><td>:</td><td>ЧЕХОСЛОВАКИЯ</td></tr> <tr><td>D</td><td>:</td><td>ГЕРМАНИЯ</td></tr> <tr><td>F</td><td>:</td><td>ФРАНЦИЯ</td></tr> <tr><td>I</td><td>:</td><td>ИТАЛИЯ</td></tr> <tr><td>L</td><td>:</td><td>ЛЮКСЕМБУРГ</td></tr> <tr><td>M</td><td>:</td><td>ВЕНГРИЯ</td></tr> <tr><td>N</td><td>:</td><td>НИДЕРЛАНДЫ</td></tr> <tr><td>NO</td><td>:</td><td>НОРВЕГИЯ</td></tr> <tr><td>P</td><td>:</td><td>ПОРТУГАЛИЯ</td></tr> <tr><td>PL</td><td>:</td><td>ПОЛЬША</td></tr> <tr><td>R</td><td>:</td><td>РУМЫНИЯ</td></tr> <tr><td>SU</td><td>:</td><td>СОВЕТСКИЙ СОЮЗ</td></tr> <tr><td>YU</td><td>:</td><td>ЮГОСЛАВИЯ</td></tr> </tbody> </table>	A	:	АВСТРИЯ	B	:	БЕЛЬГИЯ	BG	:	БОЛГАРИЯ	CH	:	ШВЕЙЦАРИЯ	CS	:	ЧЕХОСЛОВАКИЯ	D	:	ГЕРМАНИЯ	F	:	ФРАНЦИЯ	I	:	ИТАЛИЯ	L	:	ЛЮКСЕМБУРГ	M	:	ВЕНГРИЯ	N	:	НИДЕРЛАНДЫ	NO	:	НОРВЕГИЯ	P	:	ПОРТУГАЛИЯ	PL	:	ПОЛЬША	R	:	РУМЫНИЯ	SU	:	СОВЕТСКИЙ СОЮЗ	YU	:	ЮГОСЛАВИЯ
АВСТРИЯ	:	A																																																																																																																														
БЕЛЬГИЯ	:	B																																																																																																																														
БОЛГАРИЯ	:	BG																																																																																																																														
ВЕНГРИЯ	:	H																																																																																																																														
ИТАЛИЯ	:	I																																																																																																																														
ЛЮКСЕМБУРГ	:	L																																																																																																																														
НИДЕРЛАНДЫ	:	N																																																																																																																														
НОРВЕГИЯ	:	NO																																																																																																																														
ПОЛЬША	:	PL																																																																																																																														
ПОРТУГАЛИЯ	:	P																																																																																																																														
РУМЫНИЯ	:	R																																																																																																																														
СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК	:	SU																																																																																																																														
ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	:	D																																																																																																																														
ФРАНЦИЯ	:	F																																																																																																																														
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	:	CS																																																																																																																														
ШВЕЙЦАРИЯ	:	CH																																																																																																																														
ЮГОСЛАВИЯ	:	YU																																																																																																																														
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 ЮГОСЛАВИЯ	:	YU																																																																																																																														
ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	:	D																																																																																																																														
A	:	АВСТРИЯ																																																																																																																														
B	:	БЕЛЬГИЯ																																																																																																																														
BG	:	БОЛГАРИЯ																																																																																																																														
CH	:	ШВЕЙЦАРИЯ																																																																																																																														
CS	:	ЧЕХОСЛОВАКИЯ																																																																																																																														
D	:	ГЕРМАНИЯ																																																																																																																														
F	:	ФРАНЦИЯ																																																																																																																														
I	:	ИТАЛИЯ																																																																																																																														
L	:	ЛЮКСЕМБУРГ																																																																																																																														
M	:	ВЕНГРИЯ																																																																																																																														
N	:	НИДЕРЛАНДЫ																																																																																																																														
NO	:	НОРВЕГИЯ																																																																																																																														
P	:	ПОРТУГАЛИЯ																																																																																																																														
PL	:	ПОЛЬША																																																																																																																														
R	:	РУМЫНИЯ																																																																																																																														
SU	:	СОВЕТСКИЙ СОЮЗ																																																																																																																														
YU	:	ЮГОСЛАВИЯ																																																																																																																														

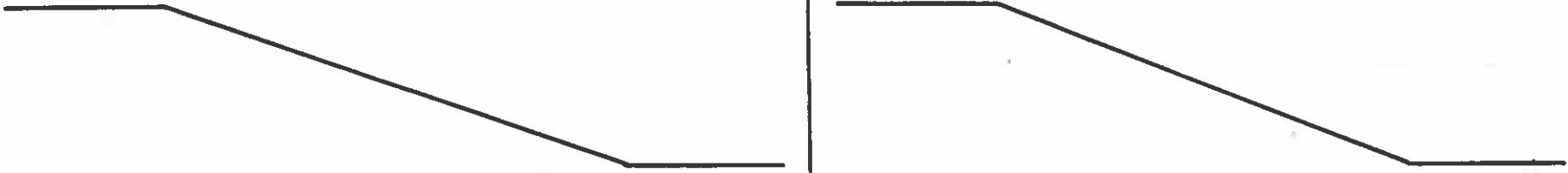
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ
<p><u>Приложение 2</u></p> <p>ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ</p> <p>I. Определения</p> <p>а/ "Плоскость максимальной осадки" является плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке, при которой судно может плавать.</p> <p>б/ "Надводный борт" является расстоянием между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой стрингера или - при отсутствии стрингера - самой низкой точкой закрепленной палубы судна.</p> <p>в/ "Расстояние безопасности" является расстоянием между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой, выше которой судно уже не считается водонепроницаемым, без учета отверстий для впуска или отвода воды.</p> 		<p>Глава 4</p> <p>НАДВОДНЫЙ БОРТ, РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ</p> <p>Статья 4.01</p> <p>Значение некоторых терминов</p> <p>В настоящей главе</p> <p>а/ термин "длина" /L/ означает максимальную длину корпуса, не считая руля и якорной балки;</p> <p>б/ термин "ширина" /B/ означает наибольшую ширину, измеренную до наружной обшивки без гребных колес;</p> <p>с/ термин "мидель судна" означает середину длины /L/;</p> <p>д/ термин "закрытая надстройка" означает непрерывное сооружение, образуемое прочными водонепроницаемыми переборками, расположенными на палубе и соединенными с нейочно и герметично.</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ширина надстройки" является ее средней шириной; - "высота надстройки" является средним вертикальным расстоянием, измеряемым у борта от верхней палубы надстройки до палубы надводного борта; если переборки имеют отверстия, как например, двери или окна, то высота надстроек измеряется лишь до самой низкой точки порога этих отверстий; <p>е/ "водонепроницаемыми" считаются элементы конструкции или устройства, оборудованные таким образом, чтобы предотвращать всякое проникновение воды внутрь судна</p> <ul style="list-style-type: none"> - при воздействии в течение одной минуты давления, соответствующего водяному столбу высотой 1 м, или - при действии в течение 10 минут струи воды, давлением не менее 1 кг/см² во всех направлениях и на всю поверхность; <p>ж/ "брзгонепроницаемыми и непроницаемыми при непогоде" считаются элементы конструкции и устройства, оборудованные таким образом, чтобы в нормальных условиях вода проникала только в очень незначительном количестве.</p>

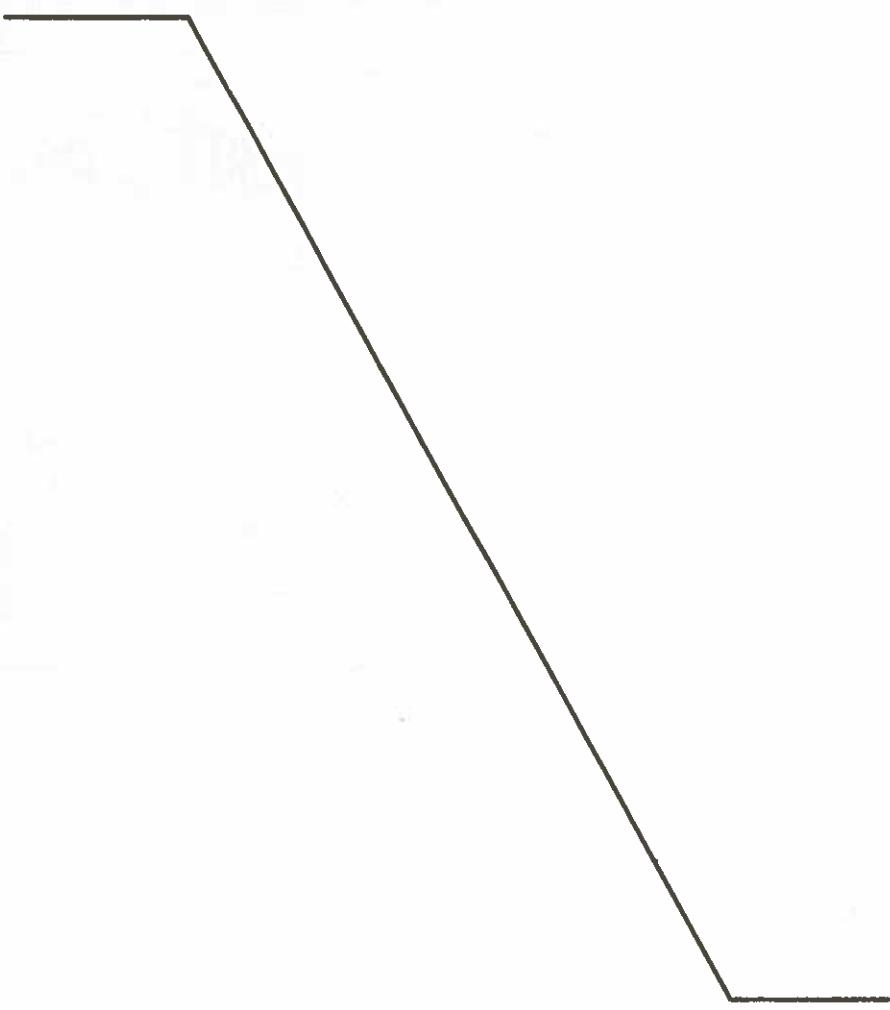
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ
<p>НАДВОДНЫЙ БОРТ, РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ПЛОСКОСТЬ МАКСИМАЛЬНОЙ ОСАДКИ</p> <p>2. Минимальным надводным бортом и минимальным расстоянием безопасности судна являются расстояния, предписанные компетентными органами для типа судна, к которому оно принадлежит, и для различных сетей внутренних водных путей.</p> <p>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 органы могут устанавливать плоскость максимальной осадки на более низком уровне в пределах, которые должны быть определены этими органами.</p> 		<p>Статья 4.02</p> <p>Расстояние безопасности</p> <p>1. Расстояние безопасности должно быть не менее 30 см.</p> <p>2. Для судов, отверстия которых не могут быть закрыты брызгонепроницаемыми и непроницаемыми при непогоде устройствами, а также для судов, плавающих с незакрытыми трюмами, расстояние безопасности должно быть увеличено на 20 см.</p> <p>Однако для судов с незакрытыми трюмами увеличение расстояния безопасности распространяется только в отношении комингсов незакрытых трюмов, причем только до достижения предписанного расстояния в 50 см между плоскостью максимальной осадки и верхней кромкой комингса.</p> <p>Статья 4.03</p> <p>Надводный борт</p> <p>I. Высота надводного борта судов с непрерывной палубой без седловатости и надстроек равна 150 мм.</p> <p>Эта величина также является табличным надводным бортом для судов с седловатостью и надстройками.</p> <p>2. Для судов с седловатостью и надстройками надводный борт вычисляется по следующей формуле:</p> $F = F_0 (1 - \alpha) - \frac{\beta_1 S_{e1} + \beta_2 S_{e2}}{15}$ <p>При этом величина F ни в коем случае не должна быть меньше 0.</p> <p>В этой формуле</p> <p>F_0 - табличный надводный борт в мм, указанный выше в пункте I;</p> <p>α - поправочный коэффициент, учитывающий все рассматриваемые надстройки;</p> <p>α вычисляется по следующей формуле:</p> $\alpha = \frac{\sum l_e}{L}$ <p>где l_e - учитываемая длина надстройки в м,</p> <p>L - длина судна в м, определение которой дается в статье 4.01;</p> <p>S_{e1} и S_{e2} - учитываемая седловатость соответственно в носовой и кормовой частях судна в мм.</p>

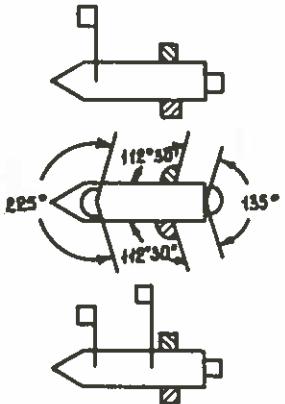
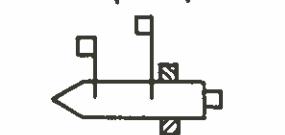
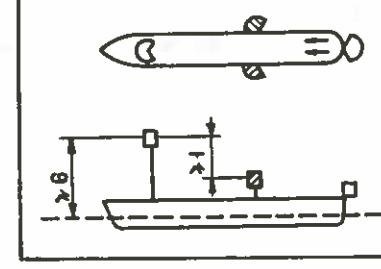
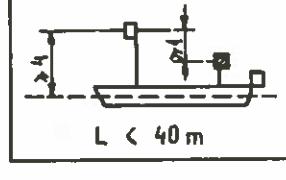
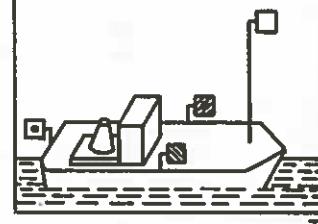
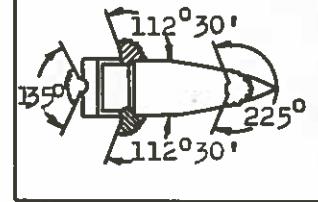
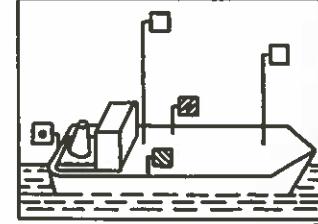
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ														
		<p>β_1 и β_2 - поправочные коэффициенты, учитывающие влияние седловатости соответственно в носовой и кормовой частях в результате наличия надстроек на оконечностях судна.</p> <p>β_1 вычисляется по следующей формуле:</p> $\beta_1 = 1 - \frac{3}{L} le_1$ <p>β_2 вычисляется по следующей формуле:</p> $\beta_2 = 1 - \frac{3}{L} le_2$ <p>В этих формулах</p> <p>le_1 - учитываемая длина носовой надстройки, в м,</p> <p>le_2 - учитываемая длина кормовой надстройки, в м.</p> <p>Учитываемая длина, однако, принимается во внимание лишь в том случае, если она находится в носовой или кормовой четверти длины L судна.</p> <p>3. Учитываемая седловатость вычисляется по следующей формуле:</p> $Se = p S$ <p>где S - фактическая седловатость на данной оконечности судна, в мм;</p> <p>S в носовой части не должна превышать 1000 мм, а</p> <p>S в кормовой части не должна превышать 500 мм;</p> <p>- коэффициент, определяемый по нижеприведенной таблице в зависимости от отношения $\frac{x}{L}$</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>$\frac{x}{L}$</th> <th>0,25 и более</th> <th>0,20</th> <th>0,15</th> <th>0,10</th> <th>0,05</th> <th>0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>P</th> <td>I</td> <td>0,8</td> <td>0,6</td> <td>0,4</td> <td>0,2</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Для промежуточных значений отношения $\frac{x}{L}$ коэффициент определяется линейной интерполяцией.</p> <p>представляет собой абсциссу, измеренную от оконечности, начиная от точки, где седловатость равна $0,25 S$ /см.нижеприведенную схему/.</p> <p>Если $\beta_2 Se_2$ больше $\beta_1 Se_1$, то для значения $\beta_2 Se_2$ следует взять $\beta_1 Se_1$.</p>	$\frac{x}{L}$	0,25 и более	0,20	0,15	0,10	0,05	0	P	I	0,8	0,6	0,4	0,2	0
$\frac{x}{L}$	0,25 и более	0,20	0,15	0,10	0,05	0										
P	I	0,8	0,6	0,4	0,2	0										

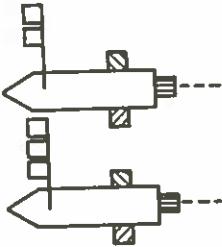
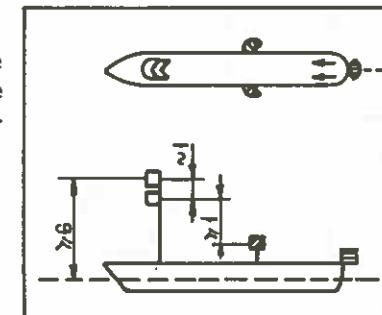
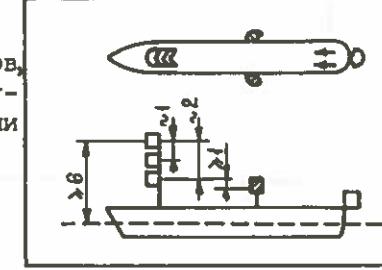
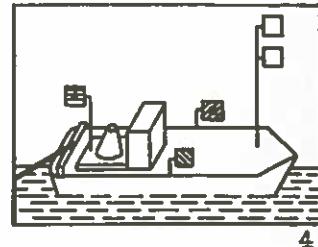
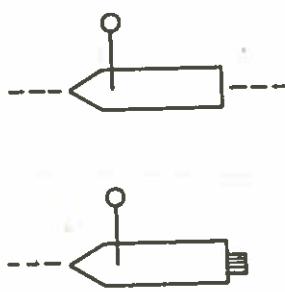
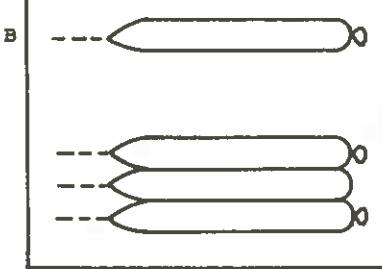
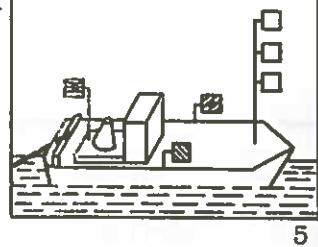
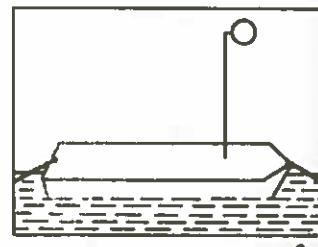
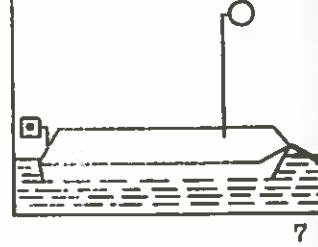
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ
		<p>4. Учитываемая длина надстройки вычисляется по формуле:</p> $l_e = l \left(2,5 \frac{b}{B} - 1,5 \right) \frac{h}{0,6 \cdot 0,6},$ <p>где l - фактическая длина рассматриваемой надстройки в м, b - ширина рассматриваемой надстройки в м, B - ширина судна в м, определение которой дается в статье 4.01,</p> <ul style="list-style-type: none"> - однако для l_{e1} и l_{e2} берется ширина судна посередине длины рассматриваемой надстройки, - однако для люков получают в результате вычитания из высоты комингсов половины расстояния безопасности, указанного в статье 4.02. <p>Ни в коем случае для h не берется величина больше $0,6 \cdot 0,6$ м./т.е. 0,36 м/.</p> <p>Если $\frac{b}{B}$ меньше 0,6, то значение члена, заключенного в скобках, принимается равным 0 /т.е. учитываемая длина надстройки будет нулевой/.</p> <p>Статья 4.04</p> <p>Минимальный надводный борт</p> <p>Учитывая уменьшения, указанные в статье 4.03, высота минимального надводного борта не должна быть менее 50 мм.</p> <p>Однако Комиссия по освидетельствованию судов может установить еще меньший надводный борт, если он обеспечивает безопасность передвижения членов экипажа по всей длине судна для выполнения ими служебных обязанностей.</p>
ГРУЗОВЫЕ МАРКИ		<p>Статья 4.05</p> <p>Грузовые марки</p> <p>1. Плоскость максимальной осадки судна определяется при одновременном соблюдении предписаний, касающихся минимального надводного борта, а также минимального расстояния безопасности. Однако, в целях безопасности, Комиссии по освидетельствованию судов могут определить большую величину для надводного борта или для расстояния безопасности.</p> <p>2. Плоскость максимальной осадки обозначается хорошо видимыми и несмыываемыми грузовыми марками.</p>

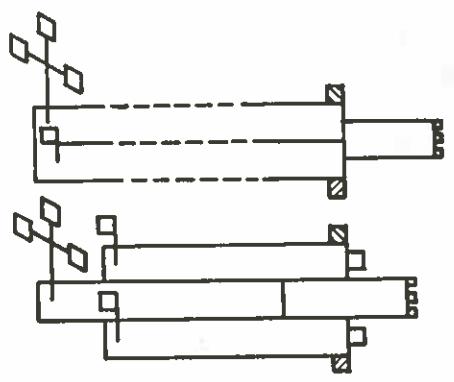
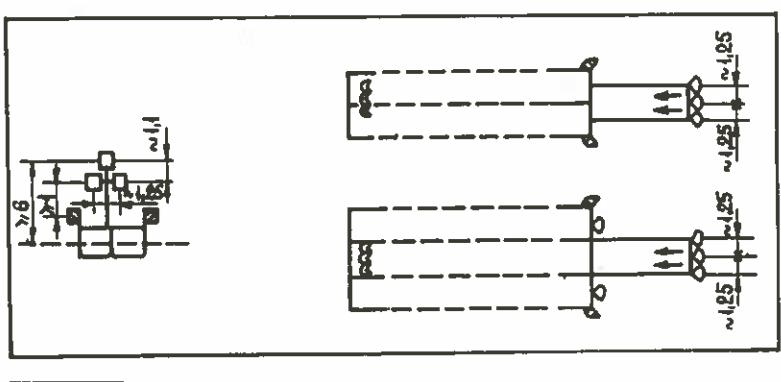
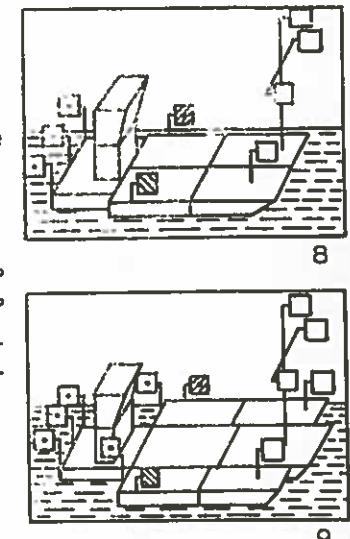
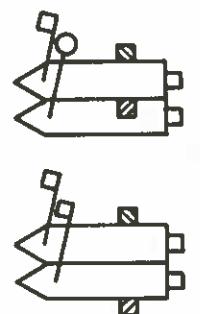
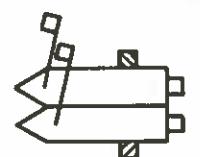
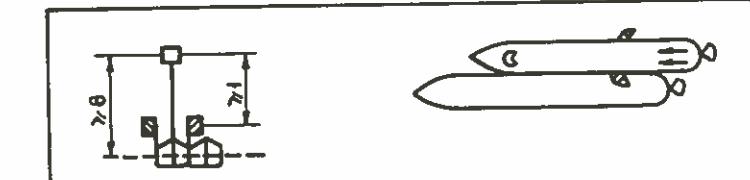
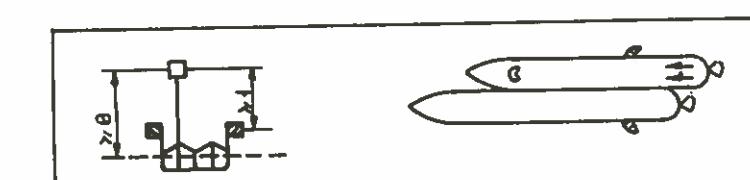
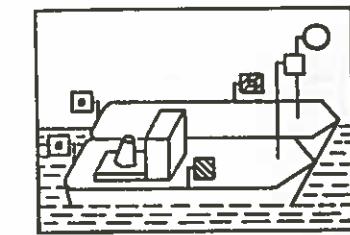
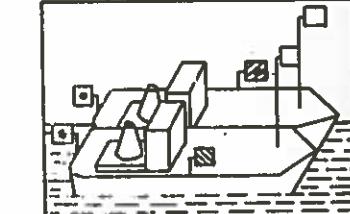
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ
<p>5. Другие суда должны иметь грузовые марки, наносимые под контролем компетентных органов. Нижний край этих марок должен совпадать с плоскостью максимальной осадки. Место их нанесения, их количество и их характеристики являются такими же, как те, что предписаны выше для судов в пункте 4.</p> 		<p>3. Грузовая марка состоит из прямоугольника длиной 30 см и высотой 4 см, с горизонтальным основанием, совпадающим с плоскостью максимальной разрешенной осадки. Различные грузовые марки должны содержать такой прямоугольник.</p> <p>4. Каждое судно должно иметь, по крайней мере, три пары грузовых марок, из которых одна пара находится на миделе, а две других - соответственно на расстоянии от носовой и кормовой частей, равном приблизительно $1/6$ длины.</p> <p>Однако,</p> <ul style="list-style-type: none"> - для судов, длина которых менее 40 м, достаточно приставить две пары грузовых марок, расположенных соответственно на расстоянии от носовой и кормовой частей судна, равном $1/3$ длины; - для судов, не предназначенных для перевозки грузов, достаточно приставить одну пару грузовых марок, расположенных приблизительно на миделе судна. <p>5. Марки или указания, ставшие в результате нового осмотра недействительными, под контролем Комиссии по освидетельствованию судов, будут стерты или помечены, как недействительные.</p> <p>Если по какой либо причине грузовая марка стала плохо различимой, то она может быть заменена только под контролем Комиссии по освидетельствованию судов.</p> <p>6. Если судно было обмерено на основании действующей Конвенции относительно обмера судов внутреннего плавания и если плоскость грузовых марок отвечает предписаниям настоящего Регламента, то марки обмера заменяют грузовые марки; об этом указывается в удостоверении об освидетельствовании.</p>
<p>ШКАЛЫ ОСАДКИ</p> <p>6. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь на каждой стороне сзади шкалу осадки; оно может иметь также дополнительные шкалы осадки.</p> <p>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 попарно. 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, выдолблеными или вырубленными под контролем компетентных органов.</p>		<p>Статья 4.06</p> <p>Шкалы осадки</p> <p>1. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь с каждой стороны в направлении кормы шкалу осадки; оно может иметь также дополнительные шкалы осадки.</p> <p>2. Нуловая точка каждой шкалы осадки должна наноситься вертикально шкале в плоскости, параллельной плоскости максимальной осадки судна, проходящей через самую низкую точку корпуса или - если имеется киль - через самую низкую точку киля. Расстояние по вертикали над нулевой отметкой должно быть градуировано в дм. Эта градуировка должна отмечаться на каждой шкале марками, выбитыми или выдолблеными на расстоянии от плоскости ватерлинии судна в состоянии порожнем до 10 см над плоскостью максимальной осадки путем нанесения хорошо видимых полос двух разных чередующихся цветов.</p>

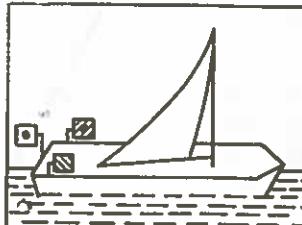
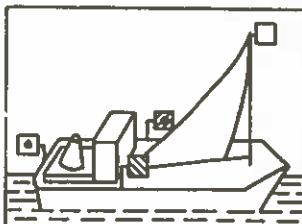
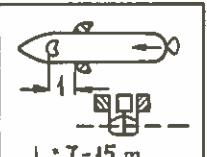
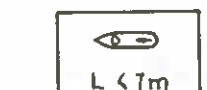
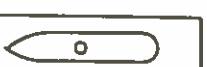
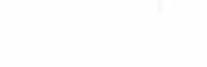
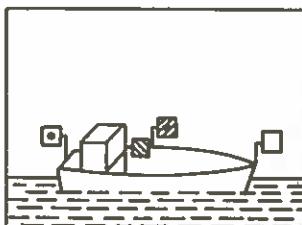
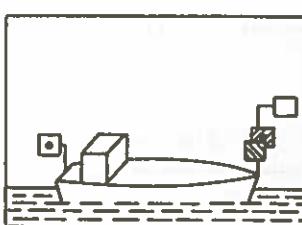
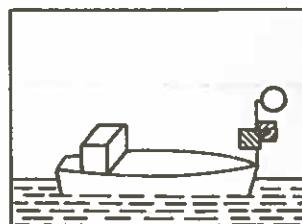
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	ПРАВИЛА ОСМОТРА СУДОВ НА РЕЙНЕ
<p>8. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям приведенного выше пункта 7, эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.</p> 		<p>Градуировка должна указываться цифрами, обозначенными сбоку от шкалы, по крайней мере, через 5 дм, а также над шкалой.</p> <p>3. Две задние шкалы грузоподъемности, простоявшие в соответствии с Конвенцией, упомянутой в статье 4.05, пункт 6, могут заменять шкалы осадки в том случае, если их градуировка отвечает предписаниям, приведенным выше, и дополнена в случае необходимости цифрами, указывающими осадку судна.</p>

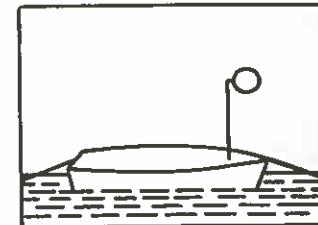
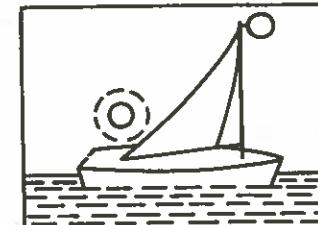
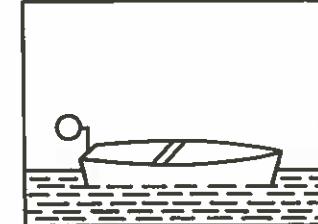
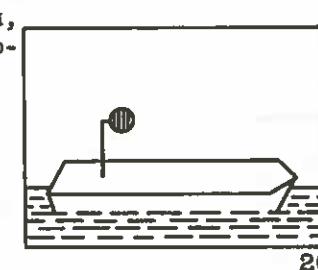
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p align="center"><u>Приложение 3</u></p> <p align="center">ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ</p> <p>I. Общие положения</p> <p>1. Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ЕПСВВП; они не относятся к сигнализации, предусмотренной или разрешенной в подстрочных примечаниях.</p> <p>2. Изображения огней на рисунках, относящиеся к ночной сигнализации /П.А и П.В ниже/, имеют следующее значение:</p> <p> = постоянный огонь, видимый со всех сторон</p> <p> = постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта</p> <p> = ритмичный огонь</p> <p>3. Приведенные рисунки носят лишь указательный характер; следует обращаться к тексту ЕПСВВП, который считается единственным подлинным.</p> <hr/> 	<p align="center"><u>Приложение 3</u></p> <p align="center">ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ</p> <p>I. Общие положения</p> <p>1. Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 Правил.</p> <p>2. Изображения огней на рисунках, относящиеся к ночной сигнализации /П.А и П.В./, имеют следующее значение:</p> <p> - постоянный огонь, видимый со всех сторон</p> <p> - постоянный огонь, видимый по дуге горизонта 225°</p> <p> - постоянный огонь, видимый по дуге горизонта $112^\circ 30'$</p> <p> - постоянный огонь, видимый по дуге горизонта 135°</p> <p> - постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта</p> <p> - ритмичный огонь</p> <p>3. Изображения, принятые в рисунках, относящиеся к судам /П.А, П.В, Ш.А и Ш.В/, имеют следующее значение:</p> <p> - моторное судно</p> <p> - малое моторное судно</p> <p> - толкач</p> <p> - паром, передвигающийся свободно</p> <p> - паром, не передвигающийся свободно</p> <p> - немоторное судно</p>	<p align="center"><u>Приложение 3</u></p> <p align="center">СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ</p> <p>I. Общие положения</p> <p>1. Нижеследующие рисунки носят лишь указательный характер; следует обращаться к тексту Правил, который считается единственным подлинным.</p> <p>2. Толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110×12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда той же длины.</p> <p>3. Объяснения:</p> <p> № 1</p> <p> № 2</p> <p>постоянный огонь, видимый со всех сторон</p> <p> № 3</p> <p>мерцающий огонь</p> <p> № 4</p> <p>чередующийся огонь</p> <p> № 5</p> <p>флаг или щиток, длина и ширина которых не менее 1 м</p> <p> № 6</p> <p>шар, имеющий в диаметре не менее 0,80 м</p> <p> № 7</p> <p>цилиндр высотой 0,80 м и диаметром не менее 0,50 м</p> <p> № 8</p> <p>конус высотой 0,80 м и диаметром в основании не менее 0,65 м</p> <p>Огонь, не видимый наблюдателю, обозначается с точкой посередине.</p> <p>* Рисунки на черном фоне обозначают ночную сигнализацию.</p> <p>** В настоящем приложении по техническим причинам рисунки вместо черного фона выполнены на светлом фоне.</p>

