

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

И

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

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ – 1991**

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

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

БУДАПЕШТ - 1991

УЧИТЫВАЯ общее развитие судоходства на Дунае и принятие ЕЭК ООН новой редакции Европейских правил судоходства по внутренним водным путям,

ОСНОВЫВАЯСЬ на статье 8, пункт "f" и статье 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года,

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ ПРИНЯЛА Постановлением XLVIII сессии от 25 апреля 1990 г. (док. ДК/СЕС 48/21) настоящие Основные положения о плавании по Дунаю, приложения 1-10 к ним, а также Особые рекомендации по применению компетентными властями придунайских стран Основных положений о плавании по Дунаю.

Указанным Постановлением Комиссия решила:

- рекомендовать придунайским странам и специальным речным Администрациям ввести с 1 октября 1991 г. на своих участках реки новые Правила плавания на основе указанных Основных положений и Особых рекомендаций и проинформировать об этом Дунайскую Комиссию;

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

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

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

- считать утратившими силу с 1 октября 1991г. Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Постановлением Двадцать пятой сессии от 9 июня 1967г. (док. ДК/СЕС 25/24) и дополненные Постановлениями Тридцать пятой сессии (док. ДК/СЕС 35/27), Тридцать шестой сессии (док. ДК/СЕС 36/53), Сороковой сессии (док. ДК/СЕС 40/25), Сорок второй сессии (док. ДК/СЕС 42/41).

ВВЕДЕНИЕ	3
ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	
ГЛАВА 1 - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	19
Статья 1.01 - Значение некоторых терминов	19
Статья 1.02 - Водитель	23
Статья 1.03 - Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	24
Статья 1.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность	25
Статья 1.05 - Управление в особых обстоятельствах	25
Статья 1.06 - Использование водного пути	26
Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров	26
Статья 1.08 - Экипаж судов и соединений плавающего материала	26
Статья 1.09 - Управление судном	27
Статья 1.10 - Судовые документы	27
Статья 1.11 - Правила плавания	29
Статья 1.12 - Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия	29
Статья 1.13 - Предохранение сигнальных знаков водного пути	30
Статья 1.14 - Повреждение искусственных сооружений	31

Статья 1.15	- Запрещение сбрасывать и сливать посторонние предметы и вещества в водный путь	31
Статья 1.16	- Спасание и оказание помощи	32
Статья 1.17	- Находящиеся на мели или затонувшие суда	32
Статья 1.18	- Обязательство освободить фарватер	33
Статья 1.19	- Особые распоряжения	34
Статья 1.20	- Контроль	34
Статья 1.21	- Особые перевозки	35
Статья 1.22	- Специальные временные предписания	35
Статья 1.23	- Проведение спортивных и других мероприятий	36
Статья 1.24	- Положения, касающиеся перевозки опасных веществ	36
Статья 1.25	- Убежище и зимний отстой судов	36
Статья 1.26	- Область применения настоящих Правил	36
ГЛАВА 2 - МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ		37
Статья 2.01	- Оознавательные знаки судов, за исключением малых судов	37
Статья 2.02	- Оознавательные знаки малых судов	39
Статья 2.03	- Обмер судов	40
Статья 2.04	- Грузовые марки и шкалы осадки	40
Статья 2.05	- Оознавательные знаки якорей	40

ГЛАВА 3 - ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	41
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	41
Статья 3.01 - Применение и определения	41
Статья 3.02 - Огни	42
Статья 3.03 - Щитки и флаги	43
Статья 3.04 - Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	43
Статья 3.05 - Запрещенные огни и сигналы	44
Статья 3.06 - Запасные огни	44
Статья 3.07 - Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.	45
II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	45
II.A. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	45
Статья 3.08 - Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов	45
Статья 3.09 - Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов	46
Статья 3.10 - Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов	48
Статья 3.11 - Ночная ходовая сигнализация счеленных групп	49
Статья 3.12 - Ночная ходовая сигнализация парусных судов	50
Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов	51

Статья 3.14	- Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	53
Статья 3.15	- Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	55
Статья 3.16	- Ночная ходовая сигнализация паромов	56
Статья 3.17	- /неприменима/	57
Статья 3.18	- Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность ..	57
Статья 3.19	- Ночная ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	58
II.B. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		58
Статья 3.20	- Ночная стояночная сигнализация судов	58
Статья 3.21	- Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	59
Статья 3.22	- Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	60
Статья 3.23	- Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов	60
Статья 3.24	- /неприменима/	60
Статья 3.25	- Ночная стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	61
Статья 3.26	- Ночная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов	61