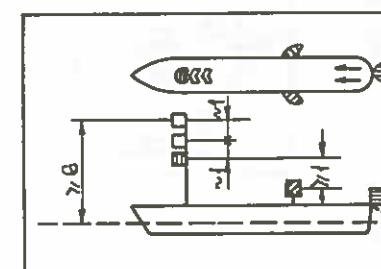
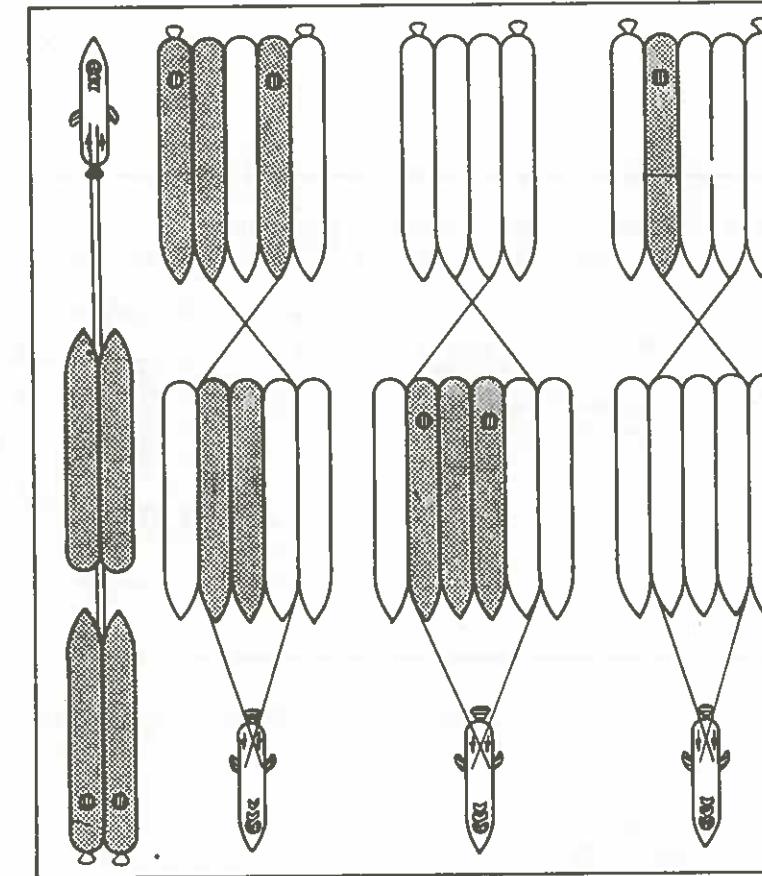
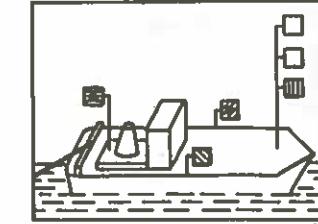
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
 	<p>- малое немоторное судно</p> <p>- немоторное судно толкаемого состава</p> <p>4. Приведенные рисунки носят лишь указательный характер; следует обращаться к тексту Правил, который считается единственным подлинным.</p>	
<p>II. Ночная сигнализация</p> <p>П.А Ночная ходовая сигнализация</p> <p>П.А.1 /статья 3.08/ Одиночные моторные суда</p> <p>- длиной не более 100 м</p>  <p>- длиной более 100 м</p> 	<p>П.А.1 Одиночные моторные суда и некоторые толкаемые составы /статья 3.08 и статья 3.01 п.4/</p> <p>Суда длиной более 40 м</p>  <p>Суда, длина которых не превышает 40 м</p> 	<p>П.А.1 Статья 3.08 - Одиночные моторные суда</p> <p>п.2 Длина не более 110 м,</p> <p>топовый огонь: яркий белый огонь</p> <p>бортовые огни: ясный зеленый огонь</p> <p>ясный красный огонь</p> <p>кормовой огонь: обыкновенный белый огонь.</p>  <p>I</p>  <p>2</p> <p>п.3 Длина свыше 110 м кроме того,</p> <p>второй топовый огонь: яркий белый огонь.</p>  <p>3</p>

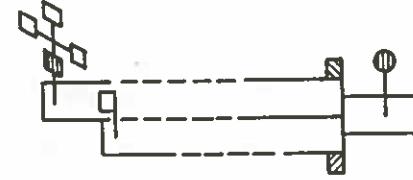
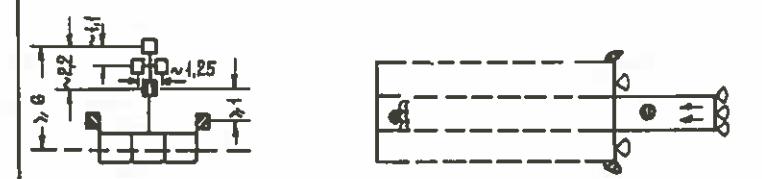
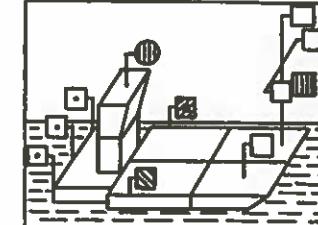
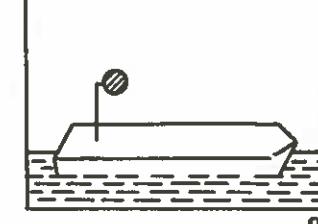
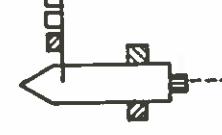
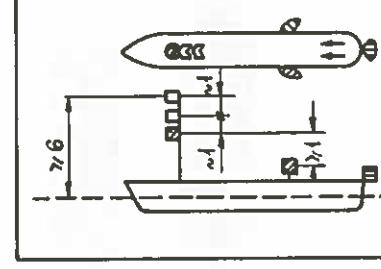
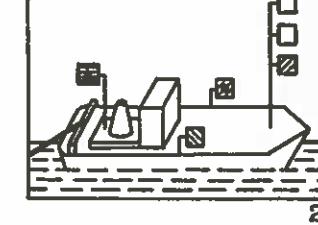
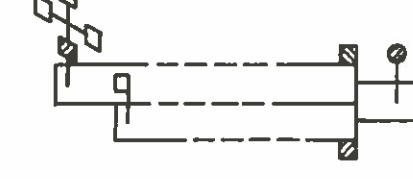
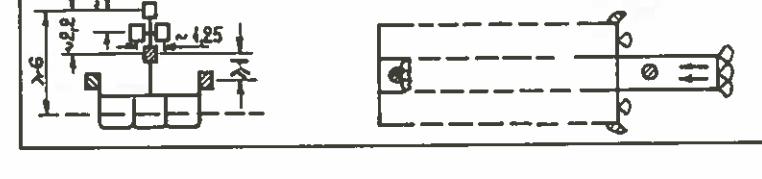
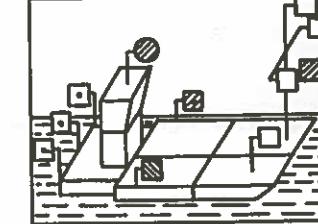
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.А.2 /статья 3.09/ Буксируемые составы</p> <ul style="list-style-type: none"> - моторное судно в голове состава, если в составе имеется одно моторное судно - каждое из моторных судов в голове состава, если моторных судов имеется <p style="text-align: center;">два более двух</p> 	<p>П.А.2 Буксируемые составы /статья 3.09/</p> <p>Моторное судно в голове состава, если в составе имеется только одно моторное судно и вспомогательный буксир, если таковой имеется /п.2/</p>  	<p>П.А.2 Статья 3.09 - Буксируемые составы</p> <p>п.2 Моторное судно в голове состава, если в составе имеется только одно моторное судно,</p> <p>топовые огни: два ярких белых огня;</p> <p>бортовые огни: ясный зеленый огонь, ясный красный огонь</p> <p>кормовой огонь: обычновенный желтый огонь.</p> 
<ul style="list-style-type: none"> - буксируемые суда, за исключением тех, которые находятся в хвосте состава - суда, идущие в конце буксируемого состава 	<p>Каждое из моторных судов, идущих рядом друг с другом в голове состава или маневрирующих вместе /п.3/</p> 	<p>п.3 Каждое из нескольких моторных судов, идущих рядом друг с другом в голове состава; кроме того,</p> <p>третий топовый огонь: яркий белый огонь,</p> 
	<p>Судно или суда, идущие в конце буксируемого состава /п.4/</p> 	<p>п.4 Буксируемые суда</p> <p>топовый огонь: ясный белый огонь</p> 
		<p>п.5 Суда, идущие в конце буксируемого состава; кроме того,</p> <p>кормовой огонь: обычновенный белый огонь.</p> <p>/Если длина состава</p> <ul style="list-style-type: none"> - превышает 110 м, он должен нести в кормовой части второй топовый огонь: ясный белый огонь - включает ряд более, чем из двух счлененных судов; предписанную сигнализацию должны нести только два судна, идущие с внешней стороны ряда/. 

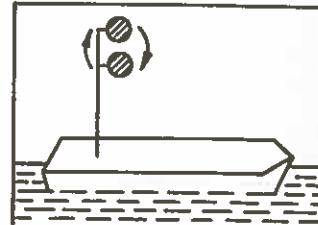
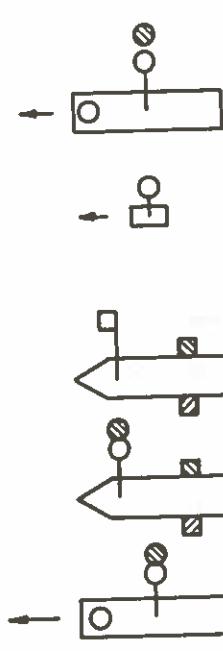
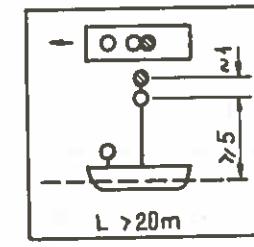
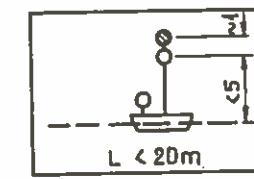
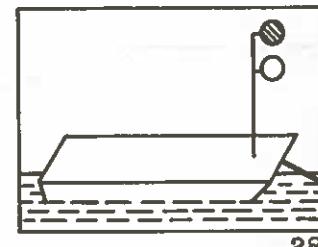
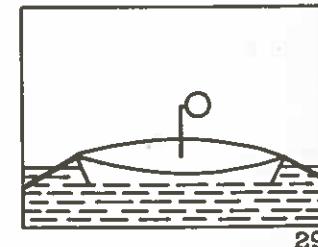
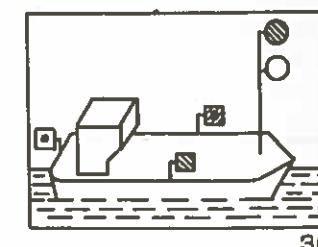
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.А.3 /статья 3.IO/ Толкаемые составы</p> 	<p>П.А.3 Толкаемые составы /статья 3.IO/</p> 	<p>П.А.3 Статья 3.IO – Толкаемые составы</p> <p>Топовые огни: три белых ярких огня, расположенные в форме треугольника; дополнительные ясные белые огни</p> <p>бортовые огни: ясный ясный зеленый огонь ясный красный огонь</p> <p>кормовые огни: три обычновенных белых огня на толкаче</p> <p>дополнительные кормовые огни: обычновенные белые</p> 
<p>П.А.4 /статья 3.II/ Счлененные группы</p> <p>Моторное судно и немоторное судно /не заслоняющее левый бортовой огонь моторного судна/</p>  <p>Два моторных судна</p> 	<p>П.А.4 Счлененные группы /статья 3.II/</p> <p>Два моторных судна</p>  <p>Моторное судно и немоторное судно /не заслоняющее бортовой огонь моторного судна/, /п.3/</p>  <p>Моторное судно и немоторное судно /заслоняющее бортовой огонь моторного судна/, /п.2/</p> 	<p>П.А.4 Статья 3.II – Счлененные группы</p> <p>Моторное судно и немоторное судно</p>  <p>Два моторных судна</p> 

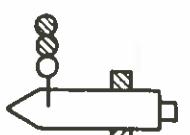
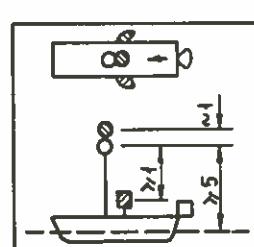
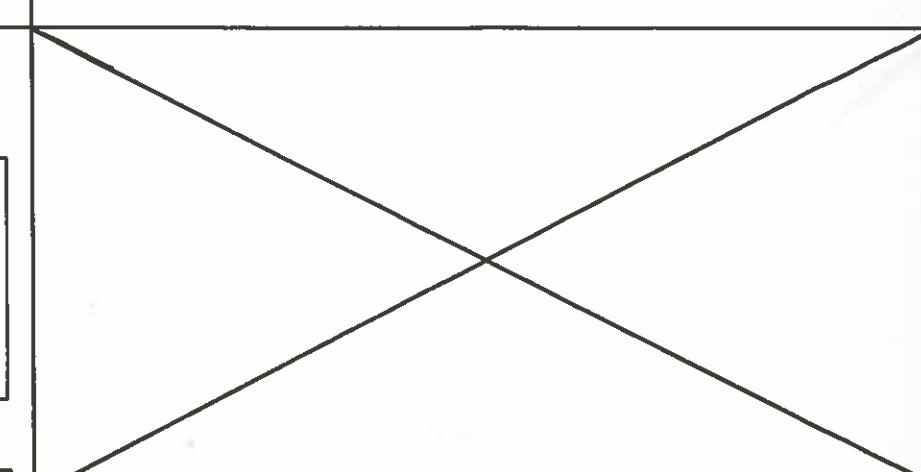
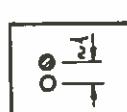
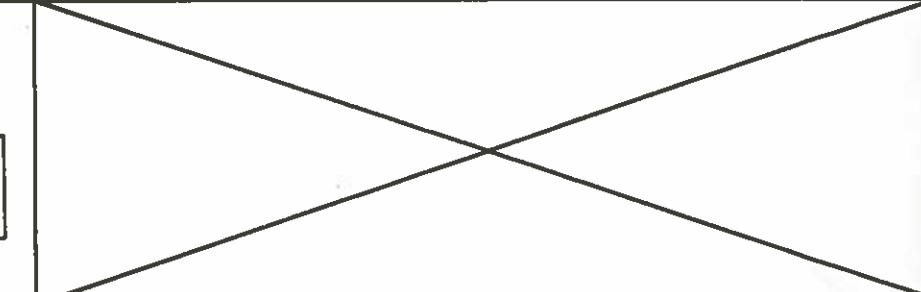
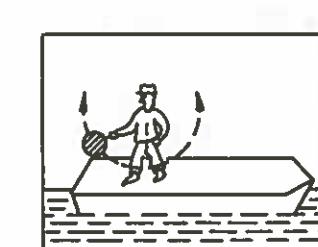
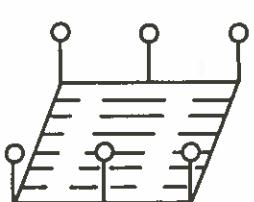
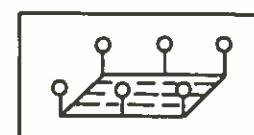
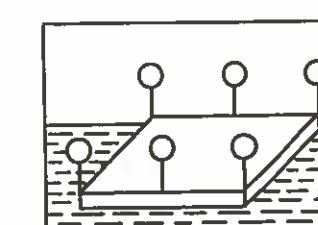
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.А.5 /статья 3.12/ Парусные суда</p> <p>а/ использующие только паруса</p>  <p>б/ использующие одновременно паруса и двигатель</p>  <hr/>	<p>П.А.5 Парусные суда /статья 3.12/</p> <p>Суда, использующие только паруса, включая и малые суда /огонь на носовой части должен показываться только при приближении других судов/, /п.1/</p> <p>Суда, использующие одновременно паруса и двигатель</p> <p>/см. схемы П.А.1 и П.А.6/</p>  <hr/>	<p>П.А.5 Статья 3.12 - Парусные суда</p> <p>п.2 Суда, использующие только паруса</p> <p>бортовые огни: ясный или обыкновенный зеленый огонь ясный или обыкновенный красный огонь</p> <p>кордомовой огонь: белый обыкновенный огонь</p>  <p>I2</p> <p>п.3 Суда, использующие одновременно паруса и двигатель</p> <p>огни: см. П.А.1, пункт 2.</p>  <p>I3</p>
<p>П.А.6 /статья 3.13/ Малые суда</p> <ul style="list-style-type: none"> - одиночные моторные - буксируемые, за исключением находящихся в хвосте состава - буксируемые в хвосте состава - использующие только паруса /огонь на носовой части показывается только при приближении других судов/ - ни моторные, ни буксируемые и не использующие парусов /этот огонь показывается только при приближении других судов/ <hr/>	<p>П.А.6 Малые суда /статья 3.13/</p> <p>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/</p> <p>Одиночные малые моторные суда, длина корпуса которых не превышает 7 м /этот огонь может показываться только при приближении других судов/, /п.2/</p> <p>Малые суда, буксируемые в хвосте состава /за исключением служебных шлюпок/, /п.4/</p> <p>Суда, не использующие ни двигатель, ни паруса /этот огонь показывается только при приближении других судов/, /п.5/</p>  <p>L > 7 m</p>  <p>L < 7 m</p>    <hr/>	<p>П.А.6 Статья 3.13 - Малые суда</p> <p>п.1 малые моторные суда</p> <p>либо</p> <p>носовой огонь: ясный белый огонь</p> <p>бортовые огни: ясный или обыкновенный зеленый огонь ясный или обыкновенный красный огонь</p> <p>кордомовой огонь: обыкновенный белый огонь</p>  <p>I4</p> <p>либо</p> <p>топовый огонь: ясный белый огонь</p> <p>бортовые огни: двухцветный ясный зелено-красный огонь</p> <p>кордомовой огонь: обыкновенный белый огонь</p>  <p>I5</p> <p>либо</p> <p>топовый огонь: ясный белый огонь</p> <p>бортовые огни: ясный двухцветный зелено-красный огонь</p>  <p>I6</p>

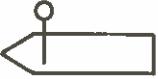
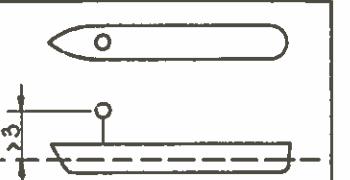
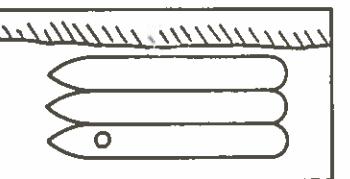
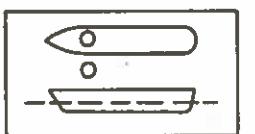
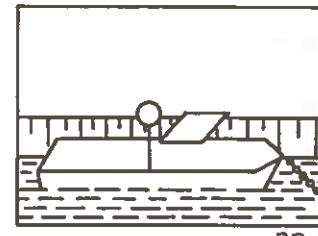
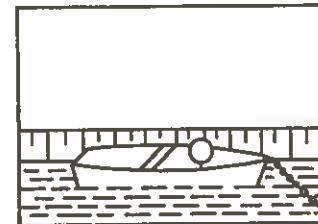
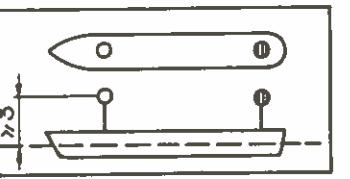
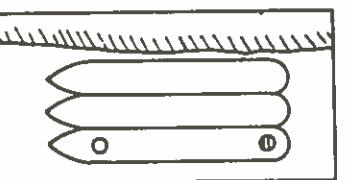
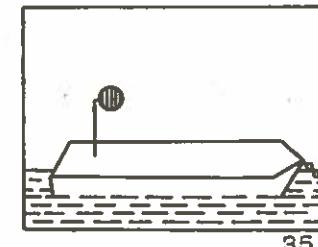
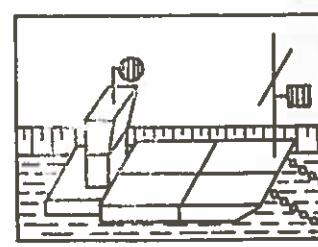
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
		<p>п.3 Буксируемые или идущие в счале суда топовый огонь: обычный белый огонь.</p>  <p>17</p>
		<p>п.4 Суда, использующие только парус топовый огонь: обычный белый огонь, второй огонь показывается только при приближении других судов: обычный белый огонь.</p>  <p>18</p>
		<p>п.5 Одиночные суда, не использующие ни двигатель, ни паруса белый обычный огонь /на служебных шлюпках этот огонь показывают только при приближении других судов/</p>  <p>19</p>
<p>П.А.7 /статья 3.I4/ Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</p> <p>Дополнительная сигнализация</p> 	<p>П.А.7 Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества /статья 3.I4/</p> <p>Дополнительная сигнализация /п.1/</p> 	<p>П.А.7 Статья 3.I4 – Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</p> <p>п.1 Дополнительная сигнализация, кроме случая, когда они входят в толкаемый состав, огонь в кормовой части: обычный синий огонь.</p>  <p>20</p>

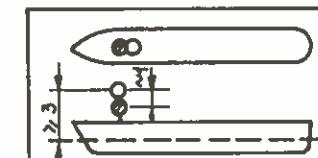
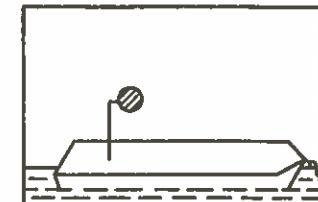
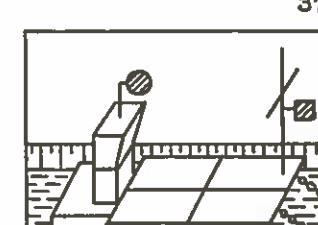
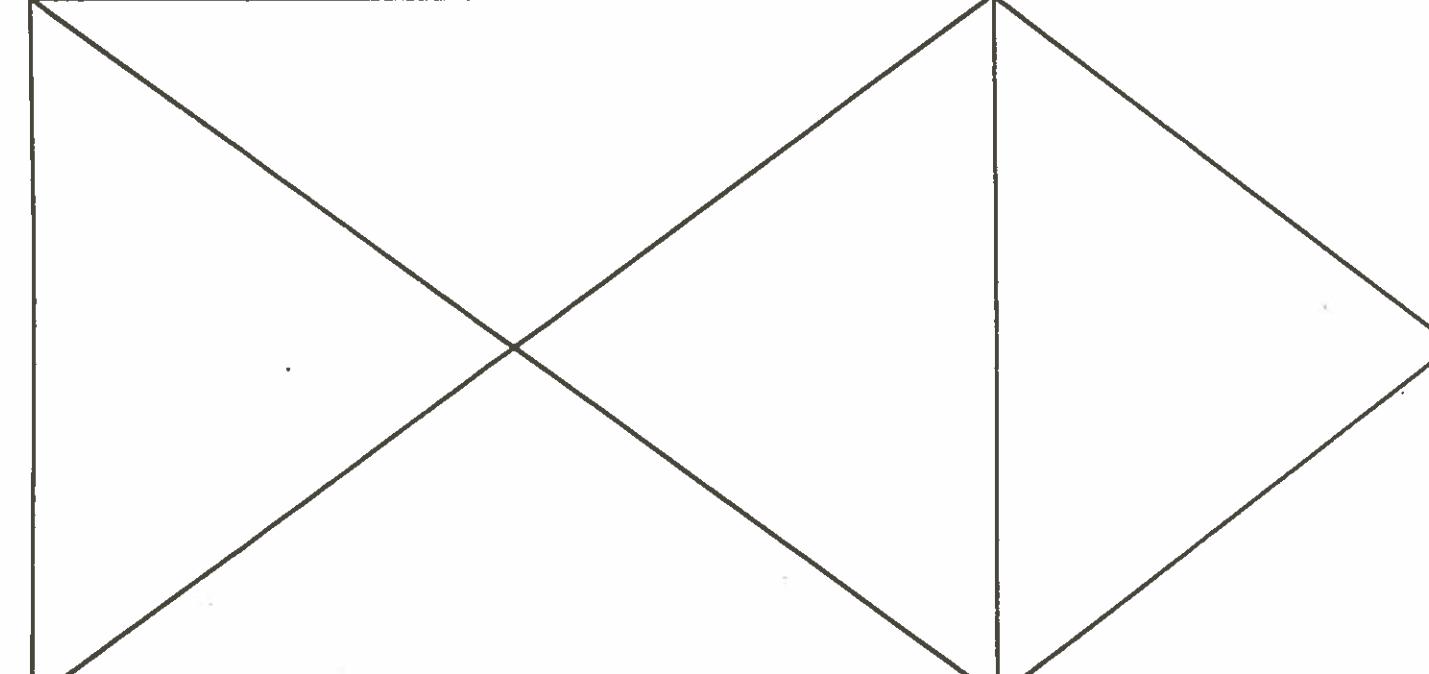
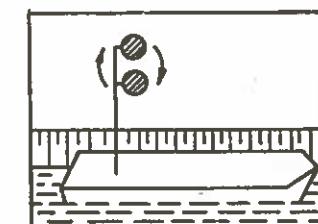
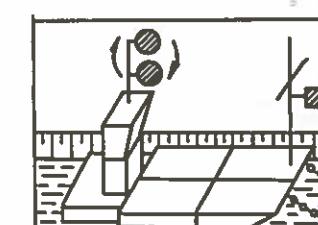
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.А.8 /статья 3.14/ Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7</p> <p>Моторное судно в голове состава</p> 	<p>П.А.8 Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7 /статья 3.14/</p> <p>Моторное судно в голове состава /п.2"а"/ и вспомогательный буксир /п.4/</p>  <p>Некоторые примеры применения пункта 2"б", ст.3.14</p> 	<p>П.А.8 Статья 3.14 - Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7</p> <p>п.2 Моторное судно в голове состава, если оно не рассматривается как временное вспомогательное моторное судно</p> <p>дополнительный топовый огонь: обычновенный синий огонь</p>  <p>21</p>

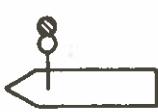
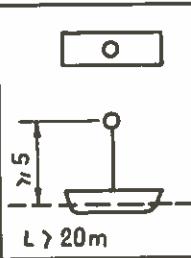
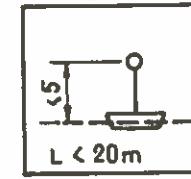
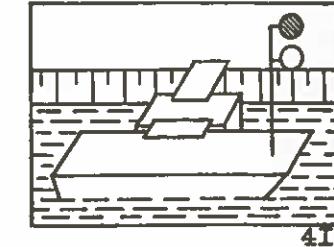
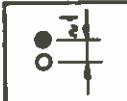
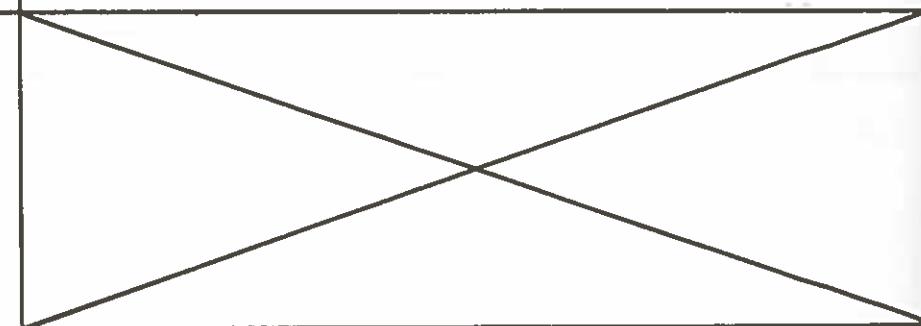
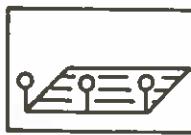
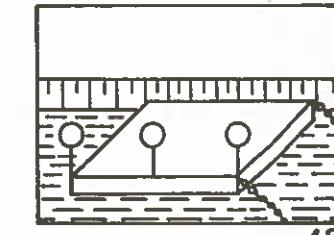
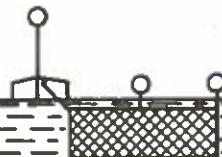
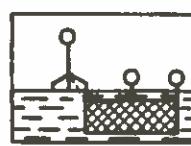
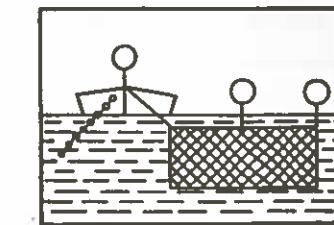
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.А.9 /статья 3.14/ Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7</p> <p>Передняя часть состава и толкач</p> 	<p>П.А.9 Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7 /статья 3.14/</p> 	<p>П.А.9 Статья 3.14 – Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.7</p> <p>п.3 Сигнализация состава: дополнительный топовый огонь: обыкновенный синий огонь дополнительный огонь на толкаче: обыкновенный синий огонь</p>  <p>22</p>
<p>П.А.10 /статья 3.15/ Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>Дополнительная сигнализация</p> 	<p>П.А.10 Суда, перевозящие взрывчатые вещества /статья 3.15/</p> <p>Дополнительная сигнализация /п.1/</p> 	<p>П.А.10 Статья 3.15 – Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>п.1-а Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, огонь на кормовой части: ясный или обыкновенный красный огонь.</p>  <p>23</p>
<p>П.А.11 /статья 3.15/ Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10</p> <p>Моторное судно в голове состава</p> 	<p>П.А.11 Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10 /статья 3.15/</p> <p>Моторное судно в голове состава /п.2/ и вспомогательный буксир /п.4/</p> 	<p>П.А.11 Статья 3.15 – Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10 или ниже в пункте П.А.12-а.</p> <p>п.2 Моторное судно в голове состава, если оно не рассматривается как временное вспомогательное моторное судно, дополнительный топовый огонь: ясный красный огонь</p>  <p>24</p>
<p>П.А.12 /статья 3.15/ Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10</p> <p>Передняя часть состава и толкач</p> 	<p>П.А.12 Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10 /статья 3.15, п.3/</p> 	<p>П.А.12 Статья 3.15 – Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные выше в пункте П.А.10</p> <p>п.3 Сигнализация состава, дополнительный топовый огонь: ясный красный огонь дополнительный огонь на толкаче: ясный красный огонь</p>  <p>25</p>

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
		<p>П.А.12-а Статья 3.15 - Суда, перевозящие аммиак</p> <p>п.1-б Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, огонь в кормовой части: чередующийся ясный или обыкновенный красный огонь</p>  <p>26</p>
<p>П.А.13 /статья 3.16/ Паромы</p> <ul style="list-style-type: none"> - паромы, не передвигающиеся свободно - шлюпки или поплавки парома с продольным тросом - паромы, передвигающиеся свободно <ul style="list-style-type: none"> i) длинный переход ii) короткий переход iii) короткий переход по прямой линии без поворотов 	<p>П.А.13 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 /статья 3.16, п.1/</p> <p>Паромы, длина которых превышает 20 м</p>  <p>L > 20m</p> <p>Паромы, длина которых не превышает 20 м</p>  <p>L < 20m</p>	<p>П.А.13 Статья 3.16 - Паромы</p> <p>п.1 не передвигающиеся свободно топовые огни: ясный зеленый огонь ясный белый огонь</p>  <p>28</p> <p>п.2 головная шлюпка или поплавок парома с продольным тросом: обыкновенный белый огонь</p>  <p>29</p> <p>п.3 передвигающиеся свободно топовые огни: ясный зеленый огонь и ясный белый огонь бортовые огни: ясный зеленый огонь и ясный красный огонь кормовой огонь: обыкновенный белый огонь</p>  <p>30</p>

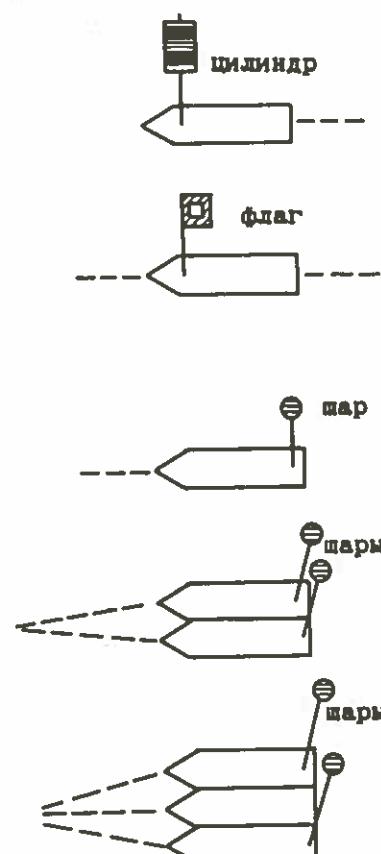
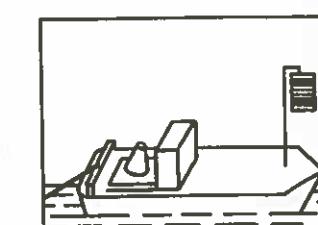
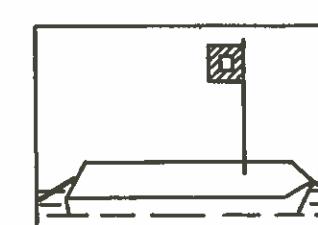
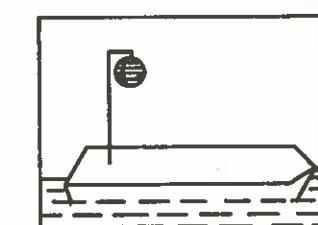
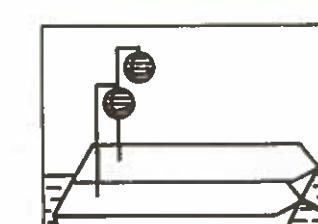
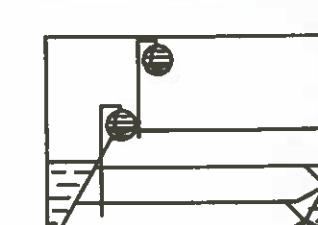
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
П.А.14 /статья 3.16/ Паромы, передвигающиеся свободно и пользующиеся приоритетом прохода 	П.А.14 Остальные паромы, передвигающиеся свободно /статья 3.16, п.2/ 	
П.А.15 /статья 3.17/ Суда, подлежащие предохранению от болтанки Дополнительная сигнализация 	П.А.15 Суда, подлежащие предохранению от болтанки /статья 3.17/ Дополнительная сигнализация 	
П.А.16 /статья 3.18/ Суда, потерявшие маневренность Дополнительная сигнализация 	П.А.16 Суда, потерявшие маневренность /статья 3.18/ Дополнительная сигнализация 	П.А.16 Статья 3.18 – Суда, потерявшие маневренность Дополнительная сигнализация: качающийся красный огонь  31
П.А.17 /статья 3.19/ Плоты 	П.А.17 Плавучие сооружения, не являющиеся судами /статья 3.19/ 	П.А.17 Статья 3.19 – Плавучее оборудование и плавучие установки белые ясные огни  32

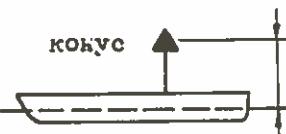
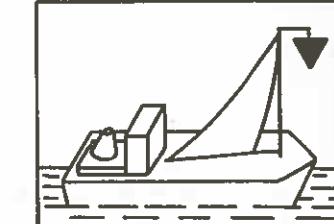
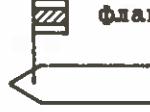
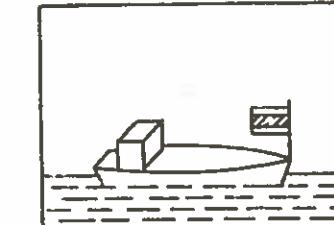
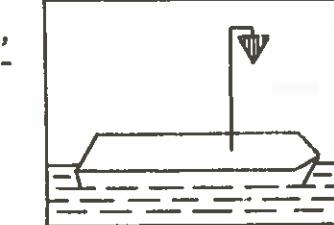
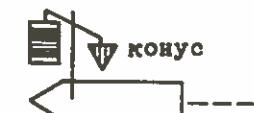
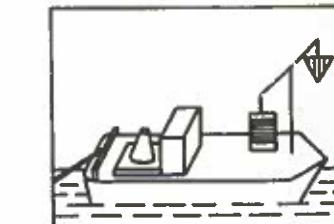
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.В НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>П.В.1 /статья 3.20/ Суда /относительно паромов, стоящих у своих пристаней и некоторых составов судов, см. ниже П.В.4 и П.В.6/</p> <p>i / кроме малых судов, - ошвартованных у берега</p>  <p>- стоящих в других условиях</p>  <p>ii / малые суда</p> <p>Примечание: Огни помещаются со стороны фарватера</p> 	<p>П.В.1 Суда, за исключением паромов /статья 3.20/</p> <p>Суда, за исключением малых судов /п.1/</p>  <p>Если суда входят в состав, только судно со стороны фарватера должно нести этот огонь</p>  <p>Малые суда, за исключением служебных шлюпок судов /п.2/</p> 	<p>П.В СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>П.В.1 Статья 3.20 - Суда, за исключением паромов /П.В.4/ и плавучих средств /П.В.8/</p> <p>п.1 За исключением малых судов: обыкновенный белый огонь</p>  <p>33</p> <p>п.2 Малые суда, за исключением служебных шлюпок: обыкновенный белый огонь</p>  <p>34</p>
<p>П.В.2 /статья 3.21/ Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</p> <p>Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1</p> 	<p>П.В.2 Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества /статья 3.21/</p> <p>Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1</p>  <p>Если суда входят в состав, только судно со стороны фарватера должно нести эти огни</p> 	<p>П.В.2 Статья 3.21 - Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ</p> <p>п.1 Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, огонь в кормовой части: обыкновенный синий огонь</p>  <p>35</p> <p>п.2 Дополнительная сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда толевой огонь: обыкновенный синий огонь огонь на толкаче: обыкновенный синий огонь</p>  <p>36</p>

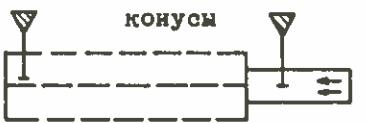
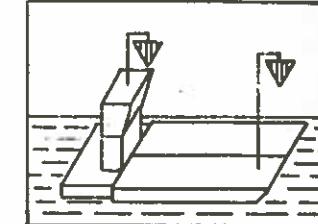
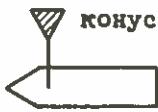
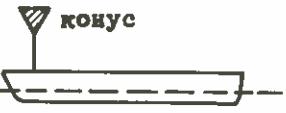
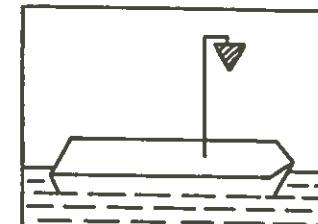
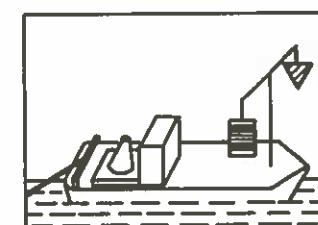
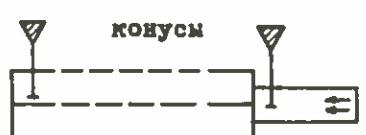
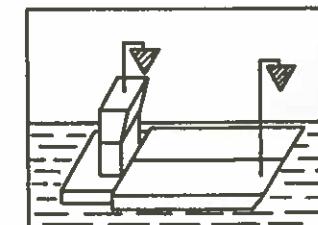
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.В.3 /статья 3.22/ Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1</p> 	<p>П.В.3 Суда, перевозящие взрывчатые вещества /статья 3.22/</p> <p>Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1</p> 	<p>П.В.3 Статья 3.22 - Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>п.1-а Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, ясный или обыкновенный красный огонь</p>  <p>37</p> <p>п.2 Дополнительная сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда, топовый огонь: ясный красный огонь огонь на толкаче: ясный красный огонь</p>  <p>38</p>
		<p>П.В.3-а Статья 3.22 - Суда, перевозящие аммиак</p> <p>п.1-б Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, чередующийся ясный или обыкновенный красный огонь</p>  <p>39</p> <p>п.2 Дополнительная сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда, топовый огонь: ясный красный огонь огонь на толкаче: чередующийся ясный красный огонь</p>  <p>40</p>

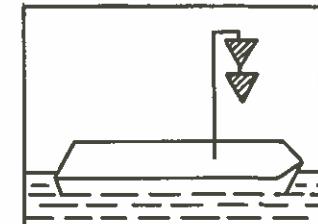
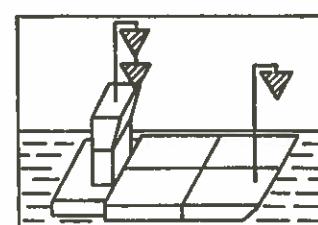
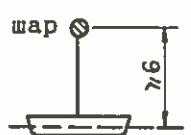
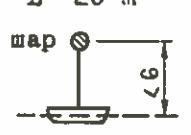
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
П.В.4 /статья 3.23/ Паромы, стоящие у своих пристаней 	П.В.4 Паромы, стоящие у своих пристаней /статья 3.23/ Паромы, длина которых превышает 20 м  Паромы, длина которых не превышает 20 м 	П.В.4 Статья 3.23 - Паромы, стоящие у своих пристаней п.1 Топовые огни: ясный зеленый огонь ясный белый огонь 
П.В.5 /статья 3.24/ Суда, подлежащие предохранению от болтанки  Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1 Примечание: Огни помещаются со стороны фарватера	П.В.5 Суда, подлежащие предохранению от болтанки /статья 3.24/ Дополнительная сигнализация к указанной в пункте П.В.1 	
П.В.6 /статья 3.25/ Толкаемые составы, счлененные группы, плоты, плавучие установки  Примечание: Огни помещаются со стороны фарватера	П.В.6 Плавучие сооружения, не являющиеся судами /статья 3.25/ /огни помещаются со стороны фарватера/ 	П.В.6 Статья 3.25 - Плавучее оборудование, плавучие установки Обыкновенные белые огни 
П.В.7 /статья 3.26/ Рыболовные суда с сетями или жердями 	П.В.7 Рыболовные суда, имеющие сети или другие орудия лова в непосредственной близости от фарватера /статья 3.26/ 	П.В.7 Статья 3.26 - Рыболовные суда с сетями или жердями Обыкновенные белые огни 

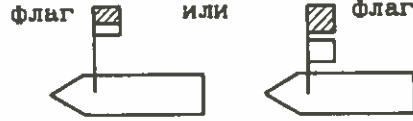
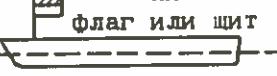
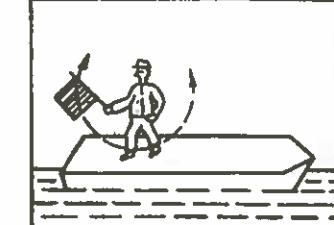
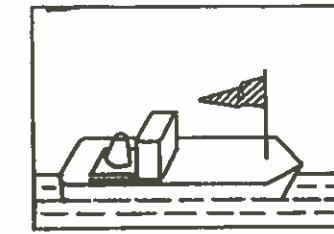
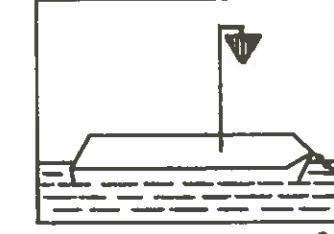
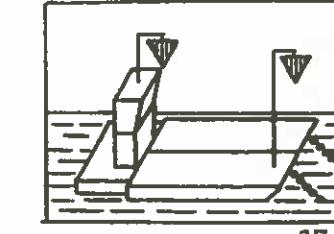
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>П.В.8 /статья 3.27/ Выполняющие работы плавучие средства; Стоящие на мели или затонувшие суда</p> <p>фарватер свободен фарватер свободен фарватер не свободен фарватер свободен</p>	<p>П.В.8 Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, которые загромождают Фарватер /статья 3.27/</p> <p>В случае затонувшего судна эти огни могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте</p> <p>фарватер свободен фарватер не свободен</p>	<p>П.В.8 Статья 3.27 – Плавучие средства, выполняющие работы, а также стоящие на мели или затонувшие суда</p> <p>ясные или обыкновенные красные огни, ясные или обыкновенные белые огни</p> <p>44</p> <p>45</p>
<p>П.В.9 /статья 3.28/ Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства</p> <ul style="list-style-type: none"> - суда, указанные в пункте I"а" статьи 3.20 <ul style="list-style-type: none"> - суда, указанные в пункте I"б" статьи 3.20 <ul style="list-style-type: none"> - составы судов, плавучие установки и плоты, указанные в статье 3.25 <p>Примечание: Эти огни помещаются со стороны фарватера</p>	<p>П.В.9 Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства /статья 3.28/</p> <p>Все суда, за исключением малых судов и паромов /п.1/</p> <p>Малые суда, за исключением служебных шлюпок и судов /п.1/</p> <p>Плавучие сооружения, не являющиеся судами /п.2/ /Огни помещаются со стороны фарватера/</p> <p>Якоря плавучих средств, представляющие опасность для судоходства /п.3/</p>	<p>П.В.9 Статья 3.28 – Суда и плавучее оборудование, якоря которых могут представлять опасность для судоходства</p> <p>Сигнализация судов: два обыкновенных белых огни</p> <p>46</p> <p>п.2 Сигнализация плавучего оборудования, - обыкновенные белые огни</p> <p>47</p> <p>п.3 Плавучие средства, выполняющие работы, - буй, несущий обыкновенный белый огонь</p> <p>48</p>

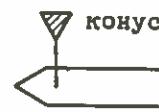
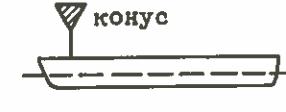
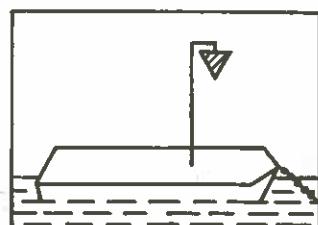
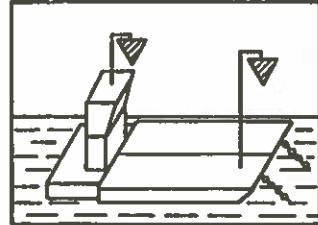
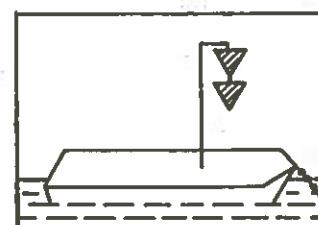
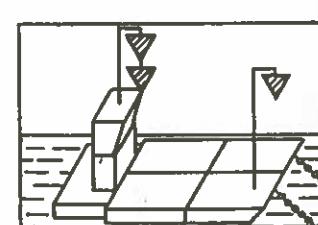
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p>Ш.А Дневная ходовая сигнализация</p> <p>Ш.А.І /статья 3.29/ Буксируемые составы</p> <ul style="list-style-type: none"> - моторное судно в голове состава и дополнительный вспомогательный буксир, если таковой имеется - другие суда состава, за исключением тех, которые находятся в хвосте состава - судно или суда, находящиеся в хвосте состава 	<p>Ш.А.І Буксируемые составы /статья 3.29/</p> <p>Моторное судно в голове состава и вспомогательный буксир, если таковой имеется</p> 	<p>Ш.А.І Статья 3.29 - Буксируемые составы</p> <p>п.2 и п.3 Моторное судно или моторные суда в голове состава, а также временное вспомогательное моторное судно, если таковое имеется, - желтый цилиндр с двумя полосами, черной и белой наверху и внизу</p>  <p>49</p> <p>п.5 Другие суда состава, кроме тех, которые находятся в хвосте состава, - красный флаг с белым квадратом посередине</p>  <p>50</p> <p>п.4 Судно или суда, находящиеся в хвосте состава, - желтый шар</p>  <p>51</p>  <p>52</p>  <p>53</p>

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
Ш.А.2 /Статья 3.30/ Суда, использующие одновременно паруса и двигатель	Ш.А.2 Суда, использующие одновременно паруса и двигатель /статья 3.30/	Ш.А.2 Статья 3.30 - Суда, использующие одновременно паруса и двигатель
 конус	 конус	 черный конус вершиной вниз 54
Ш.А.3 /статья 3.31/ Малые палубные моторные суда, длина корпуса которых превышает 5 метров	Ш.А.3 Малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 7 м /статья 3.31/	Ш.А.3 Статья 3.31 - Малые моторные суда, длина корпуса которых превышает 10 м
 флаг	 флаг L=7-15м	 белый флаг с горизонтальной красной полосой 55
Ш.А.4 /статья 3.32/ Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ	Ш.А.4 Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества /статья 3.32/	Ш.А.4 Статья 3.32 - Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ
 Дополнительная сигнализация конус	 Дополнительная сигнализация п.1 конус	 п.1 Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - синий конус вершиной вниз 56
Ш.А.5 /статья 3.32/ Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4	Ш.А.5 Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4 /статья 3.32, п.2/	Ш.А.5 Статья 3.32 - Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4
 цилиндр Моторное судно в голове состава конус	 цилиндр конус Моторное судно в голове состава	 п.2 Моторные суда в голове состава, если они не рассматриваются как временные вспомогательные моторные суда, - синий конус вершиной вниз 57

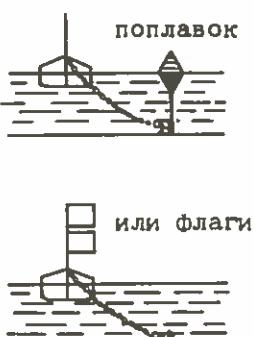
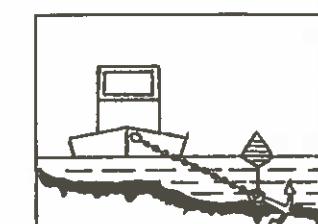
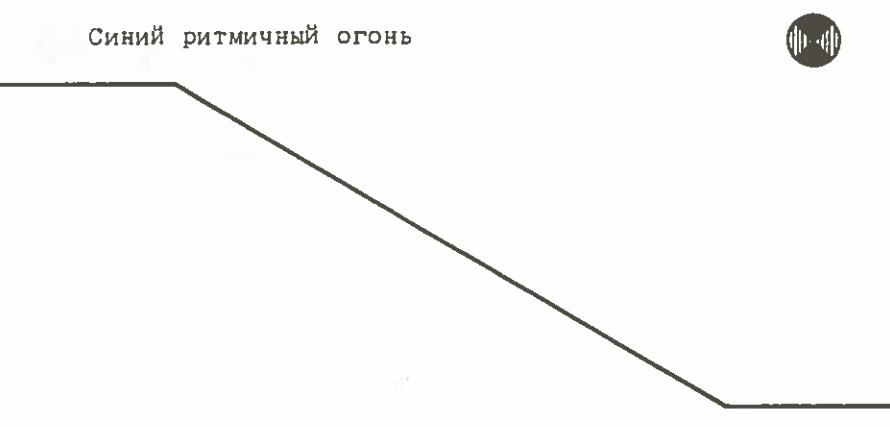
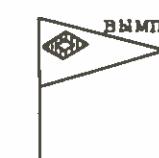
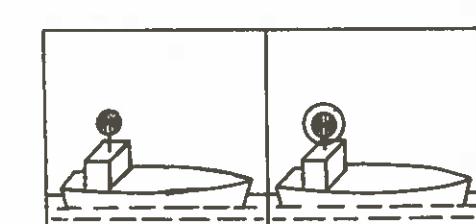
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>Ш.А.6 /статья 3.32/ Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4</p> <p>Передняя часть состава и толкач</p>  <p>конусы</p>	<p>Ш.А.6 Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4 /статья 3.32, п.3/</p>  <p>конусы</p>	<p>Ш.А.6 Статья 3.32 - Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.4</p> <p>п.3 синие конусы вершиной вниз</p>  <p>58</p>
<p>Ш.А.7 /статья 3.33/ Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>Дополнительная сигнализация</p>  <p>конус</p>	<p>Ш.А.7 Суда, перевозящие взрывчатые вещества /статья 3.33/</p> <p>Дополнительная сигнализация /п.1/</p>  <p>конус</p>	<p>Ш.А.7 Статья 3.33 - Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ</p> <p>п.1-а Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - красный конус вершиной вниз</p>  <p>59</p>
<p>Ш.А.8 /статья 3.33/ Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7</p> <p>Моторное судно в голове состава</p>  <p>цилиндр</p> <p>конус</p>	<p>Ш.А.8 Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7 /статья 3.33, п.2/</p> <p>Моторное судно в голове состава</p>  <p>цилиндр</p> <p>конус</p>	<p>Ш.А.8 Статья 3.33 - Буксируемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7 или Ш.А.9-а</p> <p>п.2 Моторное судно в голове состава, если оно не рассматривается как временное вспомогательное моторное судно, - красный конус вершиной вниз</p>  <p>60</p>
<p>Ш.А.9 /статья 3.33/ Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7</p> <p>Передняя часть состава и толкач</p>  <p>конусы</p>	<p>Ш.А.9 Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7 /статья 3.33, п.3/</p>  <p>конусы</p>	<p>Ш.А.9 Статья 3.33 - Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.7</p> <p>п.3 Сигнализация состава, - красные конусы вершинами вниз</p>  <p>61</p>

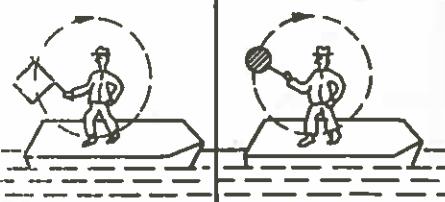
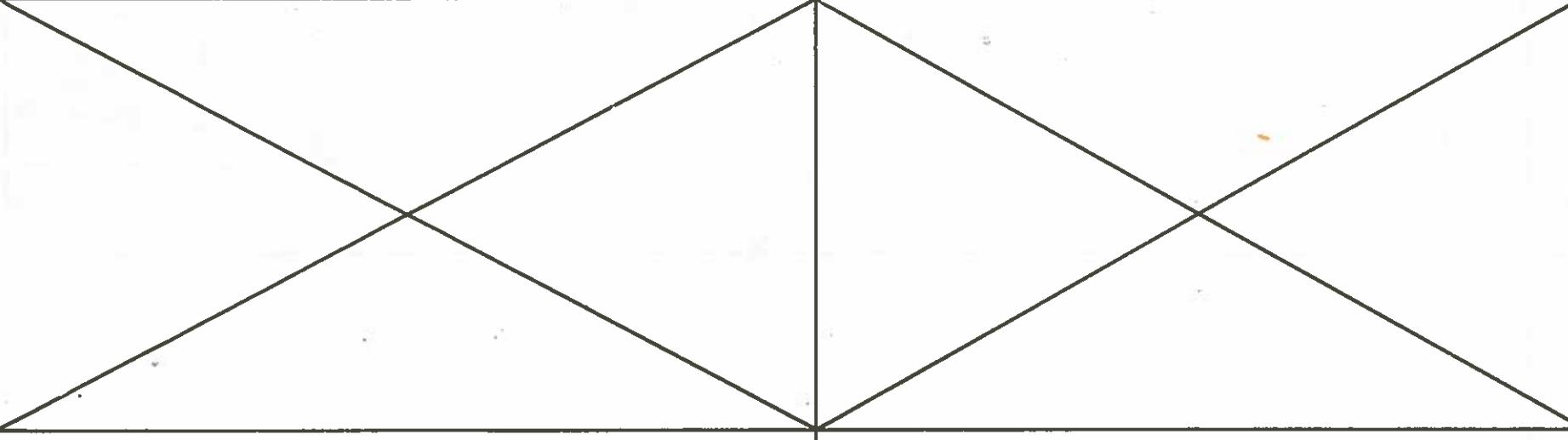
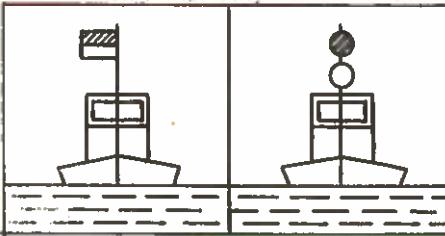
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
		<p>Ш.А.9-а Статья 3.33 - Суда, перевозящие аммиак</p> <p>п.1-б Дополнительная сигнализация, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - красные конусы вершинами вниз</p>  <p>62</p>
		<p>Ш.А.9-б Статья 3.33 - Толкаемые составы, включающие суда, предусмотренные в пункте Ш.А.9-а</p> <p>п.3 Сигнализация состава: красные конусы вершинами вниз</p>  <p>63</p>
Ш.А.10 /статья 3.34/ Паромы	<p>Ш.А.10 Паромы - за исключением свободно передвигающихся паромов, длина которых не превышает 15 м /статья 3.34/</p> <p>Паромы, длина которых превышает 20 м</p> <p>Паромы, длина которых не превышает 20 м</p>  	
Ш.А.II /статья 3.34/ Свободно передвигающиеся паромы, пользующиеся приоритетом прохода		
	шар и цилиндр	

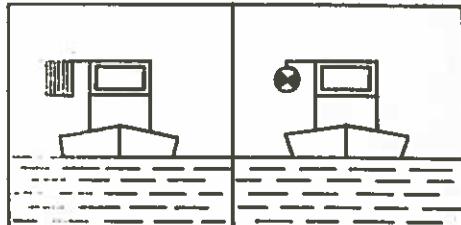
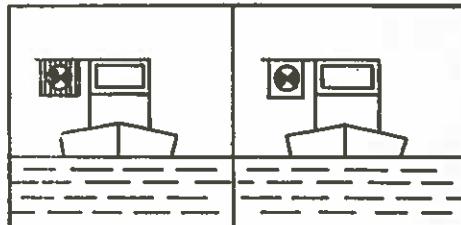
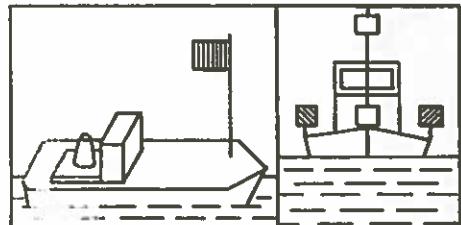
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
Ш.А.I2 /статья 3.35/ Суда, подлежащие предохранению от болтанки флаг  или  флаги 	Ш.А.II Суда, подлежащие предохранению от болтанки /статья 3.35/ Дополнительная сигнализация либо  флаг или щит  либо  флаги или щиты 	Ш.А.I2 Статья 3.35 - Суда, потерявшие маневренность качающийся красный флаг  64
Ш.А.I3 /статья 3.36/ Суда, пользующиеся приоритетом прохода вымпел  	Ш.А.I2 Суда, пользующиеся приоритетом прохода /статья 3.36/ Дополнительная сигнализация вымпел 	Ш.А.I3 Статья 3.36 - Суда, пользующиеся приоритетом прохода Дополнительная сигнализация красный вымпел  65
Ш.В ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ Ш.В.I /статья 3.37/ Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ 	Ш.В.I Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества /статья 3.37/ 	Ш.В.I Статья 3.37 - Суда, совершающие некоторые перевозки воспламеняющихся веществ Сигнализация судов, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - синий конус вершиной вниз  66
		Сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда, - синие конусы вершинами вниз  67

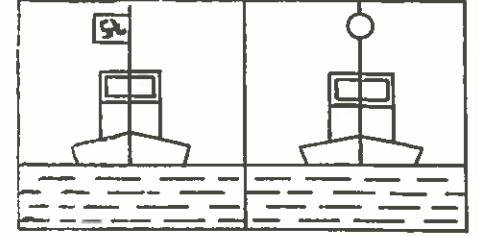
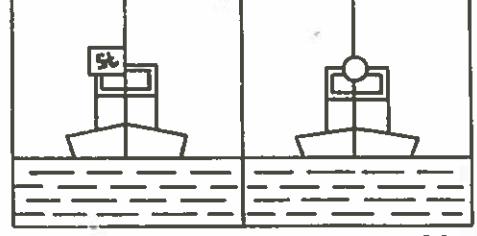
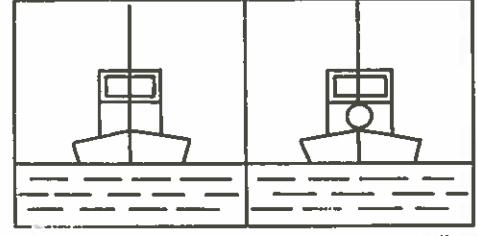
Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
Ш.В.2 /статья 3.38/ Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ	Ш.В.2 Суда, перевозящие взрывчатые вещества /статья 3.38/	Ш.В.2 Статья 3.38 - Суда, совершающие некоторые перевозки взрывчатых веществ
		<p>Сигнализация судов, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - красный конус, вершиной вниз</p>  <p>68</p>
		<p>Сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда, - красные конусы, вершинами вниз</p>  <p>69</p>
		<p>Ш.В.2-а Статья 3.38 - Суда, перевозящие аммиак</p> <p>Сигнализация судов, за исключением случаев, когда суда входят в толкаемый состав, - красные конусы, вершинами вниз</p>  <p>70</p> <p>Сигнализация толкаемого состава, включающего такие суда, - красные конусы, вершинами вниз</p>  <p>71</p>