Статья 3.27	- Ночная сигнализация выполняющих работы плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов	61
Статья 3.28	- Ночная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	63
III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		65
III.A. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		65
Статья 3.29	- Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов	65
Статья 3.30	- Дневная сигнализация судов, идущих под парусом и одновременно использующих свою силовую установку	66
Статья 3.31	- Дневная сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 м	66
Статья 3.32	- Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	67
Статья 3.33	- Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	68
Статья 3.34	- Дневная ходовая сигнализация паромов	68
Статья 3.35	- Дополнительная дневная сигнализация судов, потерявших маневренность	69
Статья 3.36	- Дополнительная дневная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода	69

III.В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	70
Статья 3.36-бис - Дневная стояночная сигнализация судов	70
Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества	70
Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества	71
Статья 3.39 - /неприменима/	71
Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов	71
Статья 3.41 - Дневная сигнализация выполняющих работы плавучих средств, а также находящихся на мели или затонувших судов	72
Статья 3.42 - Дневная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	74
IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	74
Статья 3.43 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	74
Статья 3.44 - Запрещение курить или пользоваться огнем на борту	75
Статья 3.45 - Сигнализация судов речного надзора	75
Статья 3.46 - Сигналы бедствия	76
Статья 3.47 - Сигнализация запрещения боковой стоянки	76

Статья 3.48	- Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки	77	
Статья 3.49	- Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути	78	
ГЛАВА 4 - ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ - РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ			79
Статья 4.01	- Общие положения	79	
Статья 4.02	- Использование звуковых сигналов ..	80	
Статья 4.03	- Запрещенные звуковые сигналы	81	
Статья 4.04	- Радиотелефонная связь	81	
ГЛАВА 5 - СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ			83
Статья 5.01	- Сигнализация	83	
Статья 5.02	- Судоводная обстановка	83	
ГЛАВА 6 - ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ			85
А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ			85
Статья 6.01	- Определения	85	
Статья 6.01-бис	- Суда, следующие с большой скоростью	85	
Статья 6.02	- Малые суда	86	

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН		86
Статья 6.03	- Общие принципы	86
Статья 6.03-бис	- Пересечение курсов	87
Статья 6.04	- Встречное плавание: общие правила	88
Статья 6.05	- Встречное плавание: отступления от общих правил	90
Статья 6.06	- Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега	91
Статья 6.07	- Расхождение в узких проходах	92
Статья 6.08	- Запрещение встречи при помощи сиг- нальных знаков водного пути	93
Статья 6.09	- Обгон: общие положения	93
Статья 6.10	- Обгон	94
Статья 6.11	- Запрещение обгона при помощи сиг- нальных знаков водного пути	96
С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ		96
Статья 6.12	- Плавание на участках, на которых путь предписан	96
Статья 6.13	- Поворот	97
Статья 6.14	- Управление судном при отходе	98
Статья 6.15	- Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава	98
Статья 6.16	- Порты и притоки: вход и выход с пересечением водного пути	99
Статья 6.17	- Параллельное плавание судов	101
Статья 6.18	- Запрещение волочить якоря, тросы или цепи	101

Статья 6.19	- Плавание дрейфом	102
Статья 6.20	- Болтанка	102
Статья 6.21	- Составы	103
Статья 6.22	- Временное прекращение судоходства	104
Статья 6.22-бис	- Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов	104
D. ПАРОМЫ		104
Статья 6.23	- Правила, относящиеся к паромам ...	104
E. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ ..		105
Статья 6.24	- Проход под мостами и проход плотин: общие положения	105
Статья 6.25	- Проход под постоянными мостами ...	106
Статья 6.26	- Проход через разводные мосты	107
Статья 6.27	- Проход плотин	109
Статья 6.28	- Проход шлюзов	109
Статья 6.28-бис	- Вход в шлюзы и выход из них	112
Статья 6.29	- Порядок прохода через шлюзы	113
F. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА		113
Статья 6.30	- Общие правила в условиях ограни- ченной видимости	113
Статья 6.31	- Звуковые сигналы во время стоянки	115
Статья 6.32	- Положения, касающиеся судов, пла- вающих при помощи радиолокатора	116
Статья 6.33	- Положения, касающиеся судов, пла- вающих без помощи радиолокатора	118