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>Ш.В.3 /статья 3.39/ Суда, подлежащие предохранению от болтанки</p> <p>флаг или флаги</p>	<p>Ш.В.3 Суда, подлежащие предохранению от болтанки /статья 3.39/</p> <p>либо флаг или щит </p> <p>либо флаги или щиты </p>	
<p>Ш.В.4 /статья 3.40/ Сети или жерди рыболовных судов</p> <p>поплавки</p>	<p>Ш.В.4 Сети или другие орудия лова рыболовных судов, поставленные в непосредственной близости от фарватера /статья 3.40/</p> <p>поплавки</p>	<p>Ш.В.4 Статья 3.40 – Сети или другие орудия лова рыболовных судов</p> <p>желтые поплавки</p>
<p>Ш.В.5 /статья 3.41/ Выполняющие работы плавучие средства, стоящие на мели или затонувшие суда</p> <p>либо флаги либо шары либо шары </p> <p>Фарватер не свободен</p>	<p>Ш.В.5 Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути, а также стоящие на мели или затонувшие суда, которые загромождают фарватер /статья 3.41/</p> <p>Стоящие на мели или затонувшие суда /п.1/ /В случае затонувшего судна эти сигналы могут помещаться на лодке или на другом подходящем объекте/</p> <p>Плавучие средства и суда, выполняющие работы на судоходном пути /п.2/</p>	<p>Ш.В.5 Статья 3.41 – Плавучие средства, выполняющие работы, а также стоящие на мели или затонувшие суда</p> <p>п.1-а и -б Общая сигнализация, – флаги или щиты красного или краснобелого цвета</p> <p>п.1-с и -д! Так же допускаемая сигнализация, но только ниже парома Спик, – красные и черные шары</p>

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
III.6 /статья 3.42/ Якоря судов, могущие создать опасность для судоходства	Ш.В.6 Якоря судов, могущие создать опасность для судоходства /статья 3.42/	Ш.В.6 Статья 3.42 - Якоря судов и плавучего оборудования, могущие создать опасность для судоходства
		 75
IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	IV.1 /статья 3.43/ Доступ на борт судна запрещается	IV.1 Статья 3.43 - Доступ на борт судна запрещается
		 76
IV.2 /статья 3.44/ Курить запрещается	IV.2 Курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами запрещается /статья 3.44/	IV.2 Статья 3.44 - Курить запрещается
		 77
IV.3 /статья 3.45/ Суда органов контроля Синий ритмичный огонь	IV.3 Суда речного надзора /статья 3.45/ Отличительный знак помечен на обоих бортах в носовой части Днем национальный флаг и белый вымпел с отличительным знаком Днем и ночью	IV.3 Статья 3.45 - Суда органов контроля Синий мерцающий огонь
	  	 78

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
<p>IV.4 /статья 3.46/ Сигналы бедствия с просьбой оказать помощь</p> <p>Днем: флаг или другой предмет ночью: огонь</p>  	<p>IV.4 Сигналы бедствия с просьбой оказать помощь /статья 3.46/</p> <p>Днем: флаг или другой подходящий предмет ночью: огонь</p>  	<p>IV.4 Статья 3.46 – Сигналы бедствия с просьбой оказать помощь</p> <p>Днем: флаг или другой предмет, отмашка по кругу ночью: огонь, отмашка по кругу</p> 
<p>IV.5 /статья 3.47/ Сигнальный знак запрещения боковой стоянки</p> 	<p>IV.5 Сигнальный знак запрещения боковой стоянки /статья 3.47/</p> 	<p>IV.5 Статьи 3.47 и 7.07 – Запрещение боковой стоянки</p> 
		<p>IV.6 Статья 3.05 п.3 – Суда, плавучее оборудование и плавучие установки, подлежащие предохранению от болтанки</p> <p>ночью: обычновенный красный огонь и обычновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь</p> <p>днем: красно-белый флаг</p> 

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
		<p>IV.7 Статья 6.04 - Встречное плавание</p> <p>п.3 Расхождение правыми бортами</p> <p>Днем: светлосиний флаг</p> <p>Ночью: ясный белый мерцающий огонь</p>  <p>или</p> <p>Днем и ночью: щит светлосинего цвета, дополненный ясным белым мерцающим огнем</p> 
		<p>IV.8 Статья 6.10 - Обгон</p> <p>п.1 Сигналы, показываемые обгоняющим судном</p> <p>Днем: светлосиний флаг</p> <p>Ночью: обычновенный белый огонь</p> 

Е П С В В П	О П П Д	П П П Р
		<p>IУ.9 Статья 8.II - Связь между судами буксируемого состава</p> <p>п.3 Днем: флаг Ночью: топовый огонь Моторное судно в голове состава может идти полным ходом</p>  <p>85</p>
		<p>Просьба идти средним ходом</p>  <p>86</p>
		<p>Просьба немедленно остановить ход.</p>  <p>87</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p><u>Приложение 4</u></p> <p>ЦВЕТ ОГНЕЙ</p> <p>I. Предписанные в настоящих Правилах огни подразделяются по цвету на:</p> <p>Белые огни Красные " Зеленые " Желтые " Синие "</p> <p>Эти огни составляют пятицветную систему сигнализации, которая соответствует рекомендациям Международного комитета по светотехнике /МКС/[публикация МКС № 2 (W-I.3.3) I959: "Цвета световых сигнальных знаков"].</p>	<p>Приложение № I к Особым рекомендациям по применению ОППД</p>	<p>ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦВЕТА И СВЕТОСИЛЫ ОГНЕЙ, А ТАКЖЕ УСЛОВИЯ НА ПОЛУЧЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛЬНЫМИ ОГНЯМИ В СУДОХОДСТВЕ ПО РЕЙНУ</p> <p>Статья 9 - Цвет сигнальных огней</p> <p>I. Для огней применяется пятицветная система сигнализации, содержащая следующие цвета:</p> <p>белый, красный, зеленый, желтый и синий.</p> <p>Эта система соответствует рекомендациям Международного комитета по светотехнике /публикация МКС № 2 (W-I.3.3) I959 "Цвета световых сигнальных знаков"/.</p> <p>Цвета действительны для светового потока, излучаемого фонарем.</p> 
<p>2. Цвета огней определяются хроматическим расположением их излучения в цветовом графике МКС /см.график/.</p> <p>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 I, а на графике дается их графическое изображение.</p> <p>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 пересечения линий, обозначающих пределы цветов. Координаты этих точек пересечения указаны в таблицах 3 и 4.</p>		<p>В пункте 3 статьи 9:</p> <p>Хроматическое расположение сигнальных огней должно находиться в пределах, определенных ниже приведенными уравнениями в таблице 5. Это предписание применяется также в отношении керосиновых ламп.</p> <p>Уравнения для линий, указанных в таблице 5 и обозначающих пределы цветов, определяют хроматический сектор для каждого цвета сигнальных огней. Эти хроматические сектора изображены на рисунке I. Координаты угловых точек хроматических секторов приведены в таблице 6.</p> 

Е П С В В П

РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД

РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР

Таблица 1

Цвет	Уравнения для линий, обозначающих пределы цветов в цветовом графике МКС [публикация МКС № 2 (W-I.3.3) 1959], с учетом ограничений, вытекающих из указанного выше пункта 3
Белый	Предел в сторону пурпурного: $y = 0,050 + 0,750x$ Предел в сторону красного: $y = 0,382$ Предел в сторону желтого: $x = 0,525$ Предел в сторону зеленого: $y = 0,150 + 0,640x$ 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: $x = 0,360 - 0,080y$ Предел в сторону синего: $y = 0,390 - 0,171x$ Предел в сторону белого: $x = 0,650y$
Желтый	Предел в сторону красного: $y = 0,382$ Предел в сторону зеленого: $x = 0,575$ Предел в сторону белого: $y = 0,790 - 0,667x$
Синий	Предел в сторону пурпурного: $x = 0,133 + 0,600y$ Предел в сторону зеленого: $y = 0,065 + 0,805x$ 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: $y = 0,050 + 0,750x$ Предел в сторону красного: $y = 0,382$ Предел в сторону желтого: $x = 0,525$ Предел в сторону зеленого: $y = 0,150 + 0,640x$ и $y = 0,440$ Предел в сторону синего: $x = 0,310$
Красный	Предел в сторону пурпурного: $x = 0,980 - y$ Предел в сторону желтого: $y = 0,320$ Предел в сторону красного с наибольшей длиной волны: $y = 0,290$
Зеленый	Предел в сторону желтого: $y = 0,623 - 0,408x$ Предел в сторону синего: $y = 0,390 - 0,171x$ Предел в сторону белого: $x = 0,625y - 0,041$
Желтый	Предел в сторону красного: $y = 0,382$ Предел в сторону зеленого: $x = 0,575$ Предел в сторону белого: $y = 0,790 - 0,667x$
Синий	Предел в сторону пурпурного: $x = 0,104 + 0,807y$ Предел в сторону зеленого: $y = 0,833x + 0,020$ Предел в сторону белого: $x = 0,360 - y$

Таблица 5

Цвет сигнального огня	Уравнения пределов цветов в цветовом графике

Е П С В В П

Цвет	Координаты предельных точек											
	I		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	0,228	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-I.3.3) 1959.

РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД

РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР

Таблица 3

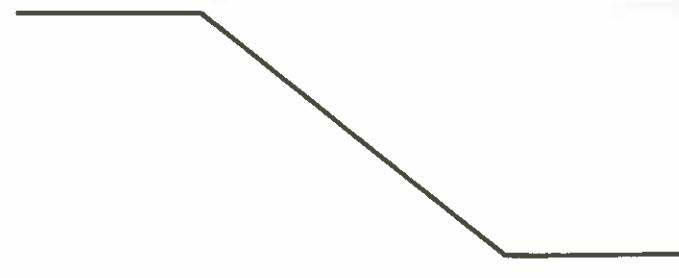
Цвет	Координаты предельных точек											
	I		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Белый	0,310	0,283	0,443	0,382	0,525	0,382	0,525	0,440	0,453	0,440	0,310	0,348
Красный	0,690	0,290	0,710	0,290	0,680	0,320	0,660	0,320	-	-	-	-
Зеленый	0,028	0,385	0,183	0,359	0,277	0,510	0,004	0,622	-	-	-	-
Желтый	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.

Таблица 4

Таблица 6

Цвет сигнального огня	



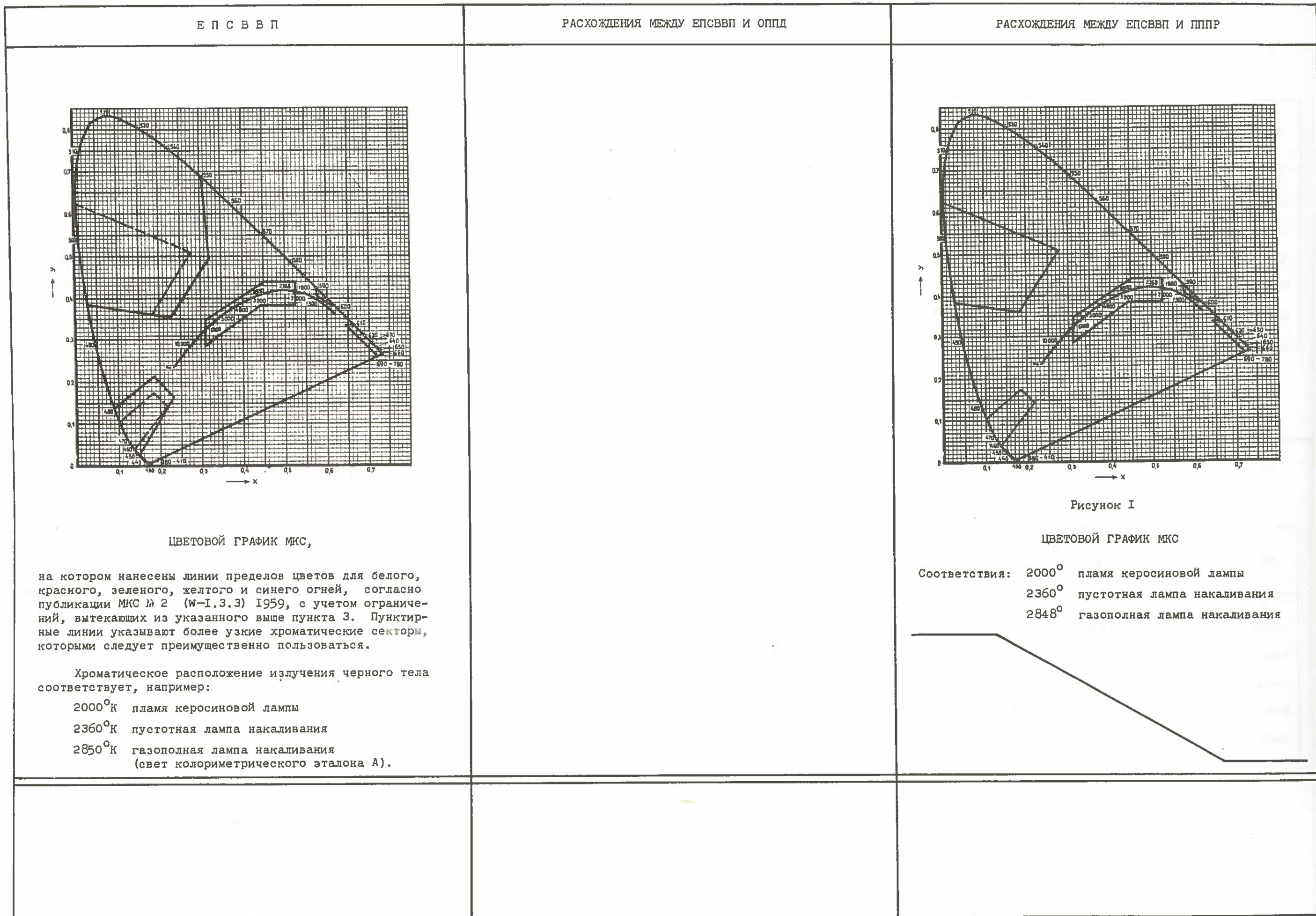
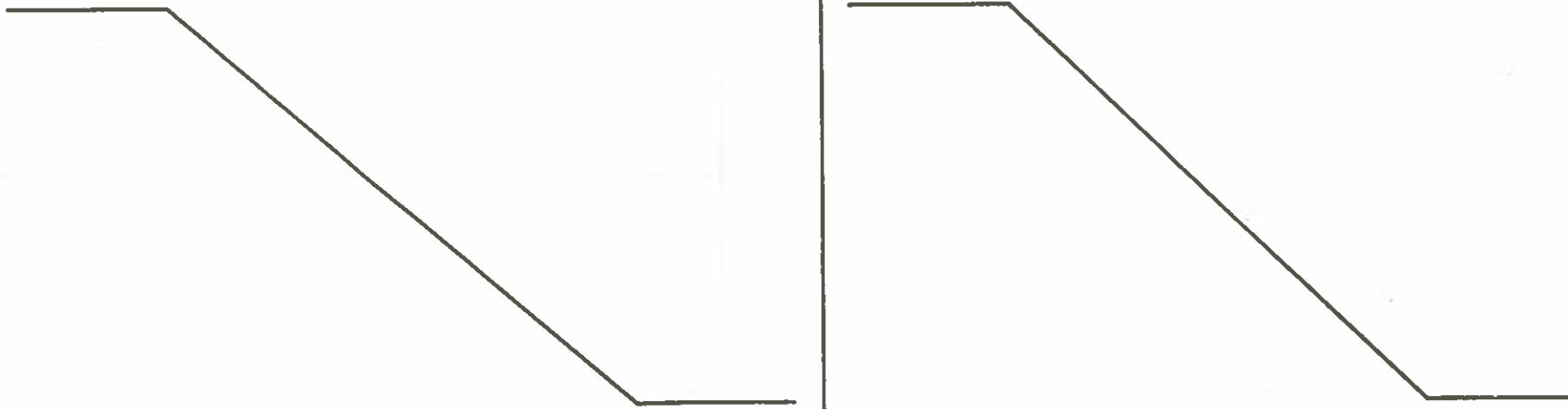
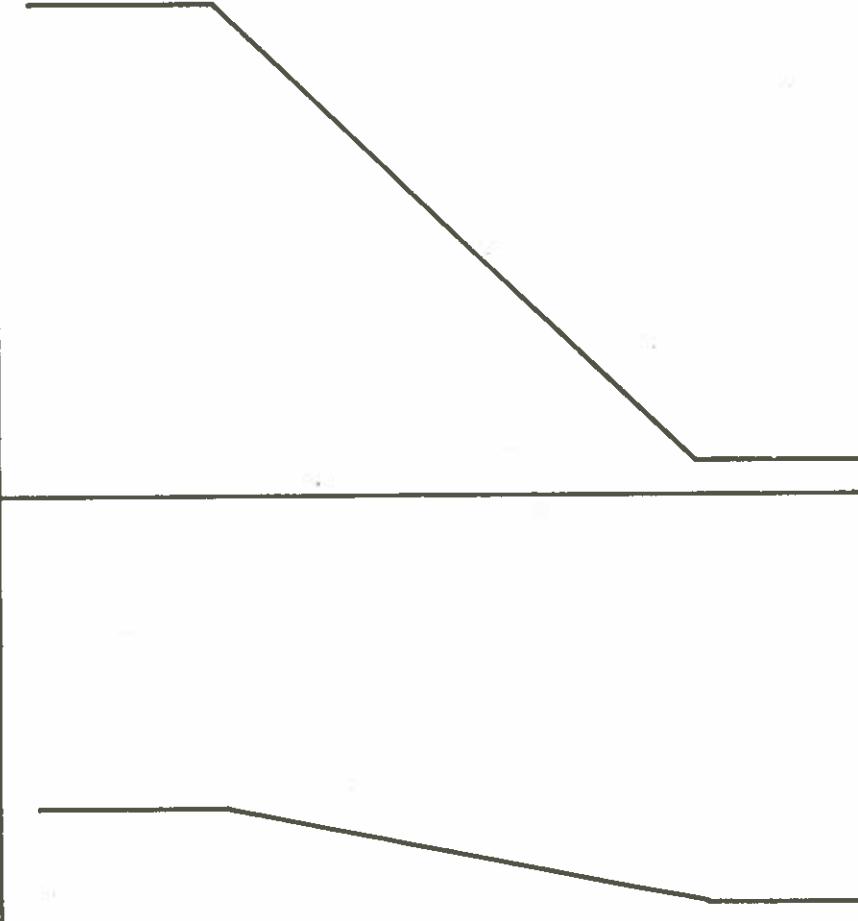


Рисунок I

ЦВЕТОВОЙ ГРАФИК МКС

Соответствия: 2000⁰ К пламя керосиновой лампы
2360⁰ К пустотная лампа накаливания
2848⁰ К газополная лампа накаливания

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР																																															
<u>Приложение 5</u> СВЕТОСИЛА ОГНЕЙ I. Огни судов в соответствии с их светосилой называются: яркими огнями, ясными огнями или обыкновенными огнями.	Приложение № 2 к Особым рекомендациям по применению ОППД	ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦВЕТА И СВЕТОСИЛЫ ОГНЕЙ, А ТАКЖЕ УСЛОВИЯ НА ПОЛУЧЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛЬНЫМИ ОГНЯМИ В СУДОХОДСТВЕ ПО РЕЙНУ																																															
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 4. Общие коэффициенты распространения T для цветных фильтров являются следующими: красный/зеленый $T = 0,10-0,20$ желтый $T = 0,40-0,60$ синий $T = 0,02$	2. Выражение "в приложении 4" заменено выражением: "в приложении I".	Статья 6 - Характер сигнальных огней Сигнальные огни классифицируются в соответствии с их светосилой на: обыкновенные огни, ясные огни, яркие огни.																																															
3. Пределы светосилы различных огней являются следующими:		В пункте 2 статьи 9: Обычно цветные сигнальные огни получаются при помощи белого источника света и цветного фильтра. Обычные величины общих коэффициентов распространения T цветных фильтров являются следующими: красно/зеленый $T = 0,10-0,20$ желтый $T = 0,40-0,60$ синий $T = 0,02$																																															
Таблица I <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Характер огней</th> <th colspan="4">Цвет огней</th> </tr> <tr> <th>белый</th> <th>красный/зеленый $T=0,1-0,2$</th> <th>желтый $T=0,4-0,6$</th> <th>синий $T=0,02$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>яркий</td> <td>35-100 св</td> <td></td> <td></td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ясный</td> <td>9-25 св</td> <td>3,5-20 св</td> <td>3,6-15 св</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>обыкновенный</td> <td>2-4 св*/</td> <td>0,9-5 св</td> <td>0,8-2,4 св</td> <td>0,7-2 св**/</td> </tr> </tbody> </table> <p>* / Компетентные органы могут разрешить на некоторых участках светосилу в 0,9 св. ** / Для некоторых судов компетентные органы могут разрешить светосилу в 0,3-0,5 св, которая получается при помощи ясного белого огня и синего фильтра с соответствующим общим коэффициентом распространения.</p>	Характер огней	Цвет огней				белый	красный/зеленый $T=0,1-0,2$	желтый $T=0,4-0,6$	синий $T=0,02$	яркий	35-100 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	0,7-2 св**/	Таблица I <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Характер сигнальных огней</th> <th colspan="4">Цвет сигнальных огней</th> </tr> <tr> <th>яркий</th> <th>ясный</th> <th>обыкновенный</th> <th>-</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>яркий</td> <td>35-50 св*</td> <td></td> <td></td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ясный</td> <td>9-25 св</td> <td>3,5-20 св</td> <td>3,6-15 св</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>обыкновенный</td> <td>2-4 св</td> <td>0,9-5 св</td> <td>0,8-2,4 св</td> <td>0,3-2 св</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Компетентные власти могут разрешать для судов, приходящих из других бассейнов, светосилу яркого белого огня в 35-100 св.</p>	Характер сигнальных огней	Цвет сигнальных огней				яркий	ясный	обыкновенный	-	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
Характер огней		Цвет огней																																															
	белый	красный/зеленый $T=0,1-0,2$	желтый $T=0,4-0,6$	синий $T=0,02$																																													
яркий	35-100 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	0,7-2 св**/																																													
Характер сигнальных огней	Цвет сигнальных огней																																																
	яркий	ясный	обыкновенный	-																																													
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																																													

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР																								
<p>Вышеуказанные категории цветных огней могут быть получены на практике следующими способами:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Категории огней</th><th>Способы их получения</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ясный красный/зеленый огонь</td><td>яркий белый огонь плюс красный/зеленый фильтр</td></tr> <tr> <td>ясный желтый огонь</td><td>ясный белый огонь плюс желтый фильтр</td></tr> <tr> <td>обыкновенный красный/зеленый огонь</td><td>ясный белый огонь плюс красный/зеленый фильтр</td></tr> <tr> <td>обыкновенный желтый огонь</td><td>обыкновенный белый огонь плюс желтый фильтр</td></tr> <tr> <td>обыкновенный синий огонь</td><td>яркий белый огонь плюс синий фильтр</td></tr> </tbody> </table>	Категории огней	Способы их получения	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		<p>В пункте 2 статьи 9:</p> <p>Различные цветные огни могут быть получены, как, например, указано в таблице 4:</p> <p><u>Таблица 4</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Характер и цвет сигнального огня</th><th>Получение огня</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Характер и цвет сигнального огня	Получение огня										
Категории огней	Способы их получения																									
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																									
Характер и цвет сигнального огня	Получение огня																									
<p>4. Выше указаны светосилы, используемые в рабочих условиях l_B. При этом учитывается уменьшение светосилы, происходящее в результате длительного использования источников света, и некоторая степень загрязненности фонаря. Используемая в рабочих условиях светосила l_B соответствует 0,75 фотометрической светосилы l_0, т.е. $l_B = 0,75 l_0$.</p> 		<p>В статье 7: Вышеуказанные светосилы, используемые в рабочих условиях, учитывают износ лампы, изменения $\pm 10\%$ напряжения судовой сети и некоторую степень загрязненности фонаря, посредством фактора коррекции.</p> <p>Используемая в рабочих условиях светосила огня l_B на 25% меньше фотометрической светосилы l_0.</p> <p>Следовательно $l_B = 0,75 l_0$.</p> <p>В таблице 2 указаны пределы фотометрической светосилы l_0 в св. в соответствии с характером сигнальных огней (величины округлены).</p> <p><u>Таблица 2</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Характер сигнальных огней</th><th colspan="4">Цвет сигнальных огней</th></tr> <tr> <th>белый /св/</th><th>красный/зеленый /св/</th><th>желтый /св/</th><th>синий /св/</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>обыкновенный</td><td>2,7–5,3</td><td>1,2–6,7</td><td>1,1–3,2</td><td>0,9–2,7</td></tr> <tr> <td>ясный</td><td>12–33</td><td>4,7–27</td><td>4,8–20</td><td>–</td></tr> <tr> <td>яркий</td><td>47–133</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td></tr> </tbody> </table>	Характер сигнальных огней	Цвет сигнальных огней				белый /св/	красный/зеленый /св/	желтый /св/	синий /св/	обыкновенный	2,7–5,3	1,2–6,7	1,1–3,2	0,9–2,7	ясный	12–33	4,7–27	4,8–20	–	яркий	47–133	–	–	–
Характер сигнальных огней	Цвет сигнальных огней																									
	белый /св/	красный/зеленый /св/	желтый /св/	синий /св/																						
обыкновенный	2,7–5,3	1,2–6,7	1,1–3,2	0,9–2,7																						
ясный	12–33	4,7–27	4,8–20	–																						
яркий	47–133	–	–	–																						
<p>5. Распределение светосилы</p> <p>Величины светосилы, указанные в таблице I, 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 горизонту на $\pm 5^\circ$ необходимо, чтобы величины светосилы достигали, по крайней мере, 50% светосилы, получаемой при ненаклоненном положении фонаря.</p> 		<p>Статья 10 – Дисперсия сигнальных огней</p> <p>1. Величины светосилы, указанные в табл. I, действительны для всех направлений в горизонтальной плоскости, проходящей через оптический фокус или через световой центр лампы, правильно установленной в полезном секторе фонаря, находящегося в вертикальном положении.</p> <p>2. Вертикальная дисперсия</p> <p>При наклоне фонаря по отношению к горизонту на $\pm 5^\circ$ необходимо, чтобы величины светосилы достигали еще, по крайней мере, 50% светосилы, получаемой при ненаклоненном положении фонаря.</p>																								

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР																		
		<p>3. Горизонтальная дисперсия</p> <p>В двугранном углу, ограниченном одним краем полезного сектора и на 5° в направлении внутренней части этого сектора, величина светосилы не должна быть менее 50% предписанной минимальной величины.</p> <p>В двугранном углу, ограниченном одним краем полезного сектора и на 5° в направлении внешней части этого сектора, величина светосилы должна приближаться к нулевой величине.</p> <p>Светосила бортовых огней в направлении, параллельном оси судна и передней части судна, должна достигать минимальной предписанной величины.</p>																		
<p>6. Соотношение используемой светосилы и дальности видимости</p> <p>Соотношение используемой светосилы I_B в св и дальности видимости t огней в морских милях $/I$ морская миля = 1 852 м/ определяется следующим уравнением:</p> $I_B = 0,7 \cdot t^2 \cdot 6^{-t} / t \text{ в морских милях},$ <p>где коэффициент 0,7 соответствует пределу восприятия освещенности глазом в $2 \cdot 10^{-7}$ люкс, причем принят во внимание пересчет метров на морские мили, и где 6 обозначает коэффициент распространения в атмосфере на расстоянии в одну морскую милю. Для измерения светосилы здесь принята величина $b = 0,6$.</p> <p>Если вместо коэффициента b используется коэффициент распространения в атмосфере q, приведенный к расстоянию в один километр, и если дальность видимости t указана в км, уравнение принимает следующий вид:</p> $I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t} / t \text{ в км}.$ <p>Величине $b = 0,6$ соответствует тогда величина $q = 0,76$.</p> <p>По этому уравнению дальность видимости огней, указанных в таблице I, будет следующей:</p> <p style="text-align: center;">Таблица 2</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Характер огней</th> <th>белый</th> <th>красн./зелен.</th> <th>желтый</th> <th>синий</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>яркий</td> <td>5,9–8 км</td> <td>–</td> <td>–</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ясный</td> <td>3,9–5,3 км</td> <td>2,8–5,0 км</td> <td>2,9–4,6 км</td> <td></td> </tr> <tr> <td>обыкновенный</td> <td>2,3–3,0 км*</td> <td>1,7–3,2 км</td> <td>1,6–2,5 км</td> <td>1,5–2,3 км**</td> </tr> </tbody> </table> <p>* / 1,7 км, если $I_B = 0,9$ св в соответствии с подстрочным примечанием * к таблице I.</p> <p>** / 1,00 – 1,3 км, если $I_B = 0,3 – 0,5$ св в соответствии с подстрочным примечанием ** к таблице I.</p>	Характер огней	белый	красн./зелен.	желтый	синий	яркий	5,9–8 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	1,5–2,3 км**
Характер огней	белый	красн./зелен.	желтый	синий																
яркий	5,9–8 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	1,5–2,3 км**																

Статья 8 – Дальность видимости сигнальных огней

В таблице 3 указаны дальности видимости в км, начиная со светосилы, приведенной в таблице I, и учитывая никакие оговоренные условия.

Таблица 3

Характер сигнальных огней	Цвет сигнальных огней			
	белый /км/	красный/зеленый /км/	желтый /км/	синий /км/
обыкновенный	2,3–3,0	1,7–3,2	1,6–2,5	1,5–2,3
ясный	3,9–5,3	2,8–5,0	2,9–4,6	–
яркий	5,9–8	–	–	–

Соотношение между используемой светосилой I_B в св и дальностью видимости t сигнальных огней в км определяется следующим уравнением:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

Коэффициент 0,2 соответствует пределу восприятия освещенности глазом в $2 \cdot 10^{-7}$ люкс, принятому в международном масштабе. Коэффициент распространения q учитывает непрозрачность атмосферы; его величина установлена 0,76.

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.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p style="text-align: center;"><u>Приложение 6</u></p> <p style="text-align: center;"><u>ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ</u></p> <p>I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ</p> <p>Механически действующие звуковые сигнальные приборы, используемые на судах внутреннего плавания, должны подавать звуковые сигналы, имеющие следующие характеристики:</p> <p>1. <u>Частота</u></p> <p>a/ Основная частота звуковых сигналов моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте "б", должна составлять 200 гц с допуском в $\pm 20\%$</p> <p>б/ Что касается немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для взятия на буксир судов, иных, чем малые суда, основная частота звука должна превышать 350 гц.</p> <p>с/ Что касается трехзвучных 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.</p> <p>2. <u>Уровень акустического давления</u></p> <p>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.</p> <p>a/ Что касается моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте "б", взвешенный уровень акустического давления должен составлять I30-I40 дБ /A/.</p> <p>б/ Что касается немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для взятия на буксир судов, иных, чем малые суда, взвешенный уровень акустического давления должен составлять I00-I25 дБ /A/.</p> <p>с/ Что касается трехзвучных сигналов, подаваемых судами, плавающими в пасмурную погоду с использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления каждого звука должен составлять I30-I40 дБ /A/.</p> <p>П. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ</p> <p>Контроль уровня акустического давления должен производиться авторитетными органами при помощи сонометра, удовлетворяющего стандарту Международной электротехнической комиссии /ссылка: МЭК.I79/, или при помощи обычного сонометра, стандартизированного МЭК /ссылка: МЭК.I23/.</p>	<p>Приложение 3 к Особым рекомендациям по применению ОППД</p> <p>б/ Пропущены слова: "немоторных судов и".</p> <p>а/ Пропущены слова: "предусмотренные в подпункте "б" ".</p> <p>б/ Пропущены слова: "немоторных судов и".</p> <p>После слов "авторитетными органами" включено слово: "власти".</p>	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ		<p style="text-align: right;"><u>Приложение б</u></p> <p>ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ</p> <p><u>Предварительное примечание:</u></p> <p>Звуковые сигналы, помимо ударов и звона колокола и трехзвучного непрерывного сигнала разной тональности, образуются подачей одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:</p> <ul style="list-style-type: none"> - короткий звук: звук продолжительностью примерно в 1 секунду; - продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в 4 секунды. <p>Интервал между двумя следующими один за другим звуками должен составлять примерно одну секунду.</p> <p>Однако "серия очень коротких звуков" должна состоять из ряда, по крайней мере, шести звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалами такой же продолжительности.</p> 
A. Общие сигналы	<p>"Внимание"</p> <p>I продолжительный звук</p>	<p style="text-align: right;"><u>Приложение б</u></p> <p>ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ</p> <p>Статья 6.07, пункт I "б"</p>
	<p>"Иду направо"</p> <p>I короткий звук</p>	
	<p>"Иду налево"</p> <p>2 коротких звука</p>	
	<p>"Даю задний ход"</p> <p>3 коротких звука</p>	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
 "Не могу маневрировать" 4 коротких звука		
 "Непосредственная опасность столкновения" Серия очень коротких звуков	 "Неминуемая опасность столкновения" Статья 6.05, пункт 5 и Статья 6.07, пункт 2	
 "Сигнал бедствия" Повторяющиеся продолжительные звуки		
 Статья 4.01, пункт 4 Удары в колокол		
B. Сигналы встречного плавания <u>Первый случай</u>		Встреча левыми бортами Нормальный случай:
 "Хочу пройти левым бортом" 1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	 Статья 6.04, пункт 4	 Статья 6.04, пункт 4
 "Согласен, проходите левым бортом" 1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	 Статья 6.04, пункт 5	 Статья 6.04, пункт 5
или "Не согласен, проходите правым бортом" 2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	 Статья 6.05, пункт 2	Отступление: Статья 6.05, пункт 2

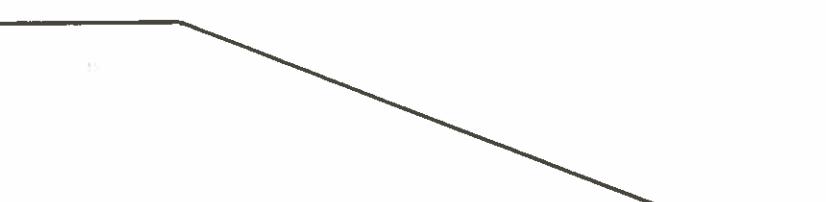
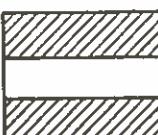
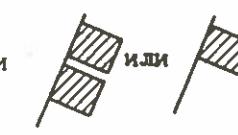
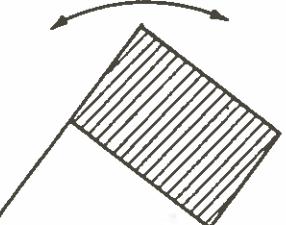
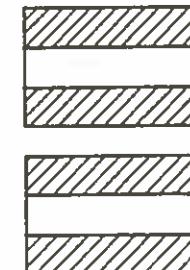
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>■ ■ "Согласен, прохожу правым бортом"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном</p>	<p>Статья 6.05, категория I, пункт 3</p>	<p>Статья 6.05, пункт 3</p>
<p><u>Второй случай</u></p> <p>■ ■ "Хочу пройти правым бортом"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном</p>	<p>Статья 6.04, категория I, пункт 4</p>	<p>Статья 6.04, пункт 4</p>
<p>■ ■ "Согласен, проходите правым бортом"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном</p>	<p>Статья 6.04, категория I, пункт 5</p>	<p>Статья 6.04, пункт 5</p>
<p>или</p> <p>■ ■ "Не согласен, проходите левым бортом"</p> <p>I короткий звук, подаваемый идущим вниз судном</p>	<p>Статья 6.05, пункт 2</p>	<p>Отступление:</p> <p>Статья 6.05, пункт 2</p>
<p>■ ■ "Согласен, прохожу левым бортом"</p> <p>I короткий звук, подаваемый идущим вверх судном</p>	<p>Статья 6.05, пункт 3</p>	<p>Статья 6.05, пункт 3</p>
<p><u>С. Сигналы обгона</u></p> <p><u>Первый случай</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■ "Хочу обойти по вашему левому борту"</p> <p>Подаваемые обгоняющим судном два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука</p>	<p>Статья 6.10, пункт 4</p>	<p><u>С. Сигналы обгона</u></p> <p>Обгон, предусмотренный по левому борту обгоняемого судна</p> <p>Статья 6.10, пункт 3</p>

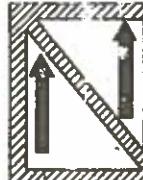
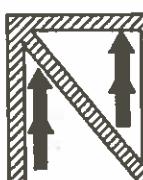
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>"Согласен, обходите по моему левому борту"</p> <p>1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном</p>	<p>Статья 6.10, пункт 4</p>	<p>Статья 6.10, пункт 3 "а"</p> <p>Нормальный случай:</p>  <p>Никакого звукового сигнала обгоняемым судном</p>
<p>"Не согласен, обходите по моему правому борту"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном</p>	<p>Статья 6.10, пункт 5</p>	<p>Статья 6.10, пункт 4 "б"</p> <p>Отступление:</p> 
<p>"Согласен, обходи по вашему правому борту"</p> <p>1 короткий звук, подаваемый обгоняющим судном</p>	<p>Статья 6.10, пункт 5</p>	<p>Статья 6.10, пункт 4</p>
<p><u>Второй случай</u></p> <p>"Хочу обойти по вашему правому борту"</p> <p>Подаваемые обгоняющим судном два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук</p>	<p>Статья 6.10, пункт 2 "б"</p>	<p>Обгон, предусмотренный по правому борту обгоняемого судна</p> <p>Статья 6.10, пункт 3</p>
<p>"Согласен, обходите по моему правому борту"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном</p>	<p>Статья 6.10, категория I, пункт 4</p>	<p>Статья 6.10, пункт 3 "б"</p> <p>Нормальный случай:</p>  <p>Статья 6.10, пункт 4</p> <p>Никакого звукового сигнала обгоняемым судном</p>
<p>"Не согласен, обходите по моему левому борту"</p> <p>1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном</p>	<p>Статья 6.10, категория I, пункт 5</p>	<p>Статья 6.10, пункт 4 "а"</p> <p>Отступление:</p>  <p>Статья 6.10, пункт 5</p>

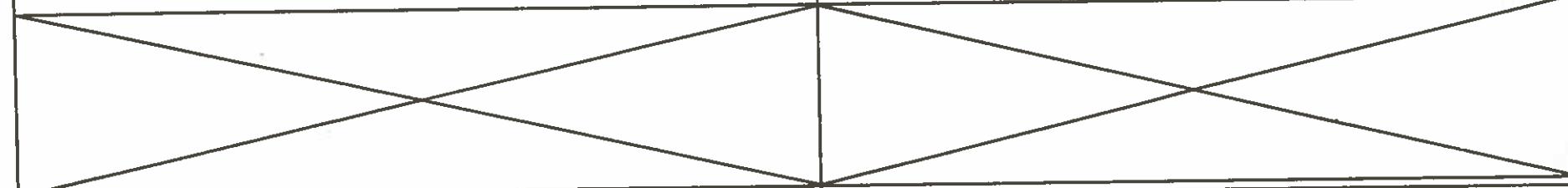
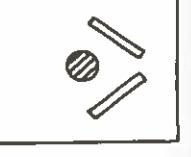
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>■ ■ "Согласен, обхожу по вашему левому борту"</p> <p>2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном</p>	Статья 6.10, пункт 4	Статья 6.10, пункт 5
<p><u>Невозможность обгона</u></p> <p>■ ■ ■ ■ "Меня обгонять нельзя"</p> <p>5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном</p>		
<p>D. <u>Сигналы поворота</u></p> <p>■ ■ "Намерен повернуть направо"</p> <p>I продолжительный звук, за которым следует один короткий звук</p>	Статья 6.13, пункт 2 "а"	Статья 6.13, пункт 2 и Статья 6.16, пункт 2
<p>■ ■ ■ "Намерен повернуть налево"</p> <p>I продолжительный звук, за которым следуют два коротких звука</p>	Статья 6.13, пункт 2 "б"	Статья 6.13, пункт 2 и Статья 6.16, пункт 2
<p>E. <u>Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них</u></p> <p>■ ■ ■ ■ ■ "Намерен идти направо"</p> <p>3 продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук</p>	Статья 6.16, пункт 2	Статья 6.16, пункт 2
<p>■ ■ ■ ■ ■ "Намерен идти налево"</p> <p>3 продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука</p>	Статья 6.16, пункт 2	Статья 6.16, пункт 2

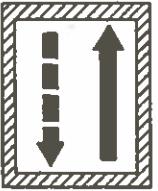
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>[REDACTED] "Намерен пересечь" 3 продолжительных звука</p> <p>Статья 6.16</p>	<p>Статья 6.16, пункт 2</p>	<p>Статья 6.16, пункт 2</p>
<p>F. <u>Сигналы паромов, которым предоставлен приоритет прохода</u> [REDACTED] "Намерен воспользоваться предоставленным мне приоритетом прохода" 1 короткий звук между двумя продолжительными звуками</p> <p>Статья 6.23, пункт 3</p>	<p>F. <u>Сигналы судов, которым предоставлен приоритет прохода</u> Статья 4.01, пункт 5 и Статья 6.29, пункт "б"</p>	<p>X</p>
<p>G. <u>Сигналы, подаваемые в пасмурную погоду</u> a/ <u>Одиночные суда на ходу</u> [REDACTED] 1 продолжительный звук, повторяющийся, по крайней мере, каждую минуту</p> <p>Статья 6.31</p>	<p>G. <u>Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости</u></p>	<p>a/ <u>Одиночное судно на ходу, кроме судна, идущего вниз при помощи радиолокационной установки</u></p>
<p>b/ <u>Составы и счененные группы на ходу</u> [REDACTED] 2 продолжительных звука, повторяющиеся, по крайней мере, каждую минуту</p> <p>Статья 6.31</p>		<p>b/ <u>Состав и счененная группа на ходу, кроме судна, идущего вниз при помощи радиолокационной установки</u></p>
<p>c/ <u>Судно, идущее вниз при помощи радиолокационной установки</u> [REDACTED] Повторяющийся 3 раза сигнал из 3 звуков различной тональности, непосредственно следующих один за другим</p> <p>Статья 6.33, пункт 5</p>	<p>Статья 6.33, пункт 5 "а"</p>	<p>Статья 6.35, пункт 2</p>

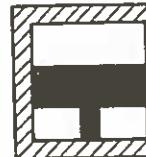
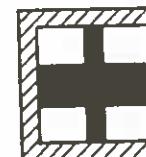
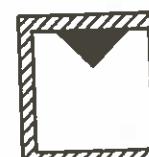
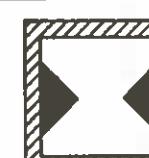
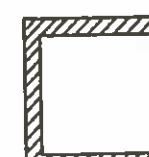
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>d/ <u>Судно, находящееся на стоянке</u></p> <p> </p> <p>"Нахожусь на стоянке с левой стороны фарватера"</p> <p>1 серия ударов в колокол, повторяющаяся по крайней мере каждую минуту</p> <p>Статья 6.32</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "а"</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "а"</p>
<p> </p> <p>"Нахожусь на стоянке с правой стороны фарватера"</p> <p>2 серии ударов в колокол, повторяющиеся по крайней мере каждую минуту</p> <p>Статья 6.32</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "б"</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "б"</p>
<p> </p> <p>"Нахожусь на стоянке в неопределенном положении"</p> <p>3 серии ударов в колокол, повторяющиеся по крайней мере каждую минуту</p> <p>Статья 6.32</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "с"</p>	<p>Статья 6.32, пункт I "с"</p>

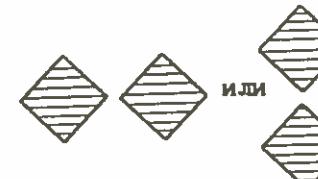
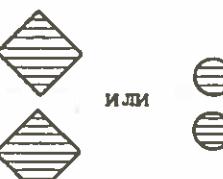
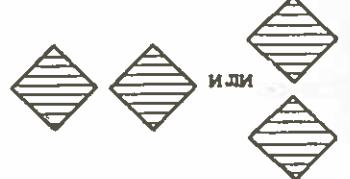
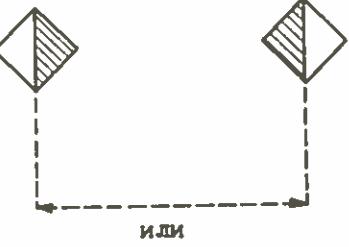
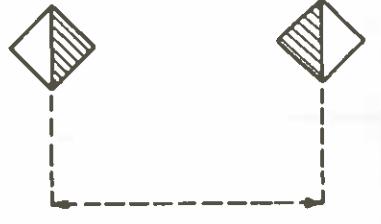
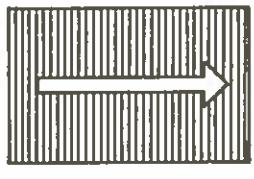
ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Приложение 7</p> <p>СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ</p> <p>1/ Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.</p> <p>2/ Для обеспечения лучшей видимости щитков можно окаймлять их узкой белой полоской по внешнему контуру.</p>	<p>СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЛАВАНИЕ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ПУТИ</p> 	<p>Предварительное примечание:</p> <p>1/ Сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены, как это предусмотрено в разделе II.</p> <p>2/ Для обеспечения лучшей видимости щитков их можно окаймлять узкой белой полоской по внешнему контуру.</p>
<p>Раздел I - ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ</p> <p>А - ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ</p> <p>A.I - Запрещение прохода /общий сигнальный знак/, /см. статьи 6.08, 6.22, 6.25, 6.26, 6.27 и 6.28/ либо щитки </p> <p>либо красные огни </p> <p>либо красные флаги </p> 	<p>A.I - Запрещение прохода /общий сигнальный знак/, /статьи 6.08, п.2; 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 щитки </p> <p>либо красные огни </p> <p>либо отмашка красным флагом </p> <p>Продолжительное запрещение прохода либо два щитка, расположенные по вертикали; либо два огня, расположенные по вертикали  </p>	<p>A.I - Запрещение прохода /общий сигнальный знак/, /см. статьи 6.08; 6.22; 6.25; 6.27 и 6.28/ либо щитки </p> <p>либо красные огни </p> <p>Применение двух, расположенных один над другим красных огней, означает продолжительное запрещение прохода </p> <p>либо красные флаги </p> <p>A.I-a Неиспользуемые участки: запрещение плавания, за исключением малых немоторных судов. /см. статью 6.22/ </p>

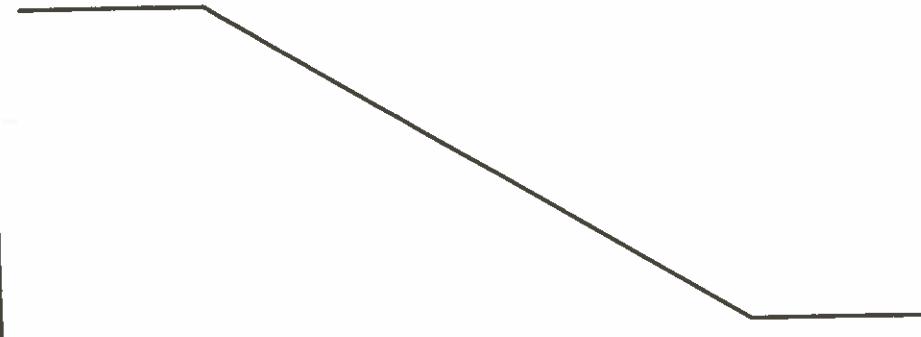
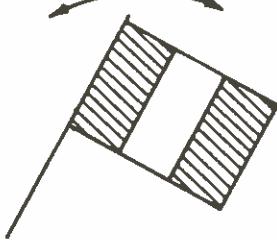
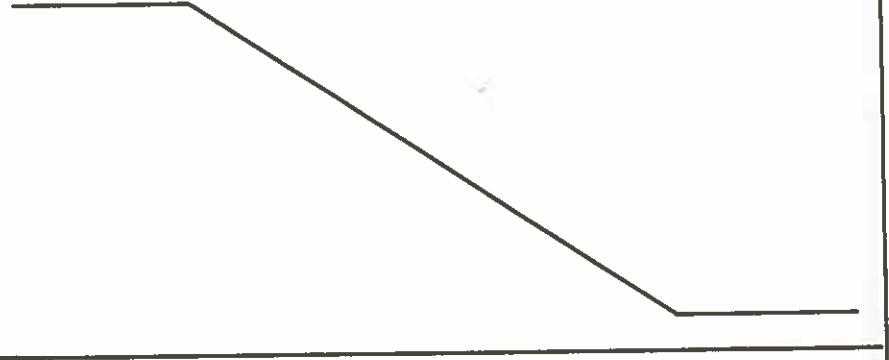
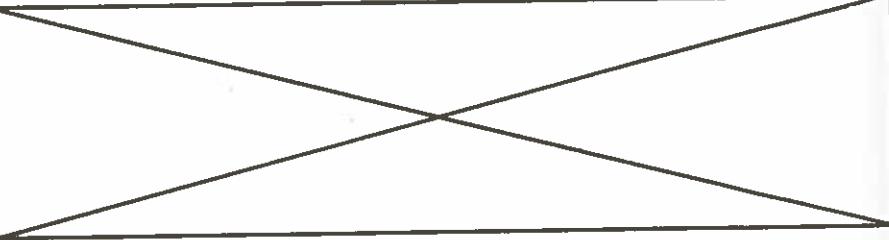
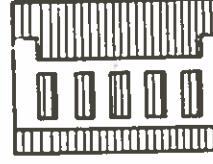
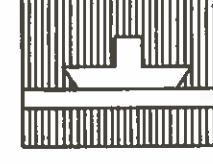
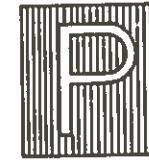
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
A.2 - Запрещение всякого обгона		A.2 - Запрещение всякого обгона /статья 6.28, п.3/
A.3 - Запрещение обгона, касающееся только составов		A.3 - Запрещение обгона между составами, между составами и счлененными группами и между счлененными группами. Запрещение не применяется, если по крайней мере один из составов является толкаемым и его размеры не превышают 110 x 12 м /см.статью 6.11/
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/ /см.статью 7.03/		A.5 - Запрещение стоянки со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см.статью 7.03/
A.6 - Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, троны и цепи со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см.статьи 6.18, 6.19 и 7.04/		/см.статьи 6.18 и 7.04/
A.7 - Запрещение швартоваться у берега со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см. статью 7.05/		/статья 7.05, п.1/
A.8 - Запрещение делать повороты /см.статью 6.13/		/статья 6.13, п.4/

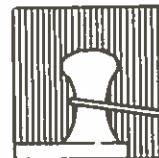
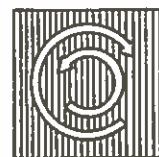
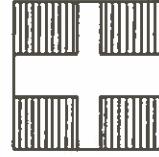
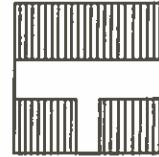
Е П С В В П	РАСХОДДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОДДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
A.9 - Запрещение создавать болтанку /см.статью 6.20/  или 	A.9 - Запрещение создавать болтанку или присасывание /статья 6.20, п.1/ 	
A.10 - Запрещение прохода вне обозначенного пространства /см.статью 6.24/ 	A.10 - Запрещение плавания вне обозначенного пространства /статья 6.24, п.2"а"/	
A.II - Запрещение прохода, но необходимо приготовиться к движению /см.статьи 6.26 и 6.28/ 	A.II - Запрещение прохода, но необходимо приготовиться к движению /статья 6.28, п.6"с"/. /Один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, - погашен/ 	A.II - Запрещение прохода, но необходимо приготовиться к движению /см.статью 6.28/ или 
		A.12 - Запрещение входа в порт или приток /см.статью 6.16/ 
В - ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ		
B.1 - Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой 		
B.2 - /см.статью 6.12 B.2 а/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта 	B.2 - а/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта, и придерживаться её 	
B.2 б/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта 	б/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта, и придерживаться её /статья 6.12, п.1/	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>В.3 - /см.статью 6.12/</p> <p>В.3 а/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта</p>  <p>В.3 б/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта</p> 	<p>В.3 - а/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта</p> <p>б/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта /статья 6.12, п.1/</p>	<p>В.3 - а/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта /см.статью 6.12/</p> <p>б/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта /см.статью 6.12/</p>
<p>В.4 - /см.статью 6.12/</p> <p>В.4 а/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта</p>  <p>В.4 б/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта</p> 	<p>В.4 - а/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта</p> <p>б/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта /статья 6.12, п.1 и 2/</p>	
<p>В.5 - Предписание остановиться в соответствии с условиями, предусмотренными в Правилах /см. статьи 6.26 и 6.28/</p> 	<p>/ Статьи 6.26, п.2 и 6.28, п.2/</p>	<p>В.5 - Предписание остановиться в некоторых случаях /см.статью 6.28/</p>
<p>В.6 - Предписание не превышать указанную скорость /в км/час/</p> 	<p>В.6 - Предписание не превышать указанную по отношению к берегам скорость /в км/час или милях/ час на морском участке/</p>	
<p>В.7 - Предписание подать сигнал свистком</p> 	<p>В.7 - Предписание подачи звукового сигнала</p>	<p>В.7 - Предписание подать звуковой сигнал</p>
<p>В.8 - Предписание соблюдать особую бдительность /см.статью 6.08/</p> 	<p>/статья 6.08, п.2/</p>	

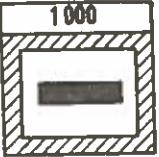
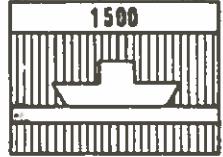
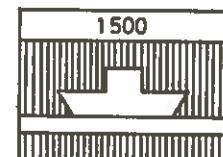
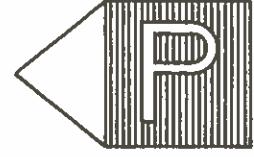
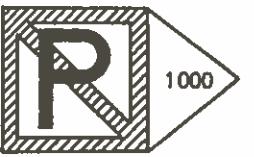
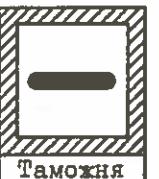
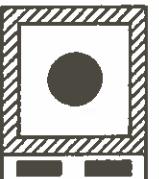
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>В.9 - Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет плывущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость /см. пункт 4 статьи 6.1б/</p> <p>B.9 а/ </p> <p>B.9 б/ </p>	<p>РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД</p> <p>/статья 6.1б, п.3/</p>	<p>РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР</p> <p>XX</p>
<p>С - СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ</p> <p>С.1 - Глубина ограничена</p> <p></p>		
<p>С.2 - Свободная высота над уровнем воды ограничена</p> <p></p>		
<p>С.3 - Ширина прохода или фарватера ограничена</p> <p></p>		
<p>С.4 - Имеются ограничения судоходства, необходимо ознакомиться с ними</p> <p></p>		<p>С.4 - Имеются ограничения судоходства; они написаны на табличке под сигнальным знаком</p>
<p>С.5 - Фарватер удален от правого /левого/ берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает в метрах расстояние от берега, на котором следует держаться судам</p> <p></p>	<p>Слова: "расстояние от берега" заменены словами: "расстояние от сигнального знака".</p>	<p>С.5 - Фарватер удален от правого /левого/ берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает в метрах расстояние от берега, на котором должны держаться суда.</p>

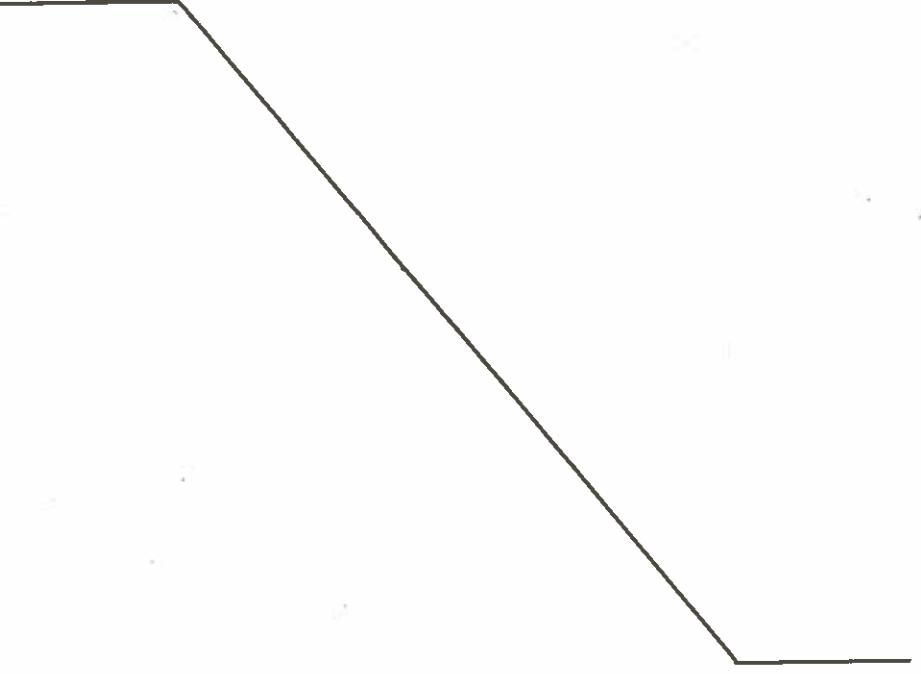
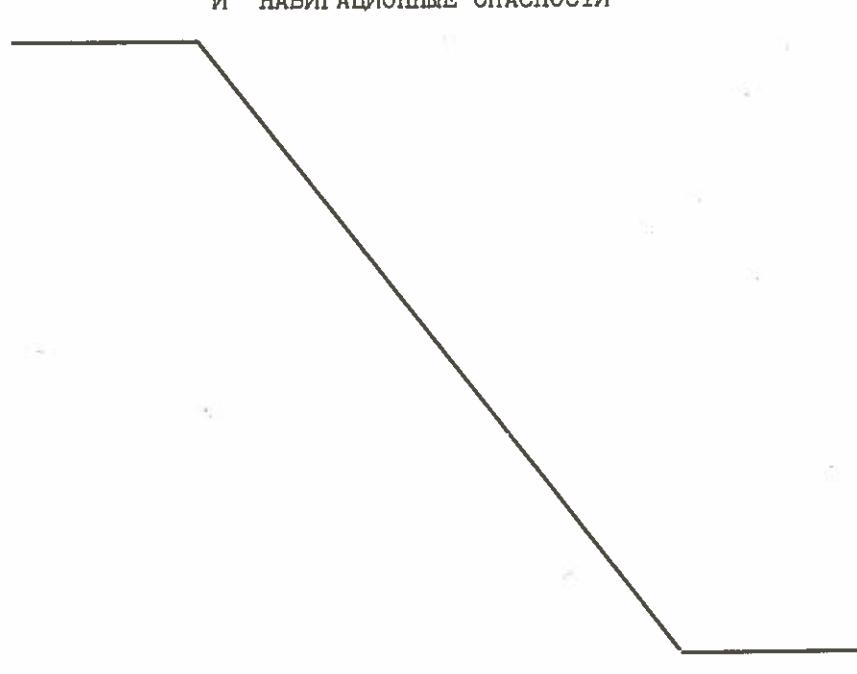
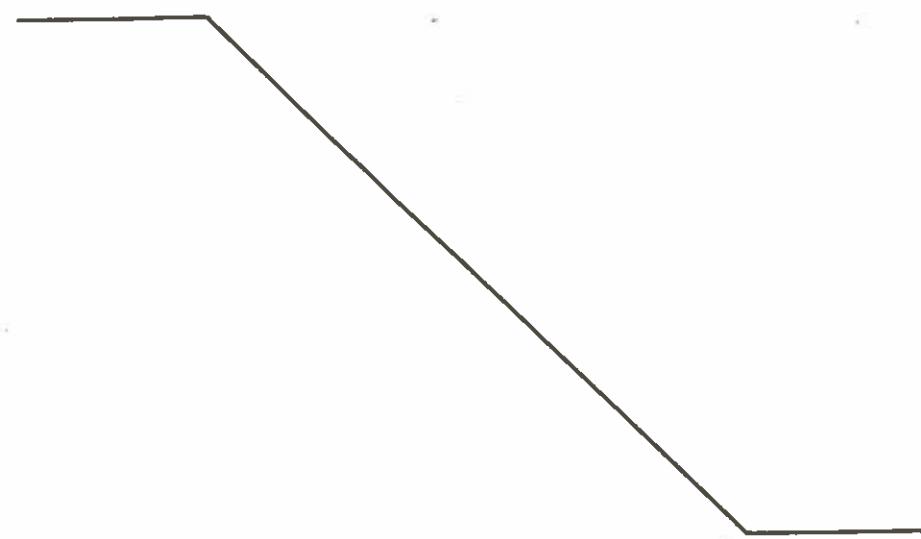
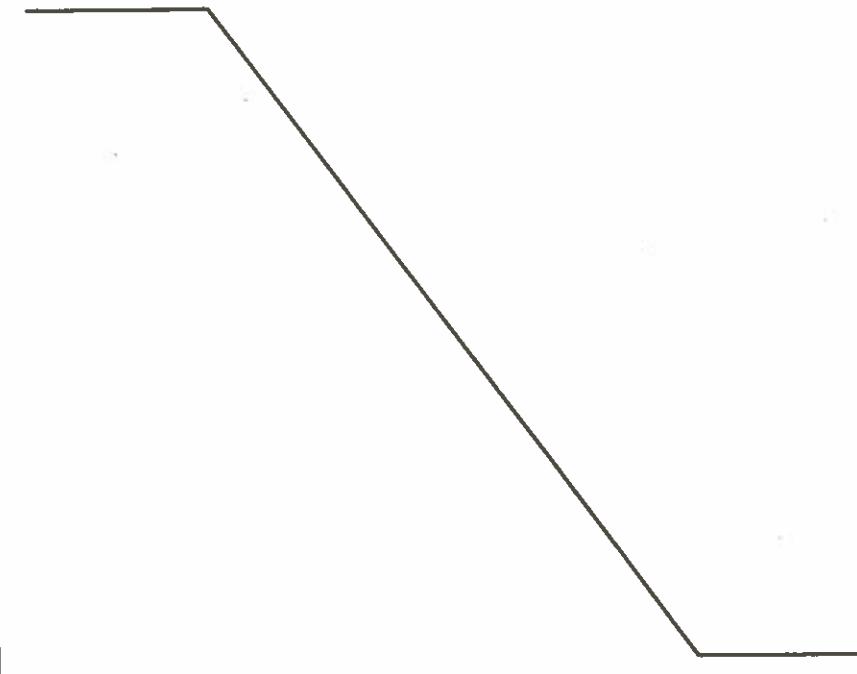
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
<p>D. - СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ</p> <p>D.1 - Рекомендуемый проход а/ в обоих направлениях /см.статьи 6.25 и 6.27/</p>  <p>или</p> <p>б/ только в указанном направлении /проход в противоположном направлении запрещается/ /см.статью 6.25/</p>  <p>или</p>  <p>или</p>	<p>/статьи 6.25, п.2"а" и 6.27, п.4/</p>  <p>или</p> <p>/статья 6.25, п.2"в"/</p>  <p>или</p>	<p>/см.статью 6.25/</p>  <p>или</p>  <p>или</p>
<p>D.2 - Указание держаться в указанном пространстве /см.статью 6.24/</p>  <p>или</p> 	<p>/статья 6.24, п.2"в"/</p>	
<p>D.3 - Указание движения</p> <p>в направлении стрелки</p>  <p>или</p> <p>в направлении от постоянного огня к ритмичному огню /изофаза/</p> 	<p>В направлении от постоянного белого огня к ритмичному белому огню /изофаза/</p>	

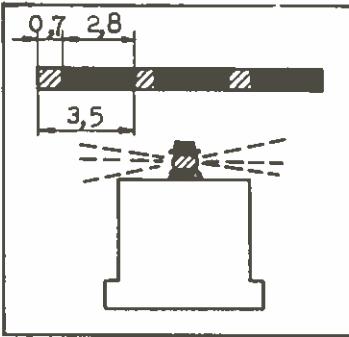
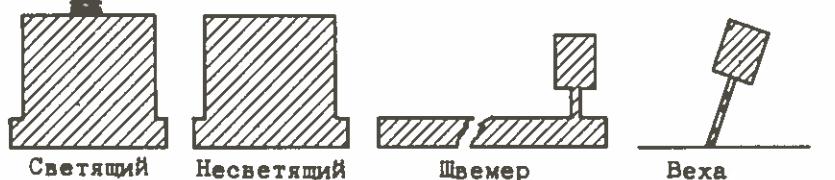
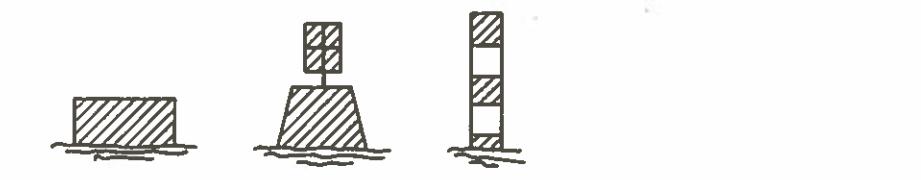
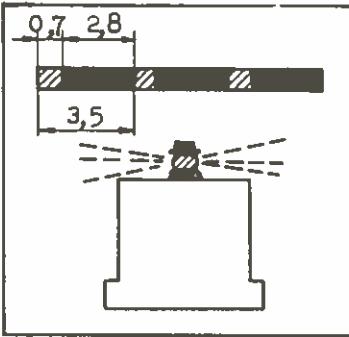
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>E - УКАЗАТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ</p> <p>E.1 - Разрешение прохода /общий сигнальный знак/ /см. статьи 6.08, 6.26, 6.27 и 6.28/</p>  <p></p> <p></p>	<p>E.1 - Разрешение прохода /общий сигнальный знак/, /статьи 6.08, п.2; 6.26, п.4"в" и 5; 6.27, п.2 и 6.28, п.6"д" и 7"в"/</p> <p>либо щит</p>  <p>либо зеленый огонь</p>  <p>либо отмашка зелено-бело-зеленым флагом</p> 	<p>/см. статьи 6.08, 6.27 и 6.28/</p> 
<p>E.2 - Пересечение воздушного кабеля</p> 		<p>E.2 - Пересечение электрического кабеля</p> 
<p>E.3 - Плотина</p> 		
<p>E.4 - Паром, не передвигающийся свободно</p> 		
<p>E.5 - Разрешение стоянки со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /на якоре или на швартовых у берега/ /см. статью 7.03/</p> 	<p>E.5 - Разрешение или рекомендация стоянки со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /на якоре или на швартовых у берега/ /статьи 7.01, п.3 и 7.03, п.1/</p>	<p>E.5 - Разрешение стоянки со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см. статью 7.03/</p>

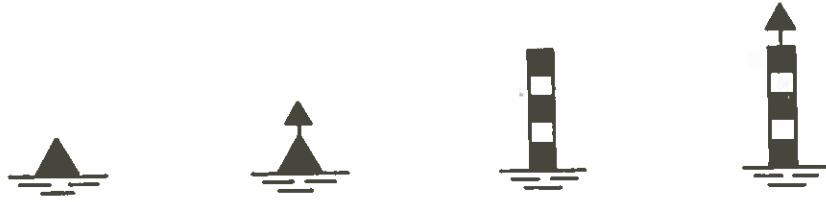
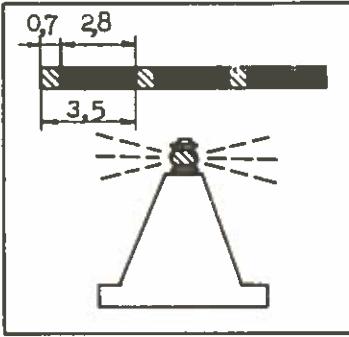
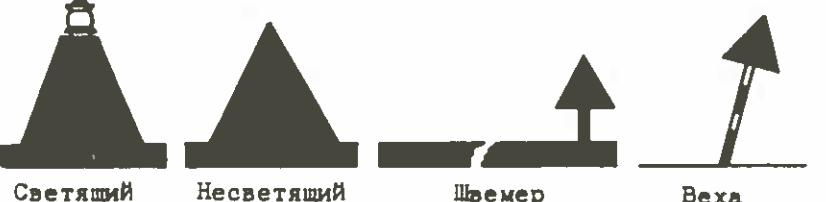
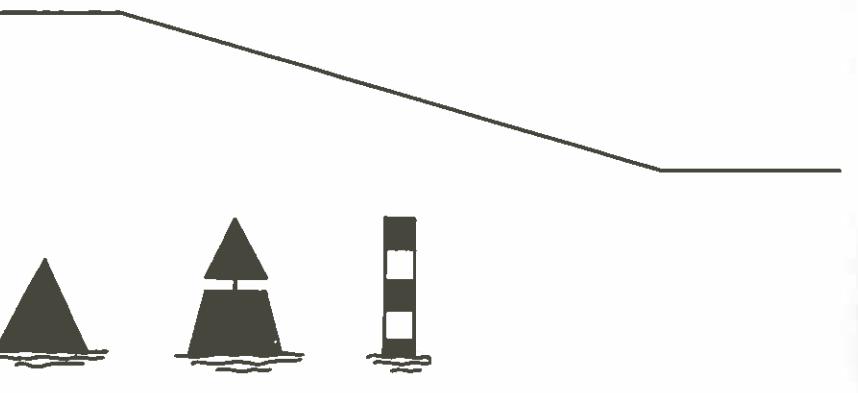
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
E.6 - Разрешение стоять на якоре со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см.статью 7.04/, или неприменение запрещения волочить якоря, тросы или цепи /см.статью 6.18/		E.6 - Разрешение или рекомендация стоять на якоре со стороны водного 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/
E.7 - Разрешение швартоваться у берега со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /см.статью 7.05/		E.7 - Разрешение или рекомендация швартоваться у берега со стороны водного пути, на которой установлен сигнальный знак /статья 7.01, п.3/
E.8 - Указание места для поворота /см.статьи 6.13 и 7.03/		/статьи 6.13, п.4 и 7.03, п.2"ф"/
E.9 - Встречные пути рассматриваются как притоки пути, по которому идет судно /см.статью 6.16/	E.9 а/  E.9 б/ 	/статья 6.16, п.1/
E.10 - Путь по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути /см.статью 6.16/	E.10 а/  E.10 б/ 	/статья 6.16, п.1/

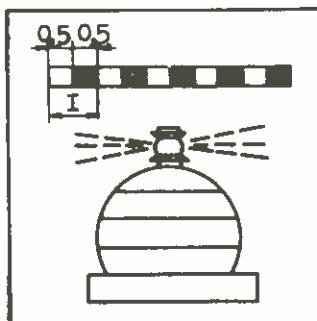
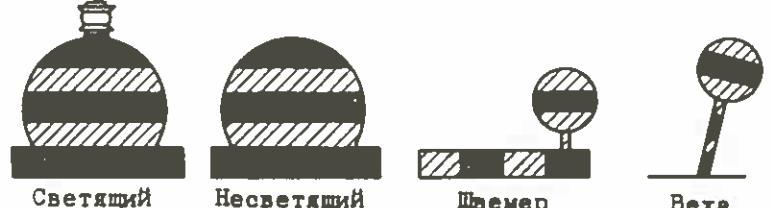
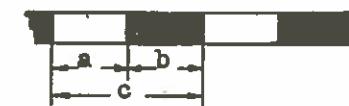
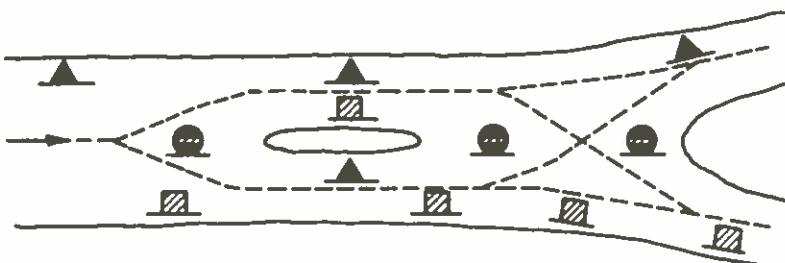
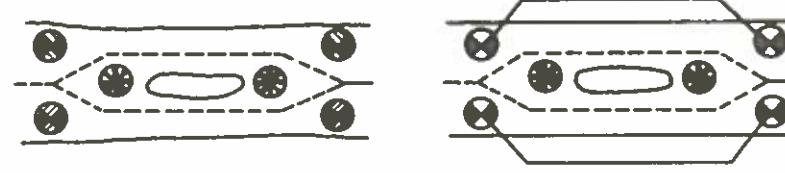
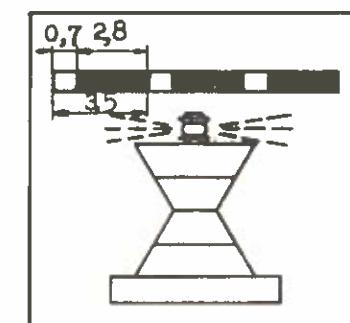
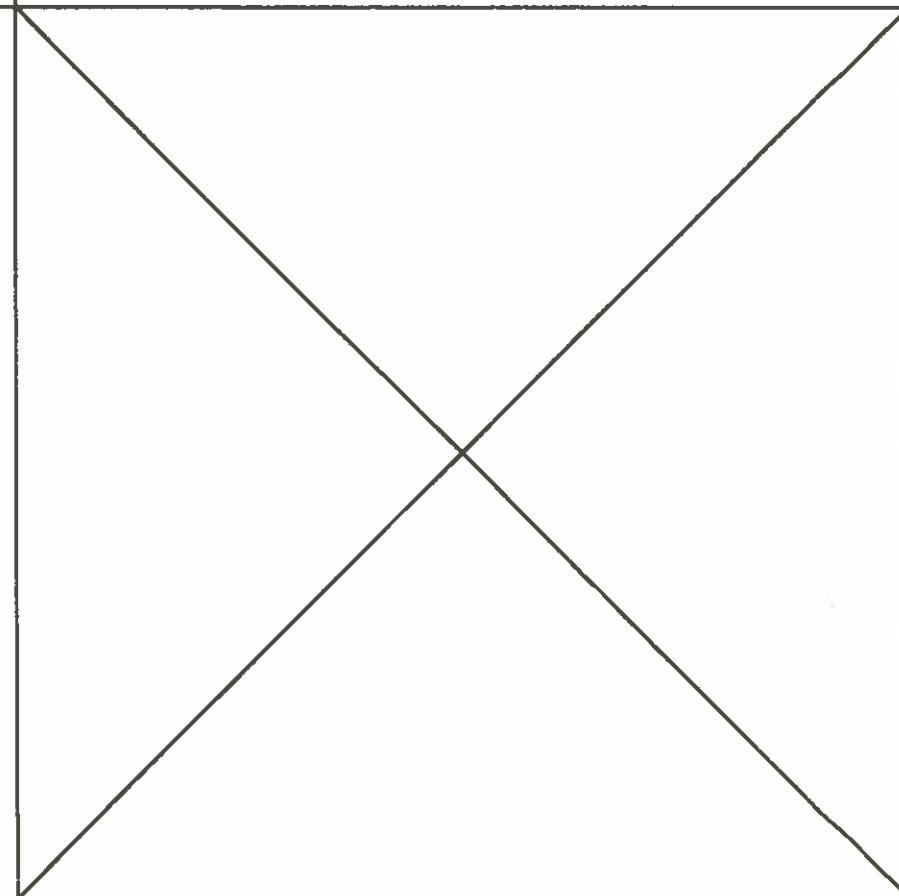
Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
E.II - Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения		E.II - Конец предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения /статья 6.12, п.1/
В Резолюцию № I включено следующее: "E.IV. a/ 4. - Место забора питьевой воды".		E.I2 - Место забора питьевой воды
В Резолюцию № I включено следующее: "E.IV. a/ 3. - Телефонный пост".		E.I3 - Телефонный пост для нужд судоходства
		В Руководство по ограждению включено следующее: "6.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ щиты Дополнительные указания могут даваться посредством голубых щитов с символом белого цвета. Примеры: питьевая вода телефон"
	E.I4 - Указание навигационных условий на судоходном пути: a/ указание, что на судоходном пути не имеется затруднений /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./ белый постоянный огонь или два белых постоянных огня, расположенные рядом по горизонтали	E.I2 - Указание выходящих судов /см.статью 6.16/

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p>Раздел П - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ Основные сигнальные знаки /см.раздел I/ могут быть дополнены следующими сигнальными знаками:</p>		<p>РАЗДЕЛ П ДОЩЕЧКИ, ТАБЛИЧКИ ИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ НАДПИСИ Основные сигнальные знаки раздела I могут быть дополнены щитками, табличками или дополнительными надписями.</p>
<p>I. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие, указанное основным сигнальным знаком. Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.</p> <p>Примеры:</p>   <p>Остановка через I. 000 м Паром через I. 500 м</p>	<p>Слово "Примечание" пропущено.</p>	<p>Слово "Примечание" пропущено.</p> <p>Примеры:</p>   <p>Через I. 000 м запрещается превышать скорость I2 км/час Через I. 500 м паром, не передвигающийся свободно</p>
<p>2. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак. Примечание: Стрелки не должны быть обязательно белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним.</p> <p>Примеры:</p>   <p>Разрешение стоянки</p>   <p>Запрещение стоянки /на I000 м/</p>	<p>Слово "Примечание" пропущено. Стрелки должны быть белого цвета и должны помещаться рядом с основным сигнальным знаком.</p>	<p>Текст примечания пропущен.</p>
<p>3. Таблички с надписями, дающие дополнительные объяснения или указания. Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком</p> <p>Примеры:</p>    <p>Остановка для таможенного осмотра Внимание: Паром Подать сигнал свистком - два продолжительных звука</p>	<p>Слово "Примечание" пропущено.</p>	<p>Слово "Примечание" пропущено.</p> <p>Подать сигнал - два продолжительных звука.</p>

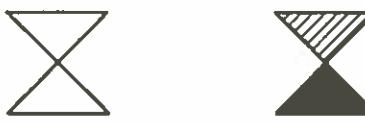
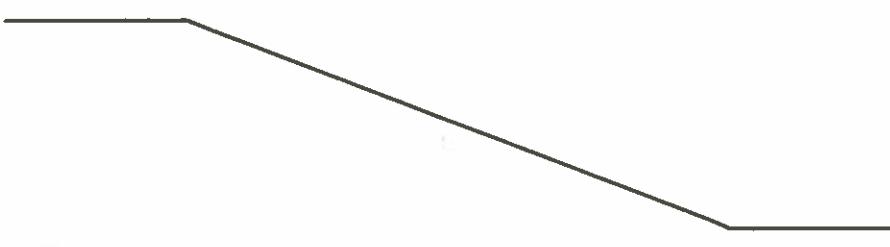
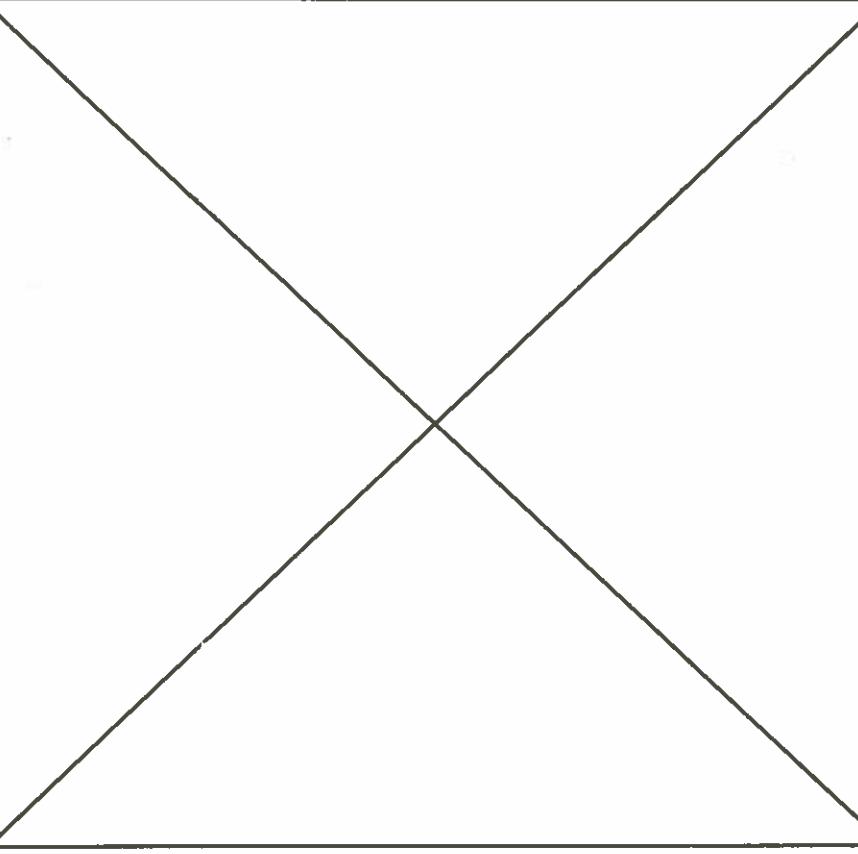
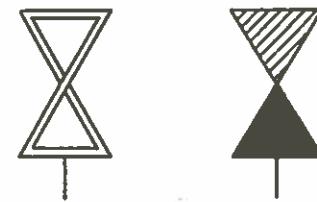
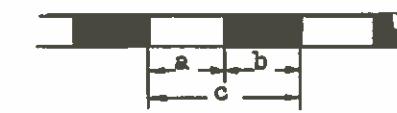
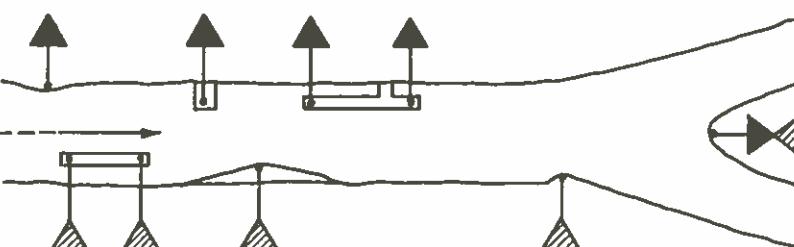
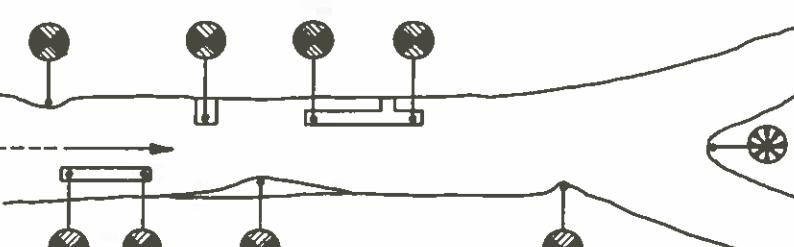
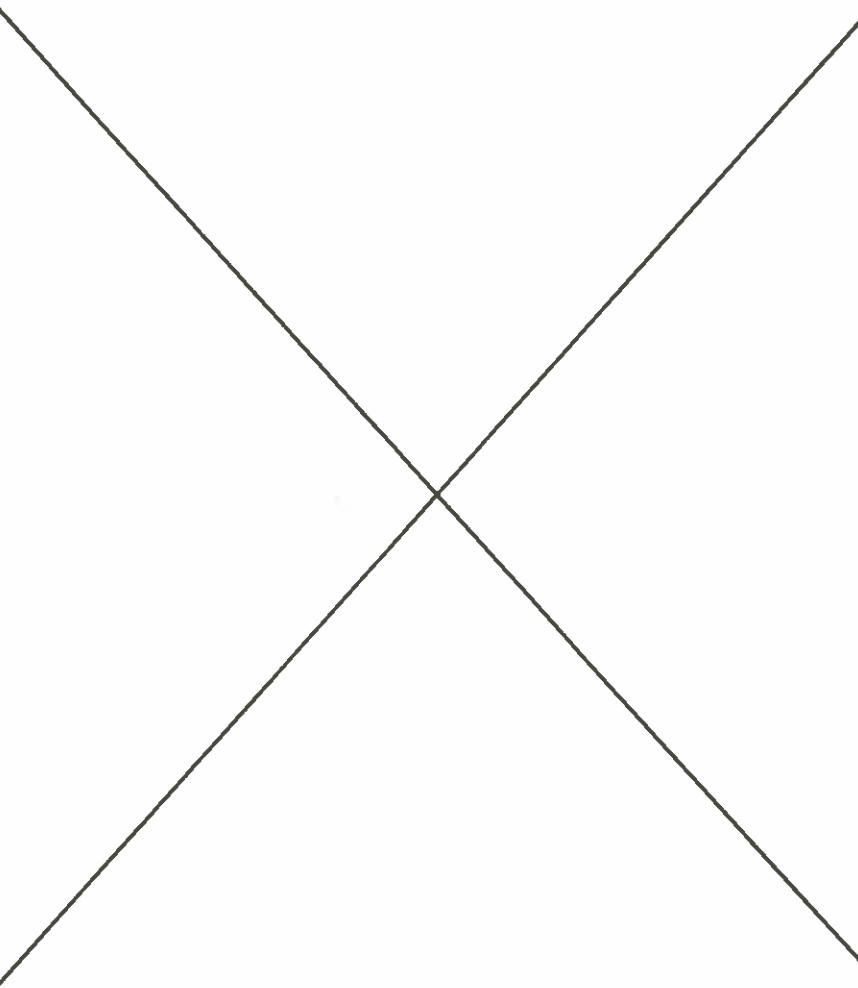
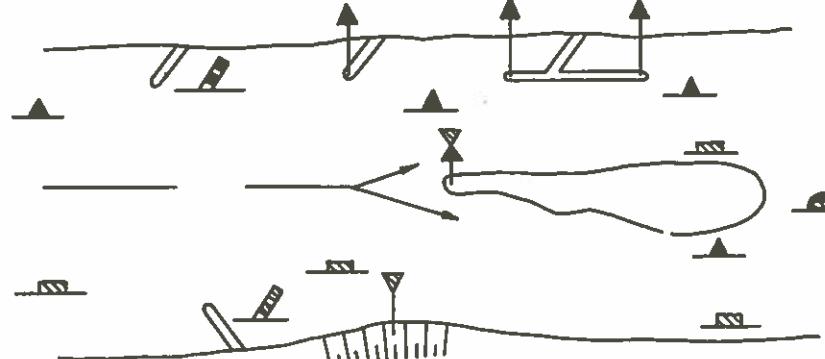
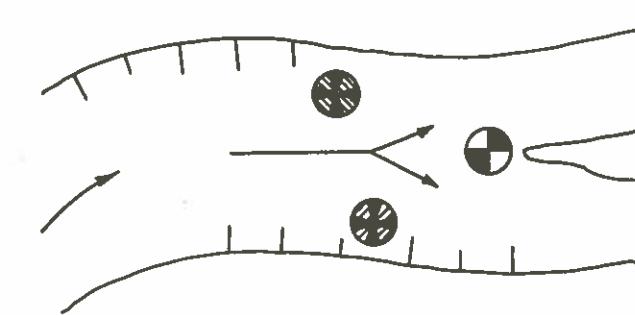
СИГВВП	ОППД	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p>В. СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ</p> 	<p>ПЛАВУЧИЕ И БЕРЕГОВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ СТОРОНЫ ФАРВАТЕРА И НАВИГАЦИОННЫЕ ОПАСНОСТИ</p> <p>Приложение 8</p> 	<p>3. ОГРАЖДЕНИЕ ФАРВАТЕРА</p> <p>Фарватер Рейна не имеет постоянного ограждения. Буны, мели посреди фарватера и береговые откосы могут быть ограждены с помощью плавучих бакенов или сигнальных знаков, находящихся на суше.</p> <p>3.1 ДНЕВНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ</p> <p>3.2 НОЧНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ</p> <p>Ночное ограждение осуществляется с помощью сигнальных знаков, обычно закрепляемых на специальных стойках, установленных на оконечностях бун, а также с помощью светящихся буев.</p> <p>Выше парома Спик:</p> <p>Только некоторые существующие береговые ориентиры обозначаются огнями.</p> <p>Ниже парома Спик:</p> <p>Огни расположены вдоль реки со стороны фарватера. Они пронумерованы в возрастающем порядке в направлении обратном течению и размещены таким образом, что в ясную погоду можно, по крайней мере, всегда различить нижеследующие огни.</p>
<p>B.I Сигнальные знаки, ограждающие стороны фарватера</p> <p><u>Примечание:</u> Если компетентные органы считают это целесообразным, они устанавливают и опубликовывают минимальное расстояние, на котором суда могут проходить от буев и швемеров.</p> 	<p>A - ПЛАВУЧЕЕ ОГРАЖДЕНИЕ</p> 	<p>3.1.1 Плавучие бакены</p> <p>Плавучие бакены убираются только в случае опасности ледохода. Они могут быть также сняты во время паводка. Как правило, после паводка они устанавливаются вновь, как только уровень воды установится под отметкой I /статья 10.01 ПППР/.</p> <p>Бакены, служащие для ограждения фарватера, устанавливаются приблизительно в 5 метрах за его сторонами. Но, как правило, бакены, предназначенные для обозначения бун и мелей в середине фарватера, размещаются либо перед, либо на оконечностях этих бун и мелей.</p> <p>Необходимо держаться на достаточном расстоянии от бакенов, чтобы не подвергаться опасности сесть на мель или не столкнуться с препятствием.</p> <p>Все бакены и, в случае необходимости, их топовые знаки имеют радиолокационные отражатели.</p> <p>Швемеры, как правило, используются для ограждения бун и мелей в середине фарватера.</p> <p>Расстановка бакенов осуществляется согласно местным правилам.</p>

С И Г В В П	О П П Д	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p><u>Правая сторона фарватера ограждается</u></p> <p>Днем: Красными буями, предпочтительно цилиндрической формы, или красно-белыми швемерами } с красным топовым цилиндрической формой знаком или без него</p> <p>Примечание: Если буи не имеют цилиндрической формы, топовый знак является обязательным.</p>  <p>Ночью: Красные ритмичные огни любого типа и характеристики или белые огни с проблесками или с перерывами с четной характеристикой.</p> 	<p>A.1 - Правые светящий и несветящий буи, швемер и веха служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают правую сторону фарватера и опасности правого берега реки.</p>  	<p><u>Правая сторона</u></p> <p>Красные буи цилиндрической формы или красные буи с топовым знаком в форме цилиндра, или швемеры.</p>   <p>Красные ритмичные огни</p> <p>Примеры:</p> <p>Выше парома Спик Огни с перерывами</p>  <p>Ниже парома Спик Огни с перерывами</p>  <p>Огонь нечетной характеристики</p> <p>Огонь четной характеристики</p> <p>a=1,5 сек = свет b=0,5 сек = темнота c=2,0 сек = период</p> <p>a=1,2 сек = свет b=0,4 сек = темнота c=1,6 сек = период</p> <p>a=3,0 сек = свет b=1,0 сек = темнота c=4,0 сек = период</p>

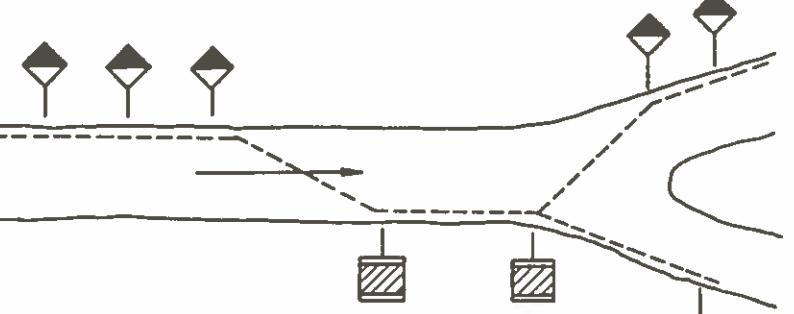
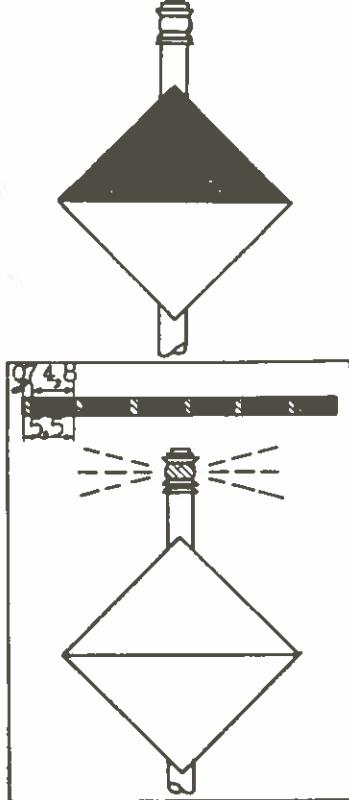
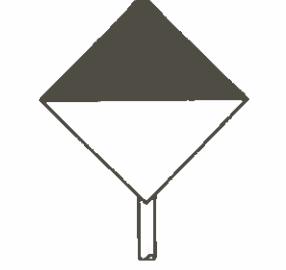
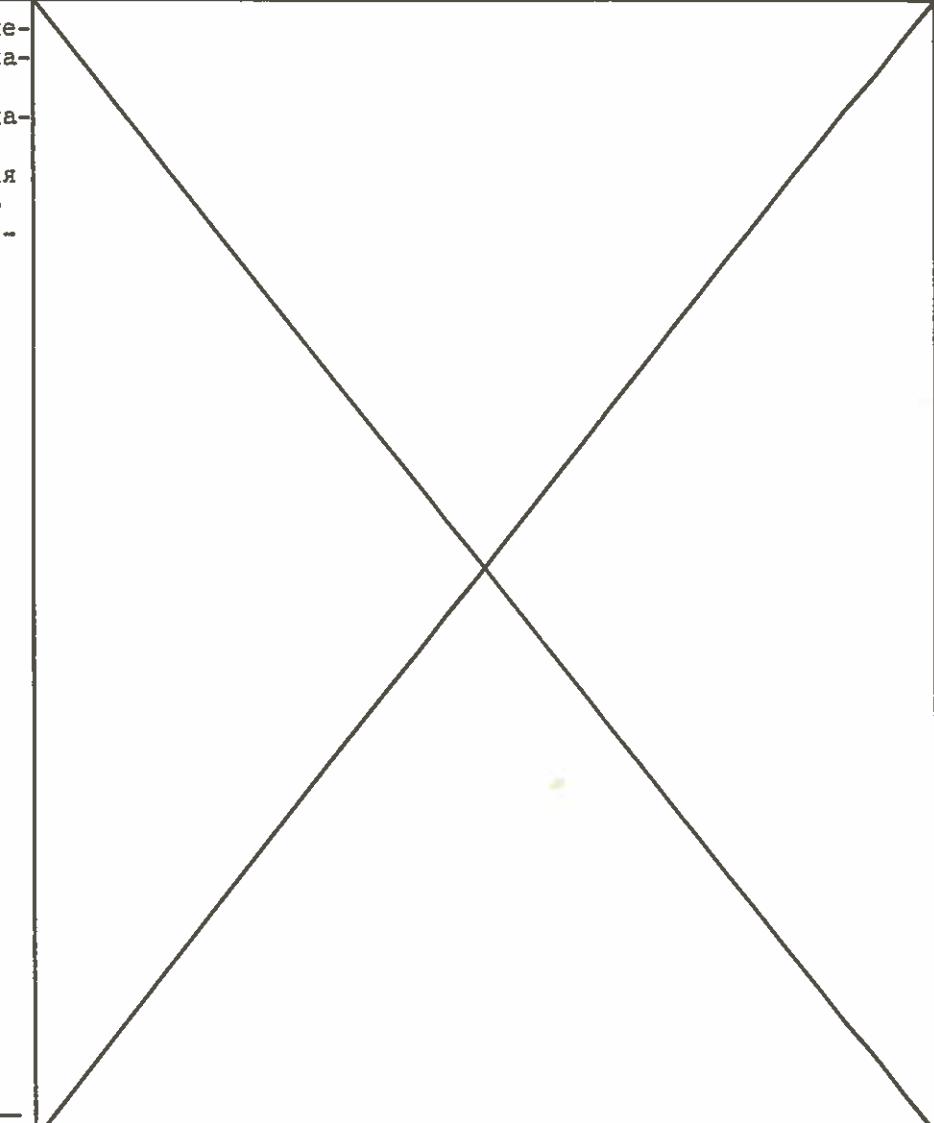
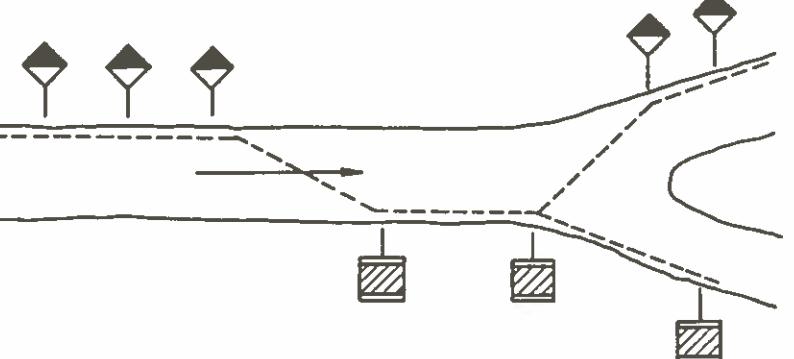
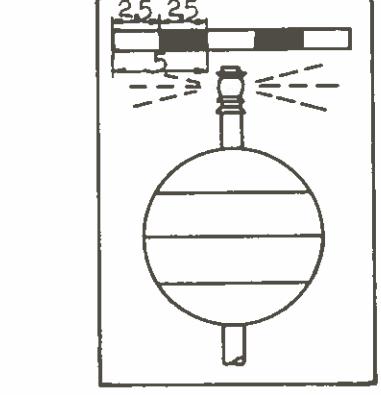
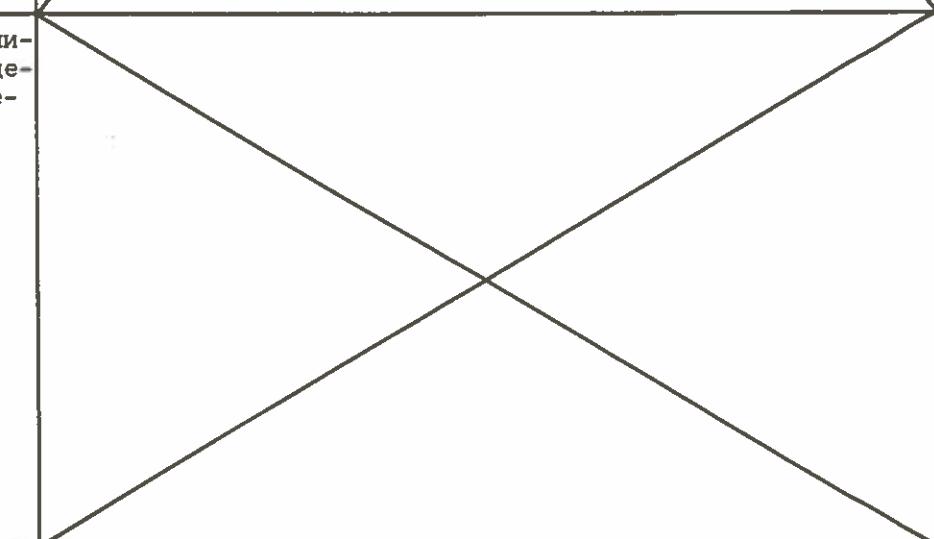
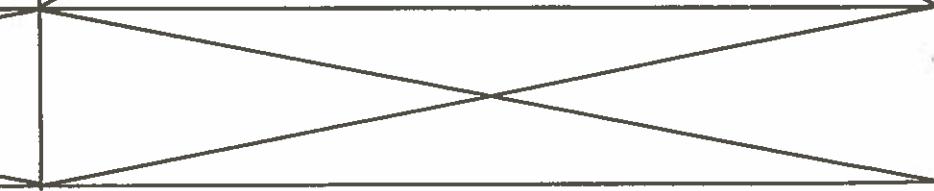
С И Г В В П	О П П Д	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ		
<p><u>Левая сторона фарватера ограждается</u></p> <p>Днем: Черными буями, предпочтительно конической формы или черно-белыми швемерами } с черным топовым коническим знаком или без него</p> <p><u>Примечание:</u> Если буи не имеют конической формы, топовый знак является обязательным.</p>  <p>Ночью: Зеленые ритмичные огни любого типа и характеристики или белые огни с проблесками или с перерывами с нечетной характеристикой.</p> 	<p>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.</p> 	<p><u>Левая сторона</u></p> <p>Черные буи конической формы или черные буи с топовым знаком в форме конуса, или швемеры с черно-белыми полосками.</p>  <p>Зеленые ритмичные огни</p> <p>Примеры:</p> <table border="0"> <tr> <td>Выше парома Спик Огни с перерывами</td> <td>Ниже парома Спик Огни с перерывами</td> </tr> </table>  <p>Огонь нечетной характеристики Огонь четной характеристики</p> <p> $a=1,5$ сек = свет $a=1,2$ сек = свет $a=3,0$ сек = свет $b=0,5$ сек = темнота $b=0,4$ сек = темнота $b=1,0$ сек = темнота $c=2,0$ сек = период $c=1,6$ сек = период $c=4,0$ сек = период </p>	Выше парома Спик Огни с перерывами	Ниже парома Спик Огни с перерывами
Выше парома Спик Огни с перерывами	Ниже парома Спик Огни с перерывами			

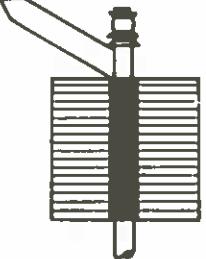
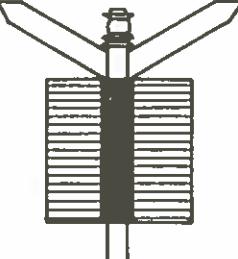
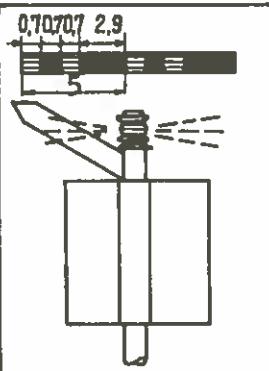
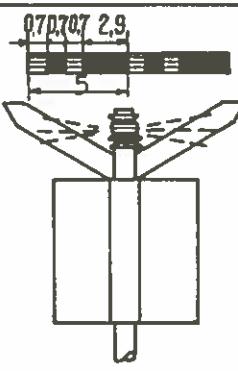
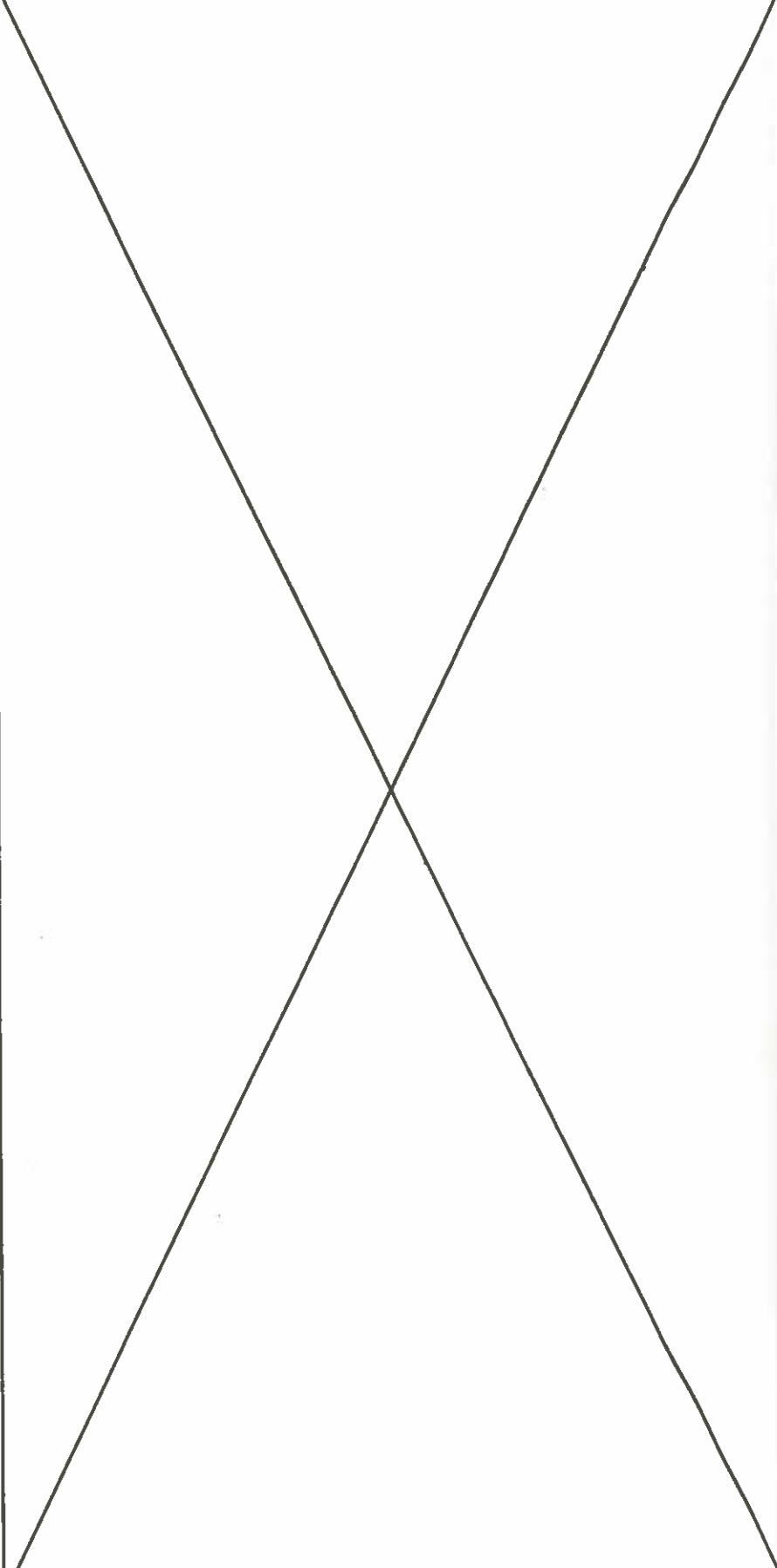
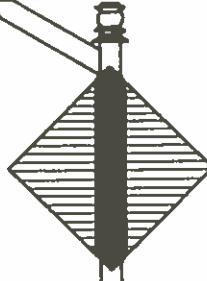
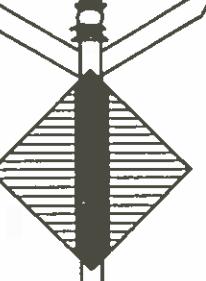
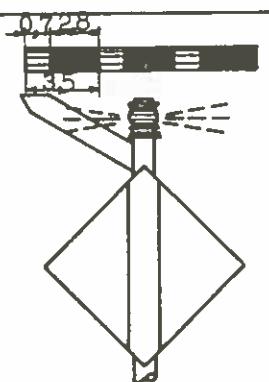
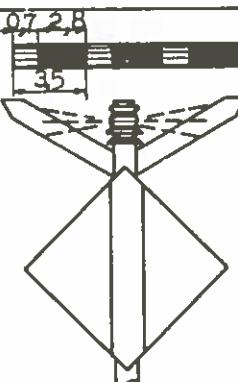
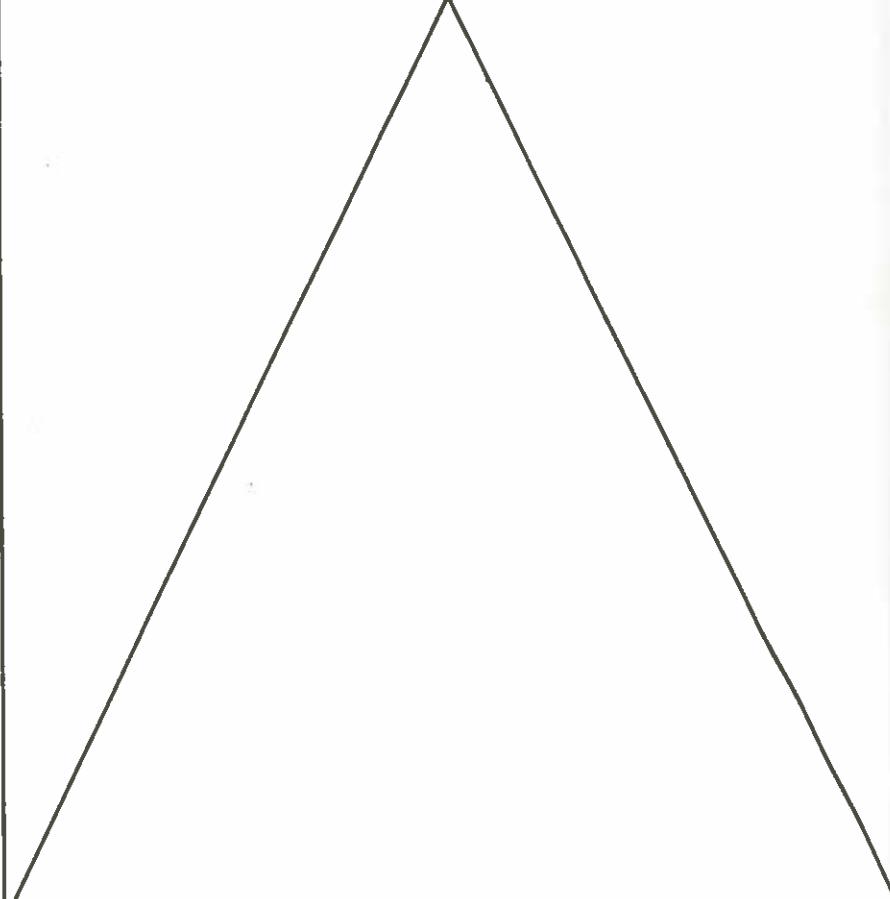
СИГВВП	ОППД	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p><u>Место разъединения фарватера обозначается</u></p> <p>Днем: Красно-черными буями, предпочтительно сферической формы, или красно-черными швемерами } с красно-черной сферической формы, или красно-черными швемерами</p> <p>Примечание: Если буи не имеют сферической формы, топовый знак является обязательным.</p>  <p>Ночью: Белые мигающие огни /или, в случае необходимости, проблесковые огни с равномерными проблесками/.</p> 	<p>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.</p> 	<p>Знаки, служащие для обозначения мест разъединения фарватера, буи сферической формы с горизонтальными красно-черными полосками или буи с топовым знаком сферической формы с черно-красными полосками.</p>  <p>Белые проблесковые огни с равномерными проблесками.</p>  <p>Например: a = 2,5 сек = свет b = 2,5 сек = темнота c = 5,0 сек = период</p>
<p>Примеры:</p> <p>Днем:</p>  <p>Ночью:</p> 	<p>A.4 - Осевые светящий и несветящий буи и швемер могут выставляться по оси фарватера на широком водном пространстве, не имеющем навигационных опасностей.</p>  	

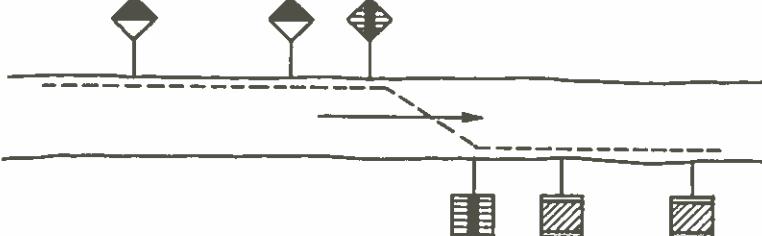
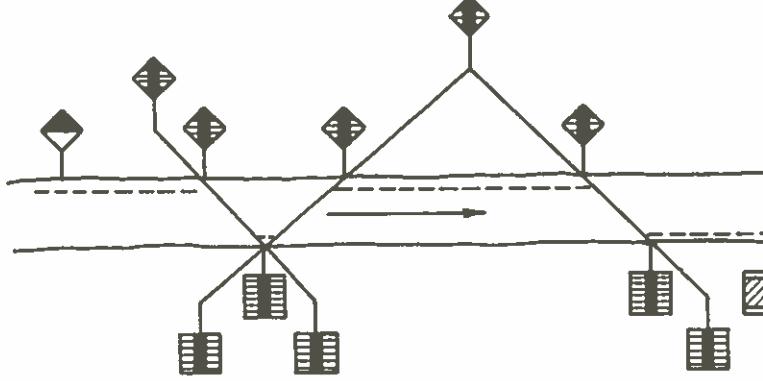
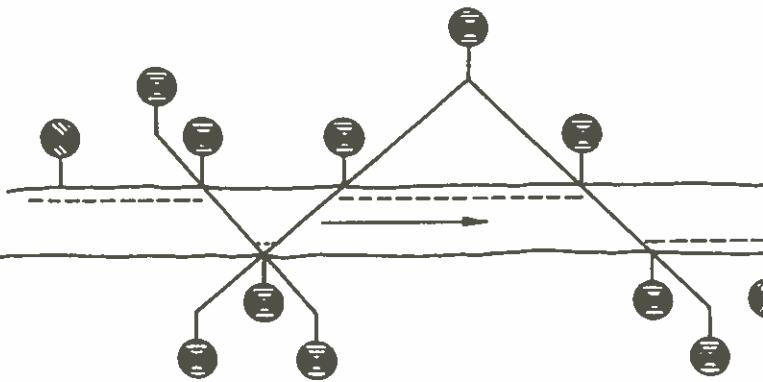
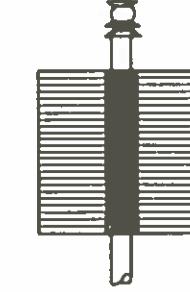
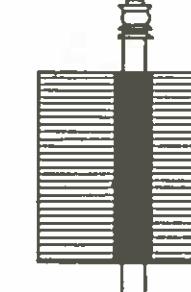
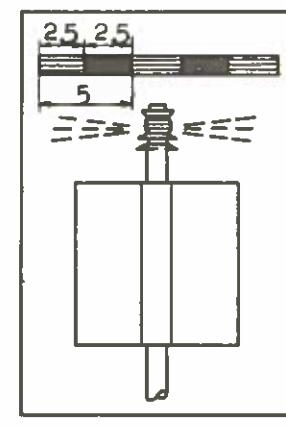
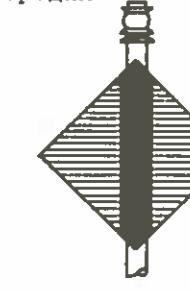
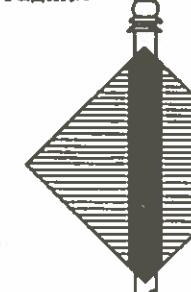
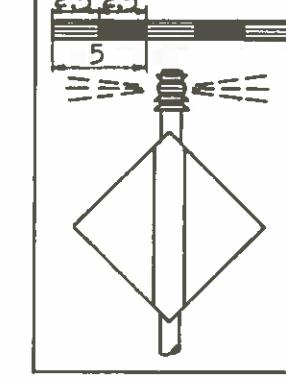
СИГВВП	ОППД	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p>В.П Сигнальные знаки, ограждающие опасные пункты</p> <p>Под опасными пунктами следует понимать оконечности бун, выступающие части берега, поймы, которые подвергнуты затоплению, постоянные препятствия и т.д. Сигнализация этих опасных пунктов производится при помощи буев и щемеров, предусмотренных в разделе В.І для ограждения сторон фарватера. Тем не менее, если в некоторых случаях предпочтительно установить неподвижную сигнализацию, должны применяться следующие сигналы:</p> <p>Правый берег</p> <p>Днем: Треугольные щиты, помещенные острием вниз } окрашенные по желанию в белый или красный цвет или неокрашенные</p> <p>Ночью: Красные ритмичные огни любого типа и характеристики или Белые проблесковые огни или огни с перерывами с четной характеристикой.</p>	<p>В - БЕРЕГОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ</p>	<p>3.1.2 Стационарные навигационные знаки</p> <p>Дневное ограждение бун, мелей в середине фарватера и береговых откосов осуществляется с помощью сигнальных знаков, помещаемых на столбах или стойках. Эти сигнальные знаки могут иметь радиолокационные отражатели, и тогда они называются радиолокационными маяками.</p> <p>Правая сторона</p> <p>Сигнальные знаки в форме треугольника вершиной вниз. Если они окрашиваются, то в красный цвет.</p>
<p>Левый берег</p> <p>Днем: Треугольные щиты, помещенные острием вверх } окрашенные по желанию в белый или черный цвет, или неокрашенные</p> <p>Ночью: Зеленые ритмичные огни любого типа и характеристики или Белые проблесковые огни или огни с перерывами с нечетной характеристикой.</p>	<p>В.8 - Правый береговой знак, ограждающий опасные пункты</p> <p>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, заливаемых в период высоких уровней воды.</p>	<p>Левая сторона</p> <p>Сигнальные знаки в форме треугольника вершиной вверх. Если они окрашиваются, то в черный цвет.</p>
	<p>В.9 - Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты</p> <p>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, заливаемых в период высоких уровней воды.</p>	<p>Красные ритмичные огни</p> <p>Примеры:</p> <p>Выше парома Спик Огни с перерывами</p> <p>Ниже парома Спик Огни с перерывами</p> <p>Огни нечетной характеристики</p> <p>$a=1,5$ сек = свет $b=0,5$ сек = темнота $c=2,0$ сек = период</p> <p>Огни четной характеристики</p> <p>$a=1,5$ сек = свет $b=0,4$ сек = темнота $c=1,6$ сек = период</p> <p>$a=3,0$ сек = свет $b=1,0$ сек = темнота $c=4,0$ сек = период</p> <p>Левые стороны</p> <p>Сигнальные знаки в форме треугольника вершиной вверх. Если они окрашиваются, то в черный цвет.</p>

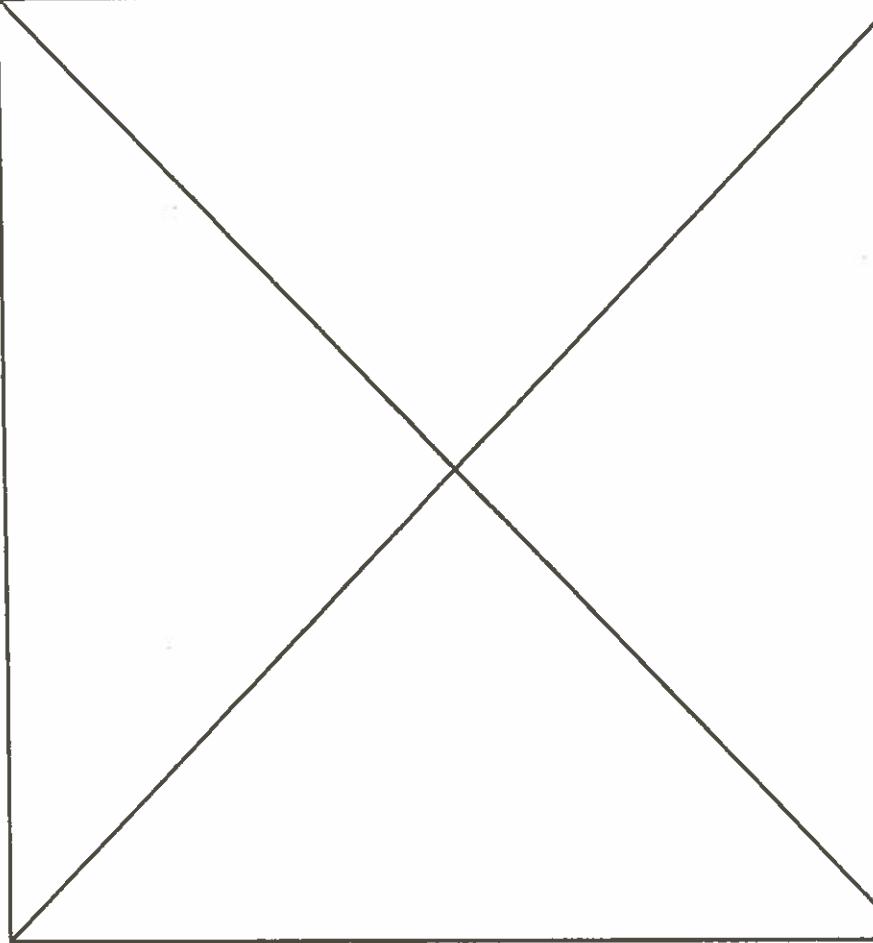
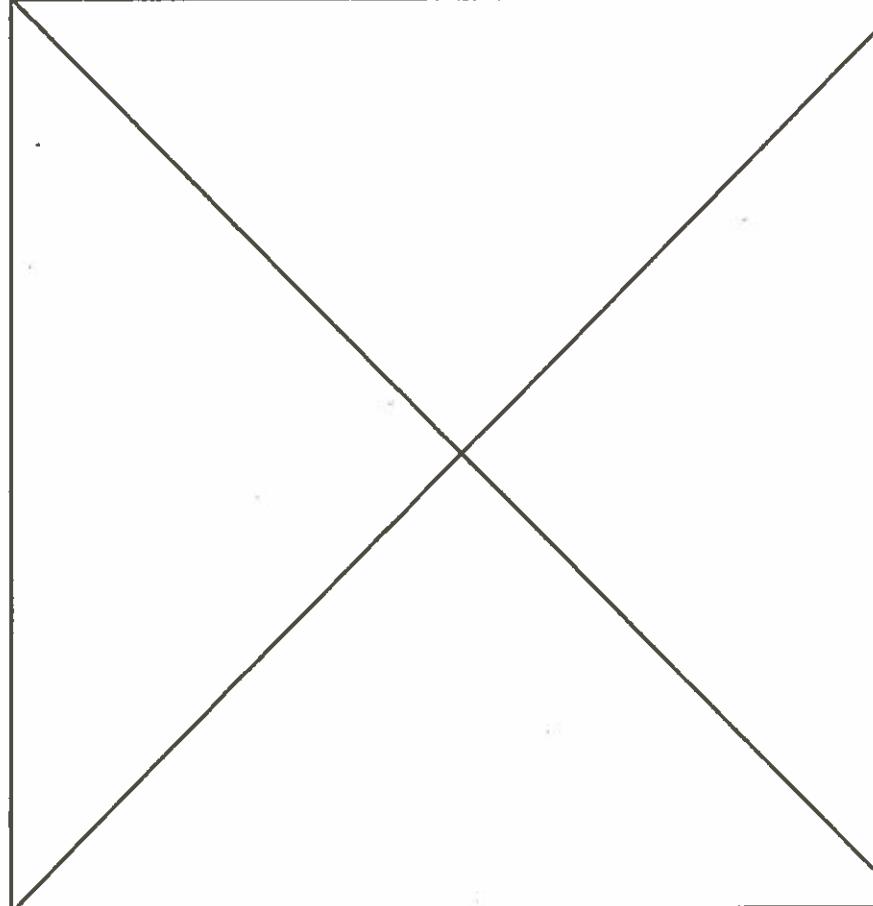
СИГВВП	ОППД	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p>Место разъединения фарватера</p> <p>Днем: Два помещенные один над другим } окрашенные по желанию треугольника, один вершиной } оба в белый цвет, или вверх, другой вершиной вниз } один в красный, другой в черный цвет, или оба неокрашенные</p>  <p>Ночью: Белые мигающие огни /или, в случае необходимости, проблесковые огни с равномерными проблесками/.</p> 	<p>ОППД</p> 	<p>Знаки, служащие для обозначения места разъединения фарватера</p> <p>Например, в самом начале мелей, которые разделяют фарватер.</p> <p>Два сигнальных знака треугольной формы один вершиной вверх, другой вершиной вниз. Окраска: верхний треугольник - красного цвета, нижний - черного.</p>  <p>Белые проблесковые огни с равномерными проблесками.</p>  <p>Например: a = 2,5 сек = свет b = 2,5 сек = темнота c = 5,0 сек = период</p>
<p>Примеры:</p> <p>Днем:</p>  <p>Ночью:</p>  <p>Примечания: 1. Вышеуказанные щиты могут заменяться решетчатыми конструкциями или телами вращения такой же внешней формы и цвета. 2. Вышеуказанные красные и черные щиты могут также применяться для указания правой и левой стороны у выхода на судоходный путь.</p>	<p>ОППД</p> 	<p>4. ПРИМЕР ОГРАЖДЕНИЯ ОДНОГО ИЗ УЧАСТКОВ РЕКИ</p> <p>Днем:</p>  <p>Ночью выше парома Спик:</p> 

С И Г В В П	О П П Д	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p>В.Ш Сигнальные знаки, указывающие положение фарватера</p> <p>Примечание: 1. Знаки судоходной обстановки указывают положение фарватера по отношению к берегам и, в случае необходимости, направление фарватера при перевале его от одного берега к другому.</p> <p>2. Знаки судоходной обстановки могут применяться в качестве отдельных ориентировочных пунктов для судоводителей.</p> <p>3. Некоторые нижеуказанные щиты могут быть заменены вертикальными фигурами, имеющими ту же внешнюю форму и тот же цвет</p>		<p>Ночью ниже парома Спик:</p>
<p><u>На правом берегу</u></p> <p>Днем: Четырехугольные щиты /горизонтальные и вертикальные стороны/; красные с белой горизонтальной каймой с двух сторон или рейки, составленные в виде четырехугольника, окрашенные по желанию в белый или красный цвет или неокрашенные.</p> <p>Ночью: Красные ритмичные огни любого типа и характеристики или Белые проблесковые огни или огни с перерывами с четной характеристикой.</p>	<p>В.І - 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.</p> <p>В.ІО - Правый береговой несветящий знак устанавливается только в исключительных случаях, где русло реки узкое, и служит для указания примерного направления фарватера.</p>	

СИГВВП	ОППД	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p><u>На левом берегу</u></p> <p>Днем: Четырехугольные черные и белые щиты /с горизонтальными и вертикальными диагоналями/ или Рейки, составленные в виде четырехугольника, окрашенные по желанию в белый или черный цвет или неокрашенные.</p>  <p>Ночью: Зеленые ритмичные огни любого типа и характеристики или Белые проблесковые огни или огни с перерывами с нечетной характеристикой.</p> 	<p>B.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.</p>  <p>B.II - Левый береговой несветящий знак устанавливается только в исключительных случаях, где русло реки узкое, и служит для указания примерного направления фарватера.</p> 	
<p>Пример:</p> 	<p>B.7 - Средний береговой огонь /маяк/ - развилка устанавливается на концах островов в пункте, где остров разделяет русло на два судоходных рукава, а также на берегу в устьях каналов и судоходных притоков.</p> 	
<p><u>Перевальные знаки</u> Если желательно улучшить вышеуказанную сигнализацию, то можно точно указать направление фарватера от одного берега реки к другому /перевалы/. Для этой цели можно применять:</p>		

С И Г В В П	О П П Д	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p><u>На правом берегу</u></p> <p>Днем: Желтые четырехугольные щиты /горизонтальные и вертикальные стороны/ с черной вертикальной полоской посередине или Рейки в форме георгиевского креста, окрашенные по желанию в желтый цвет или неокрашенные</p>  <p>Ночью: Желтые проблесковые огни /разрешаются также огни с ограниченным раствором луча/ или желтые огни с перерывами с четной характеристикой.</p>	<p>В.3 - Правый перевальный знак /односторонний и двусторонний/ служит для указания начала и конца направления фарватера при перевале его от одного берега к другому.</p> <p>односторонний</p>  <p>двустворонний</p>   	
<p><u>На левом берегу</u></p> <p>Днем: Желтые четырехугольные щиты /в виде ромба/ с черной вертикальной полосой по диагонали или Рейки в виде креста св.Андрея, окрашенные по желанию в желтый цвет или неокрашенные.</p>  <p>Ночью: Желтые проблесковые огни /разрешаются также огни с ограниченным раствором луча/ или желтые огни с перерывами с нечетной характеристикой.</p>	<p>В.4 - Левый перевальный знак /односторонний и двусторонний/ служит для указания начала и конца направления фарватера при перевале его от одного берега к другому.</p> <p>односторонний</p>  <p>двустворонний</p>   	

С И Г В В П	О П П Д	РУКОВОДСТВО ПО ОГРАЖДЕНИЮ
<p>Примеры применения этих сигналов:</p> <p>а/ Простое указание положения перевала</p>  <p>б / Указание перевала створным ограждением</p> <p>Днем:</p>  <p>Ночью:</p>  <p><u>Примечание:</u> Если желтые щиты заменяются телами вращения, то они должны иметь хорошо видимую черную полосу по створу знаков, указывающих перевал.</p>	<p>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/.</p> <p>передний</p>  <p>задний</p>   <p>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/.</p> <p>передний</p>  <p>задний</p>  	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППГР
	<p align="center"><u>Приложение 4</u></p> <p align="center">ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА,</p> <p>при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.14 и 3.21 /ночью/, а также 3.32 и 3.37 /днем/</p> <p>1. Жидкое топливо. В смысле настоящих Правил жидким топливом являются углеводороды и жидкое топливо, точка воспламенения которого ниже или равна 100°C при давлении 760 мм.</p> <p>Следующие перевозки не рассматриваются как перевозки воспламеняющихся веществ:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ жидкое топливо в смеси с водой в любой пропорции; б/ жидкое топливо в количестве не более 200 литров и транспортируемое в пакетах; с/ топливо для двигателей и вспомогательных машин судна, если оно находится в специальных емкостях, предназначенных для этой цели. <p>2. Сульфоэфир, колодиум, сероуглерод и бурая дымящаяся азотная кислота, когда эти жидкости транспортируются на судне в количестве, превышающем:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 кг сероуглерода или - 10 кг других вышеуказанных веществ. 	<p align="center"><u>Приложение 9</u></p> <p align="center">ПЕРЕВОЗКА ВОСПЛАМЕНЯЮЩИХСЯ ВЕЩЕСТВ</p> <p>Положения статей 3.14, 3.21, 3.32 и 3.37 применяются при перевозке перечисленных ниже веществ, подлежащих Правилам перевозки опасных грузов на Рейне /ППОГР/, если их вес превышает:</p> <p>1. 5.000 кг /на класс/ для:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ воспламеняющихся газов /F/ класса I_d, за исключением тех, которые упомянуты в Приложении II; б/ веществ, относящихся к категориям К0 и К1 класса Ша; <p>2. 25.000 кг /на класс/ для:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ веществ, относящихся к классу I_e, за исключением стоящих под номером 5⁰; б/ веществ, относящихся к классу II, за исключением стоящих под номерами I₂⁰-I₅⁰; с/ веществ, относящихся к категории K2 класса Ша; д/ веществ, относящихся к классу III_b, за исключением стоящих под номерами I⁰, 9⁰, 10⁰ и II⁰; е/ веществ, относящихся к классу III_c, за исключением стоящих под номером II⁰.
	<p align="center"><u>Приложение 5</u></p> <p align="center">ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА,</p> <p>при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.15 и 3.22 /ночью/, а также 3.33 и 3.38 /днем/</p> <p>1. Взрывчатые вещества и предметы, когда их общий вес брутто превышает 5 кг.</p> <p>2. Предметы, заряженные взрывчатыми веществами, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.</p> <p>Тем не менее,</p> <p>гильзы с патронами и патроны для ручных огнестрельных оружий только, когда их общий вес брутто превышает 100 кг.</p> <p>3. Воспламеняющиеся заряды, ракеты фейерверков и похожие грузы за исключением безопасных спичек, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.</p> <p>Тем не менее,</p> <p>медленно горящие фитили - только, когда их общий вес брутто превышает 100 кг.</p>	<p align="center"><u>Приложение 10</u></p> <p align="center">ПЕРЕВОЗКА ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ</p> <p>Положения статей 3.15, 3.22, 3.33 и 3.38 применяются при перевозках перечисленных ниже веществ, подлежащих ППОГР, если их вес превышает 50 кг /на класс/, для:</p> <ul style="list-style-type: none"> а/ веществ, относящихся к классу I_a, за исключением стоящих под номером 15⁰; б/ веществ, относящихся к классу I_b; с/ веществ, относящихся к классу I_c, за исключением стоящих под номером I⁰a; д/ веществ, относящихся к классу УП, за исключением стоящих под номером 50⁰.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
<p style="text-align: center;">Е П С В В П</p>	<p>4. Грузы в различных комбинациях с грузами, указанными под пунктами I, 2 и 3, когда</p> $\frac{P_1}{P_I} + \frac{P_2}{P_2} + \dots + \frac{P_n}{P_n} > I,$ <p>где:</p> <p>$P_1, P_2 \dots P_n$ - вес брутто каждого груза, и $P_I, P_2 \dots P_n$ - соответствующий максимальный вес, указанный под пунктами I, 2 и 3.</p> <p>5. Жидкий или растворенный под давлением аммиак, если он перевозится в танкерах /наливом/.</p> <p style="text-align: center;">Е П С В В П</p>	<p><u>Приложение II</u></p> <p>ПЕРЕВОЗКА АМИАКА И ДРУГИХ АНАЛОГИЧНЫХ ВЕЩЕЙ</p> <p>Положения статей З.15, З.22, З.33 и З.38 применяются при перевозке перечисленных ниже веществ, подлежащих ППОГР, если их вес превышает:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. 1.000 кг /на вещество/ для: <ol style="list-style-type: none"> a/ следующих веществ, относящихся к классу Ia: <ol style="list-style-type: none"> i/ фтористый бор и фтор, стоящие под номером 3^0; ii/ вещества, стоящие под номерами 5^0 и 8^0a; iii/ безводная соляная кислота /жидкая соляная кислота/, стоящая под номером 10^0; iv/ аммиак под номером 14^0; b/ вещества, стоящие под номерами 1^0, 2^0a, 2^0b, 3^0, 4^0a, II^0, 12^0a, 12^0b, 12^0d, 13^0, 14^0, $3I^0$ и $8I^0$, относящиеся к классу IIa; c/ вещества, стоящие под номерами 6^0a, 7^0, 9^0 и 14^0, относящиеся к классу У. 2. 5.000 кг веществ категории Kx, относящихся к классу IIIa. <p style="text-align: center;">Е П С В В П</p>
		<p><u>Приложение 8</u></p> <p>ПАРОМЫ, ПРИРАВНЕННЫЕ К ПОНТОННЫМ МОСТАМ /Статья 6.26/</p> <p>Друзенгейм - Грефферн Зельтц - Плиттерсдорф</p>

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
		/Отдельная страница/ Приложение I.13 ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОТРАБОТАННЫМИ МАСЛАМИ /Статья I.15/ /Отдельная страница/ Ж У Р Н А Л *) ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОТРАБОТАННЫМИ МАСЛАМИ Название судна *) ПРИМЕЧАНИЕ ПЕРЕВОДЧИКА: Журнал выполнен параллельным текстом на французском, немецком и голландском языках.
		/Отдельная страница/ Выписка из статьи I.15 Полицейских правил плавания по Рейну: "Водители судов, кроме тех, которые являются малыми, должны под квитанцию сдавать на хранение в указанные компетентными властями устройства нефтяные отходы или смеси этих отходов с водой через равные промежутки времени, определяемые состоянием и эксплуатацией судна. Для доказательства этого в контрольном журнале отработанных масел, который должен храниться на борту, должна делаться отметка о каждом сливе."
		/Отдельная страница/ СПРАВКА О СУДНЕ Тип и название судна Удостоверение об осмотре № Выдано
		/Страница повторяется несколько раз/ литров отбросов масел и жидкого топлива собрано литров смеси отбросов масел с водой собрано Место Дата Печать и подпись станции приемщицы

ВРЕМЕННЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ К ПОЛИЦЕЙСКИМ ПРАВИЛАМ, ДЕЙСТВУЮЩИЕ НА РЕЙНЕ

**ВРЕМЕННЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО БАРЖ
МОРСКИХ СУДОВ**

I. Термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, построенную таким образом, чтобы ее можно было перевозить на борту морских судов и для плавания на внутренних водных путях.

2. Баржи морских судов не могут идти в голове толкаемого состава.

Однако компетентные органы тех участков, по которым осуществляется движение, могут допустить отступления от правил. Эти отступления основываются на рекомендациях, устанавливаемых с общего согласия компетентными органами прибрежных государств и Бельгии.

Резолюция ЦКСР I971-II-16, вступившая в силу I.4.I972.

**ВРЕМЕННЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО СИГНАЛА
"НЕ ПРИБЛИЖАТЬСЯ"**

Статья I

I. Сигнал "не приближаться" должен подаваться в случае инцидента или аварии, которые могут вызвать выделение опасных веществ, перевозимых:

a/ наливными судами, о которых говорится в приложениях 9 и II Полицейских правил плавания по Рейну;

b/ судами, упомянутыми в приложении IO указанных Правил если их экипаж не в состоянии ликвидировать возникшую опасность, угрожающую людям и судоходству.

2. Предписание вышеуказанного пункта I не применяется в отношении толкаемых барж и других немоторных судов. Однако, если последние являются частью состава или счленной группы, сигнал "не приближаться" должен подаваться судном, на борту которого находится водитель состава или группы.

Статья 2

I. Сигнал "не приближаться" состоит из звукового и светового сигналов.

2. Звуковой сигнал состоит из непрерывно повторяющейся в течение не менее 15 минут серии следующих один за другим - одного короткого и одного продолжительного звуков.

3. Звуковой сигнал должен сопровождаться синхронным световым сигналом, упомянутым в пункте 2 статьи 4.01 Полицейских правил.

4. После включения сигнал "не приближаться" должен подаваться автоматически; управление должно быть устроено таким образом, чтобы возможность непроизвольной подачи сигнала была исключена.

Статья 3

I. Суда, принявшие сигнал "не приближаться", должны принять все необходимые меры для избежания грозящей опасности, а именно:

a/ если они идут в направлении опасной зоны, они должны держаться от нее на максимально возможном расстоянии и, если этого требует обстановка, сделать поворот;

б/ если они уже прошли опасное место, они должны продолжать свой путь на максимально возможной скорости.

2. На борту судов, упомянутых в вышеуказанном пункте I, необходимо немедленно:

- закрыть все оконные проемы и все отверстия, выходящие наружу;
- потушить свет и загасить открытый огонь;
- прекратить курение;
- остановить вспомогательные машины, функционирование которых не является необходимым;
- вообще избегать любого образования искры на судне.

В случае остановки судна, все моторы и вспомогательные машины, еще находящиеся в действии, должны быть остановлены или выключены.

3. Положения вышеупомянутого пункта 2 применяются также к судам, находящимся на стоянке вблизи опасной зоны в момент принятия сигнала "не приближаться"; в случае необходимости судно должно быть покинуто.

4. При принятии мер, перечисленных выше в пунктах I - 3, необходимо учитывать движение и направление ветра.

Статья 4

Водители судов, принявших сигнал "не приближаться", должны постараться незамедлительно поставить об этом в известность ближайшие компетентные органы.

Резолюция ЦКСР I972-I-20.

ВРЕМЕННЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ВСТРЕЧНОГО ПЛАВАНИЯ НА РЕЙНЕ МЕЖДУ ДУЙСБУРГОМ И ГЕРМАНО-НИДЕРЛАНДСКОЙ ГРАНИЦЕЙ

Статья I

Область применения

Настоящие предписания применяются на участке Рейна между Дуйсбургом /769,0 км/ и германо-нидерландской границей /857,68 км/.

Статья 2

Встречное плавание: общее правило

В отступление от положений статьи 6.04 Полицейских правил плавания по Рейну в случае встречного плавания суда должны, по мере необходимости, держаться правой стороны с тем, чтобы расхождение могло произойти без риска левым бортом.

Статья 3

**Встречное плавание: отступление от общего правила
/для идущих вверх судов/**

В отступление от положений упомянутой выше статьи 2 идущие вверх суда, если они желают направиться в порт,

приток, к погрузочному или разгрузочному пункту, к причалу или месту стоянки, могут требовать, чтобы расхождение имело место правым бортом в соответствии с положением статьи 6.04 Полицейских правил плавания по Рейну.

Однако они могут это требовать только при условии, если они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.

Статья 4

**Встречное плавание: отступление от общего правила
/для идущих вниз судов/**

I. В отступление от положений вышеуказанной статьи 2

a/ идущие вниз пассажирские суда, которые совершают регулярный рейс и максимально разрешенное число пассажиров которых не менее 300 человек, если они хотят причалить к пристани, расположенной на левом берегу;

b/ идущие вниз буксируемые составы, которые желают идти вдоль левого берега с тем, чтобы повернуть вверх;

c/ идущие вниз толкаемые составы, если они желают направиться к погрузочному или разгрузочному пункту, причалу или месту стоянки, расположенным на левом берегу,

имеют право требовать от идущих вверх судов, чтобы расхождение имело место правым бортом.

Однако они могут требовать это только при условии, если они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.

2. В таком случае идущие вниз суда должны своевременно подать "два коротких звука" и, кроме того, показать визуальные сигналы, упомянутые в пункте 3 статьи 6.04 Полицейских правил плавания по Рейну.

3. Идущие вверх суда должны в этом случае выполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это подачей "двух коротких звуков" и, кроме того, показать визуальные сигналы, упомянутые в пункте 3 статьи 6.04 Полицейских правил плавания по Рейну.

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

Статья 5

Неприменимость предписаний

Положение статьи 6.05 Полицейских правил плавания по Рейну не применяется в отношении участка, упомянутого в вышеуказанной статье I.

Резолюция ЦКСР I974-II-21, вступившая в силу I.4.I975.

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПЛПР
СОДЕРЖАНИЕ		
Глава I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	5	
Статья I.01 - Значение некоторых терминов	5	
Статья I.02 - Водитель	7	
Статья I.03 - Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	8	
Статья I.04 - Общая обязанность соблюдать обязательность	9	
Статья I.05 - Управление в особых обстоятельствах	9	
Статья I.06 - Использование водного пути	9	
Статья I.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров	9	
Статья I.08 - Экипаж судов и плотов	9	Статья I.08 - Строительство судов, их оснащение и экипаж
Статья I.09 - Управление судном	10	
Статья I.10 - Судовые документы	10	
Статья I.II - Правила плавания	II	Статья I.II - Полицейские правила
Статья I.I2 - Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия	II	Статья I.I2 - О предметах на борту; потеря предметов; препятствия
Статья I.I3 - Предохранение сигнальных знаков водного пути	I2	
Статья I.I4 - Повреждение искусственных сооружений ...	I2	
Статья I.I5 - Запрещение сбрасывать и сливать постоянные предметы и вещества в водный путь	I2	
Статья I.I6 - Спасение и оказание помощи	I3	
Статья I.I7 - Находящиеся на мели или затонувшие суда	I3	Статья I.I7 - Находящиеся на мели или затонувшие суда; аварийная декларация
Статья I.I8 - Обязательство освобождать фарватер	I3	
Статья I.I9 - Особые распоряжения	I4	
Статья I.20 - Контроль	I4	
	Статья I.21 - Особые перевозки	I4
	Статья I.22 - Временные предписания	I5
		Статья I.21 - Особые перевозки, автомобили-амфибии I4
		Статья I.22 - Временные предписания I5

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
	<p>Статья I.23 - Положения, касающиеся перевозки опасных веществ I5</p> <p>Статья I.24 - Убежище и зимний отстой судов I6</p> <p>Статья I.25 - Область применения настоящих Правил I6</p>	<p>Статья I.23 - Разрешение манифестаций I5</p> <p>Статья I.24 - Применение в портах, местах погрузки и выгрузки I6</p>
Глава 2 - МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ; ОБМЕР СУДОВ I6	Глава 2 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, МАРКИ И ШКАЛЫ, ОБМЕР СУДОВ	
Статья 2.01 - Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов I6		Статья 2.01 - Опознавательные знаки судов, за исключением малых и морских судов
Статья 2.02 - Опознавательные знаки малых судов I8		
Статья 2.03 - Обмер судов I8		
Статья 2.04 - Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания I9	Статья 2.04 - Грузовые марки и шкалы осадки	Статья 2.04 - Грузовые марки и шкалы осадки
	Статья 2.05 - Опознавательные знаки якорей I9	Статья 2.05 - Опознавательные знаки якорей
Глава 3 - ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ I9		Глава 3 - СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ I9		
Статья 3.01 - Применение I9		
Статья 3.02 - Огни 20		
Статья 3.03 - Флаги и щитки 20		
Статья 3.04 - Цилиндры, шары и конусы 20		
Статья 3.05 - Запрещенные сигналы и огни 20		
Статья 3.06 - Запасные огни 21		
Статья 3.07 - Осветительные устройства и прожекторы .. 21		
P. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ 22		
П.А. Ночная ходовая сигнализация 22		
Статья 3.08 - Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов 22		
Статья 3.09 - Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов 23		
Статья 3.10 - Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов 24		
Статья 3.11 - Ночная ходовая сигнализация счлененных групп 25		
Статья 3.12 - Ночная сигнализация парусных судов 26		

Е П С В В П	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОДЖЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов 27	Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов, за исключением парусных судов	
Статья 3.14 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ 28	Статья 3.14 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	
Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ 29	Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые и аммиачные вещества
Статья 3.16 - Ночная ходовая сигнализация паромов ... 30		
Статья 3.17 - Дополнительная ночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки во время плавания 32		
Статья 3.18 - Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность 32		
Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация плотов 32	Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами	Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация плавучего оборудования и плавучих установок
П.В. Ночная стояночная сигнализация 32		
Статья 3.20 - Ночная стояночная сигнализация судов .. 32		
Статья 3.21 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ 33	Статья 3.21 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	
Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ 34	Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые и аммиачные вещества
Статья 3.23 - Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов 34		
Статья 3.24 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки 35		
Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация составов, счаленных групп, плотов и плавучих установок 35	Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация плавучих сооружений, не являющихся судами	Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация плавучего оборудования и плавучих установок
Статья 3.26 - Ночная стояночная сигнализация некоторых рыболовных судов 35		
Статья 3.27 - Ночная сигнализация выполняющих работы плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов 35	Статья 3.27 - Ночная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
Статья 3.28 - Дополнительная ночная сигнализация судов, якоря которых могут представлять опасность для судоходства 36	Статья 3.28 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучих сооружений, якоря которых могут представлять опасность для судоходства	Статья 3.28 - Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов и плавучего оборудования, якоря которых могут представлять опасность для судоходства
III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ 37		
III.А. Дневная ходовая сигнализация 37		
Статья 3.29 - Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов 37		
Статья 3.30 - Дополнительная дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель 38	Статья 3.30 - Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель	Статья 3.30 - Дневная сигнализация судов, использующих одновременно паруса и двигатель
Статья 3.31 - Дневная ходовая сигнализация некоторых малых моторных судов 38		
Статья 3.32 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ 39	Статья 3.32 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	
Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ 39	Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые и аммиачные вещества
Статья 3.34 - Дневная ходовая сигнализация паромов ... 40		
Статья 3.35 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки 40		Статья 3.35 - Дополнительная дневная сигнализация судов, потерявших маневренность
Статья 3.36 - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, пользующихся приоритетом прохода 41		
III.В. Дневная стояночная сигнализация 41		
Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки воспламеняющихся веществ 41	Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	
Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, совершающих некоторые перевозки взрывчатых веществ 41	Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые и аммиачные вещества
Статья 3.39 - Дневная стояночная сигнализация судов, подлежащих предохранению от болтанки ... 42		
Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или жердей некоторых рыболовных судов на стоянке 42	Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов на стоянке	

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
Статья 3.41 - Дневная сигнализация выполняющих работы плавучих средств, а также стоящих на мели или затонувших судов 42	Статья 3.41 - Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, обозначающая стороны закрытия фарватера	Статья 3.41 - Дневная сигнализация стоящих на мели или затонувших судов и плавучих средств, выполняющих работы
Статья 3.42 - Дневная сигнализация судовых якорей ... 43		Статья 3.42 - Дневная сигнализация якорей судов и плавучего оборудования
IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ 43		
Статья 3.43 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт 43		
Статья 3.44 - Сигнализация, указывающая на запрещение курить 44	Статья 3.44 - Сигнализация, указывающая на запрещение курить или пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами	
Статья 3.45 - Сигнализация судов органов контроля ... 44	Статья 3.45 - Сигнализация судов речного надзора	
Статья 3.46 - Сигналы бедствия 44		
Статья 3.47 - Сигнализация запрещения боковой стоянки 44		
Глава 4 - ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ 45	Глава 4 - ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ	Глава 4 - ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ
Статья 4.01 - Общие положения 45		
Статья 4.02 - Использование звуковых сигналов 46		
Статья 4.03 - Запрещенные звуковые сигналы 47		
Статья 4.04 - Переходные положения 47		
Глава 5 - СИГНАЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ 47		
Статья 5.01 - Общие положения 47	Статья 5.01 - Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути	
	Статья 5.02 - Сигнализация фарватера и навигационных опасностей 48	
Глава 6 - ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ 48		
A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 48		I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
Статья 6.01 - Определения 48		
Статья 6.02 - Малые суда 49	Статья 6.02 - Малые суда; суда на подводных крыльях	

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН 51 Статья 6.03 - Общие положения 51		П. РАСХОЖДЕНИЕ И ОБГОН
Статья 6.04 - Встречное плавание: общие правила 51		Статья 6.04 - Расхождение: общие правила
Статья 6.05 - Встречное плавание: отступления от общих правил 53		Статья 6.05 - Расхождение: отступление от общих правил
Статья 6.06 - Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега 55		
Статья 6.07 - Расхождение в узких проходах 55		Статья 6.07 - Узкие проходы
Статья 6.08 - Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути 56		Статья 6.08 - Запрещение расхождения при помощи сигнальных знаков водного пути
Статья 6.09 - Обгон: общие положения 57		
Статья 6.10 - Обгон: управление судами и их сигналы 57		
Статья 6.II - Обгон судов, передвигающихся при помощи тяги с берега 59		Статья 6.II - Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути
С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ 59		Ш. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ
Статья 6.I2 - Плавание на участках, на которых путь предписан 59		
Статья 6.I3 - Поворот 60		
Статья 6.I4 - Управление судном при отходе и при пересечении рек и каналов 61		Статья 6.I4 - Управление судном при отходе
Статья 6.I5 - Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава 61		
Статья 6.I6 - Вход в порты и притоки и выход из них 61	Статья 6.I6 - Вход в затоны и притоки и выход из них	Статья 6.I6 - Пересечение водных путей; вход в порты и притоки и выход из них
Статья 6.I7 - Параллельное плавание судов 62	Статья 6.I7 - Параллельное плавание судов, запрещение приближаться к судну	Статья 6.I7 - Параллельное плавание судов, запрещение приближаться к судну
Статья 6.I8 - Запрещение волочить якоря, тросы или цепи 63		
Статья 6.I9 - Плавание дрейфом 63	Статья 6.I9 - Запрещение плавания дрейфом	
Статья 6.20 - Болтанка 64	Статья 6.20 - Предохранение от болтанки	
Статья 6.21 - Составы и счлененные группы 65		Статья 6.21 - Формирование составов и счлененных групп

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОПЛД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ППР
Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства 65		Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства и неиспользуемые участки
Д. ПАРОМЫ 65		ІУ. ПАРОМЫ
Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам 65		
Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ 66		У. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ
Статья 6.24 - Проход под мостами и проход плотин - общие положения 66		
Статья 6.25 - Проход под постоянными мостами 67		
Статья 6.26 - Проход через разводные мосты 67		Статья 6.26 - Проход через понтонные мости и вблизи от паромов, приравненных к понтонным мостам
Статья 6.27 - Проход плотин 68		
Статья 6.28 - Проход шлюзов 69		
Статья 6.29 - Порядок прохода через шлюзы 71		
F. ПАСМУРНАЯ ПОГОДА; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА 71	F. ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА	УІ. ПАСМУРНАЯ ПОГОДА; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА
Статья 6.30 - Ограничение плавания 71		Статья 6.30 - Общие правила плавания в пасмурную погоду
Статья 6.31 - Звуковые сигналы, подаваемые во время движения 72		
Статья 6.32 - Звуковые сигналы во время стоянки 72		
Статья 6.33 - Специальные положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора 73		
Статья 6.34 - Положения, относящиеся к судам, которые слышат сигнал, предписанный в пункте 5"а", статьи 6.33 74		Статья 6.34 - Составы и счененные группы, плавающие при помощи радиолокатора
Глава 7 - ПРАВИЛА СТОЯНКИ 76		Статья 6.35 - Правила плавания судов с помощью радиолокатора 75
Статья 7.01 - Место стоянки /на якоре и на швартовых/ 76	Статья 7.01 - Общие положения. Места стоянки на якоре и на швартовых	Статья 6.36 - Положения, относящиеся к судам, принявшим сигнал, предписанный в пункте 2"а", статьи 6.35 75

ЕПСВВП	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
Статья 7.02 - Безопасность стоянки на якоре и на швартовых 76 Статья 7.03 - Запрещение стоянки /на якоре и на швартовых/ 76 Статья 7.04 - Запрещение стоянки на якоре 77 Статья 7.05 - Запрещение швартовки 77 Статья 7.06 - Вахта 78 Статья 7.07 - Запрещение боковой стоянки 78		
		Статья 7.08 - Стоянка борт о борт 78 Статья 7.09 - Стоянка вблизи судов, перевозящих некоторые опасные грузы 78
	Глава 8 - ОСОБЫЕ ПРАВИЛА 79 Статья 8.01 - Запрещение доступа на борт 79 Статья 8.02 - Запрещение курить и пользоваться огнем или открытыми осветительными устройствами 79 Статья 8.03 - Запрещение устанавливать сети или другие орудия лова 80	Глава 8 - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ 79 Статья 8.01 - Максимальная длина судов 79 Статья 8.02 - Буксирование толкаемого состава или толкаемым составом 79 Статья 8.03 - Толкаемые составы, включающие суда, иные, чем толкаемые баржи 80
		Статья 8.04 - Помещение толкаемых барж вне толкаемого состава 80 Статья 8.05 - Счаливание толкаемых составов 81 Статья 8.06 - Радиотелефонные установки толкаемых составов 81 Статья 8.07 - Телефонная связь внутри толкаемых составов 81 Статья 8.08 - Движение людей на борту толкаемых составов 81 Статья 8.09 - Присутствие женщин или детей на борту толкаемых барж 81 Статья 8.10 - Составление буксируемых составов .. 81 Статья 8.11 - Сообщение между судами буксируемого состава 82 Статья 8.12 - Радиотелефонные установки некоторых буксируемых составов и счаленных групп 83
Приложение I к ЕПСВВП: Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов 85	Приложение I к ОППД: Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов, принадлежащих придунайским государствам	Приложение I к ПППР: Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов
Приложение 2 к ЕПСВВП: Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания 87	Приложение 2 к ОППД: Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания	Правила осмотра судов на Рейне /Глава 4 - Надводный борт, расстояние безопасности и шкалы осадки/

Е П С В В П	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ОППД	РАСХОЖДЕНИЯ МЕЖДУ ЕПСВВП И ПППР
Приложение 3 к ЕПСВВП: Визуальные сигналы судов 93	Приложение 3 к ОППД: Визуальные сигналы судов	Приложение 3 к ПППР: Сигнализация судов
Приложение 4 к ЕПСВВП: Цвет огней II9	Приложение I к Особым рекомендациям по применению ОППД: Цвет огней	Предписания относительно цвета и светосилы огней, а также условия на получение разрешения пользования сигнальными огнями в судоходстве по Рейну /Глава 2 - Сигнальные огни/
Приложение 5 к ЕПСВВП: Светосила огней I23	Приложение 2 к Особым рекомендациям по применению ОППД: Светосила огней	Предписания относительно цвета и светосилы огней, а также условия на получение разрешения пользования сигнальными огнями в судоходстве по Рейну /Глава 2 - Сигнальные огни/
Приложение 6 к ЕПСВВП: Звуковые сигналы I27	Приложение 3 к Особым рекомендациям по применению ОППД: Звуковые сигналы, Приложение 6 к ОППД: Звуковые сигналы судов	Приложение 6 к ПППР: Звуковые сигналы
Приложение 7 к ЕПСВВП: Сигнальные знаки внутреннего водного пути I35	Приложение 7 к ОППД: Сигнальные знаки, регулирующие плавание на внутреннем водном пути	Приложение 7 к ПППР: Сигнальные знаки внутреннего водного пути
Сигнализация на внутренних водных путях /СИГВВП/ /Глава В - Судоходная обстановка водного пути/ I45	Приложение 8 к ОППД: Плавучие и береговые сигнальные знаки, ограждающие стороны фарватера и навигационные опасности	Руководство по ограждению
	Приложение 4 к ОППД: Воспламеняющиеся вещества .. I55	Приложение 9 к ПППР: Перевозка воспламеняющихся веществ I55
	Приложение 5 к ОППД: Взрывчатые вещества I55	Приложение 10 к ПППР: Перевозка взрывчатых веществ I55
		Приложение II к ПППР: Перевозка аммиака и других аналогичных веществ I56
		Приложение 8 к ПППР: Паромы, приравненные к понтоным мостам I56
		Приложение 13 к ПППР: Образец журнала по контролю за отработанными маслами I57
		Временные предписания относительно барж морских судов I59
		Временные предписания относительно сигнала "не приближаться" I59
		Временные предписания относительно встречного плавания на Рейне между Дуйсбургом и германо-нидерландской границей I59

Изготовлено предприятием ротапринт-КЭДОК /Будапешт, УП
Доб ул., 74

№ заказа К - 5798/с

Ответственный руководитель Юлия ВАРГА