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА	120
Статья 6.34 - /неприменима/	120
Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств	120
Статья 6.36 - Действия рыболовецких судов	120
Статья 6.37 - Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием	121
ГЛАВА 7 - ПРАВИЛА СТОЯНКИ	121
Статья 7.01 - Общие принципы стоянки	121
Статья 7.02 - Стоянка	122
Статья 7.03 - Стоянка на якоре	123
Статья 7.04 - Швартовка	124
Статья 7.05 - Зона стоянки	124
Статья 7.06 - Разрешение стоянки для некоторых категорий судов	126
Статья 7.07 - Стоянка вблизи друг от друга судов, толкаемых составов и счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов	126
Статья 7.08 - Несение вахты	127
ПРИЛОЖЕНИЯ К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	
1. Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов	131
2. Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания	133

3. Визуальная сигнализация судов	139
4. Цвет судовых огней	183
5. Светосила и дальность видимости судовых огней	189
6. Звуковые сигналы	193
7. Сигнальные знаки, регулирующие судоходство по водным путям	203
8. Судоходная обстановка водных путей	231
9. Воспламеняющиеся вещества, при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.14 и 3.21 /ночью/, а также 3.32 и 3.37 /днем/	247
10. Взрывчатые вещества, при перевозке которых суда должны нести сигналы, предписанные статьями 3.15 и 3.22 /ночью/, а также 3.33 и 3.38 /днем/	249

*

*

*

ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	253
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 - Значение некоторых терминов

В настоящих Правилах

а) термин "судно" означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;

б) термин "моторное судно" означает судно, приводимое в движение собственной механической установкой;

в) термин "парусное судно" означает любое судно, передвигающееся с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;

г) термин "малое судно" означает любое судно, длина корпуса которого меньше 20 м, за исключением тех малых судов, которые буксируют, толкают или ведут в счалке суда, не являющиеся малыми судами, а также паромов и судов, которые допускаются для перевозки более чем 12 пассажиров;

д) термин "плавучее средство" означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах /землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д./;

f) термин "плавучая установка" означает любое плавучее сооружение, обычно не предназначенное для перемещения, как например, купальня, док, причал, ангар для судов;

g) термин "соединение плавучего материала" означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучей установкой;

h) термин "паром" означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами;

i) термин "толкаемая баржа" означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания;

j) термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;

k) термин "состав" означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;

l) термин "буксируемый состав" означает любое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучих материалов, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава и называются буксирами;

m) термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом;

п) термин "счаленная группа" означает соединение, состоящее из счаленных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;

о) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на стоянке", когда они стоят непосредственно или косвенно на якорю или ошвартованы у берега;

р) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на ходу", когда они не стоят непосредственно или косвенно на якорю, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин "остановиться" означает остановку по отношению к суше;

q) термин "судно, занятое рыбной ловлей" означает любое судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность;

г) термины "белый огонь",
"красный огонь",
"зеленый огонь",
"желтый огонь" и
"синий огонь"

означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям Приложения 4 к настоящим Правилам;

с) термины "яркий огонь",
"ясный огонь" и
"обыкновенный огонь"

означают огни, светосила которых соответствует предписаниям Приложения 5 к настоящим Правилам;

t) термин "мерцающий огонь" означает ритмичный огонь с периодами света от 50 до 60 в минуту;

u) термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин "продолжительный звук" - звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде;

v) 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;

v-бис) термин "серия ударов" означает двойной удар в колокол;

w) термин "трехтональный звуковой сигнал" означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в пределах от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном;

x) термин "ночь" означает период времени между заходом и восходом солнца;

y) термин "день" означает период времени между восходом и заходом солнца;

z) термин "безопасная скорость" означает такую скорость, при которой судно, состав или счаленная группа могут предпринять надлежащие и эффективные меры для предупреждения столкновения путем остановки своего движения в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях;

z-бис 1 термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня и других причин;

z-бис 2 термин "фарватер" означает участок водного пути, используемый для судоходства при данном уровне воды и обозначенный сигнальными знаками.

Статья 1.02 - Водитель

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, а также судов, упомянутых в ст. 1.08, должны управляться лицом, имеющим необходимую для того квалификацию. Это лицо далее именуется "водителем".

2. Каждый состав должен также управляться водителем, имеющим необходимую для этого квалификацию. Водитель назначается следующим образом:

а) когда в состав входит лишь одно моторное судно, водителем состава является водитель моторного судна;

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

с) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько счаленных друг с другом моторных судов не в кильватере и управление всем составом обеспечивается одним из них, водителем состава является водитель моторного судна, обеспечивающего управление всем составом;

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

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

4. Водитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, своем составе или соединении плавучего материала. 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 счаленной группы, который не является водителем группы.

5. Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью какого-либо квалифицированного лица. Это лицо должно отвечать за соблюдение положений настоящих Правил на этой плавучей установке.

Статья 1.03 - Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту

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

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

Статья 1.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность

1. Даже в случаях отсутствия специальных предписаний в настоящих Правилах водители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью соблюдать бдительность и установившейся практикой плавания с целью предотвращения, в частности:

- опасности для человеческой жизни;
- повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
- создания препятствий для судоходства;
- загрязнения вод р. Дунай.

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

Статья 1.05 - Управление в особых обстоятельствах

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

Статья 1.06 - Использование водного пути

Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений.

Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров

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

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

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

Статья 1.08 - Экипаж судов и соединений плавучего материала

Все суда и соединения плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако неоторные суда, счальные попарно, и некоторые суда, буксиремые в жесткосчальном соединении, могут не иметь экипажа, если

спаренное или жесткочаленное соединение имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания.

Статья 1.09 - Управление судном

1. Во время плавания за румпелем или штурвальным колесом должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет.

2. Для того, чтобы обеспечить управление судном, рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий непосредственный обзор во всех направлениях. Если достаточно широкий непосредственный обзор невозможен, то рулевой должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.

3. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься специальный наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.

Статья 1.10 - Судовые документы

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

а) судовое удостоверение;

б) мерительное свидетельство /только для судов, предназначенных для перевозки грузов/;

с) судовая роль /за исключением судов, которые не имеют на борту экипажа/;

д) судовой журнал /только для моторных судов/, а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.

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

3. На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания.

4. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.

5. Однако наличие судового удостоверения и мерительного свидетельства необязательно на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая пластинка со следующими данными:

Регистрационный номер:
Судовое удостоверение №:
Компетентный орган:
Действителен до:

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы таким образом, чтобы можно было легко прочитать, причем высота букв и цифр должна быть не менее 6 мм. Такая металлическая пластинка должна иметь ширину не менее 60 мм, а длину - не менее 120 мм; она должна прочно крепиться в хорошо видимом месте на правом борту ближе к корме баржи.

Соответствие информации, указанной на металлической пластинке, информации, содержащейся в судовом удостоверении баржи, должно подтверждаться компетентным органом, штамп которого проставляется на пластинке. Судовое удостоверение и мерительное свидетельство должны храниться у владельца баржи.

Статья 1.11 - Правила плавания

Один экземпляр настоящих Правил, включая местные правила участка, по которому следует судно, и временные предписания согласно ст. 1.22 должны находиться на борту каждого судна, за исключением малых судов и судов, которые не имеют экипажа на борту.

Статья 1.12 - Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия

1. Запрещается выставлять за борт судов и соединений плавучего материала предметы, которые могут пред-

ставлять опасность для судов, соединений плавучего материала, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.

2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня днища или киля судна или нижней плоскости соединения плавучего материала.

3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, водитель или лицо, ответственное за плавучую установку, должно немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности, отметить это место вехой.

4. Когда судну встречается неизвестное препятствие, загромаждающее водный путь, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где было обнаружено препятствие.

Статья 1.13 - Предохранение сигнальных знаков водного пути

1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути /щитами, бакенами, поплавками, буями и т.д./ для ошвартовки или вывода судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.

2. Если судно или соединение плавучего материала переместило предмет или повредило установку, являющуюся

частью системы сигнализации водного пути, водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.

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./.

Статья 1.14 - Повреждение искусственных сооружений

Если судно или соединение плавучего материала повредит искусственное сооружение /шлюз, мост и т.д./, то водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.

Статья 1.15 - Запрещение сбрасывать и сливать посторонние предметы и вещества в водный путь

1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение или сток в водный путь предметов и веществ, которые могут создать препятствия или опасность для судоходства или для других пользователей водного пути.

2. В частности, запрещается сбрасывать, выливать или допускать сток в водный путь нефтяных отбросов в любой форме или смеси этих отбросов с водой. При случайном сбросе такого рода или в случае угрозы такого сброса водитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы и указать как можно точнее характер и место сброса.

Статья 1.16 - Спасание и оказание помощи

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

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

Статья 1.17 - Находящиеся на мели или затонувшие суда

1. Водитель севшего на мель или затонувшего судна, севшего на мель или расчленившегося соединения плавучих материалов должен известить об этом в кратчайший срок ближайšie компетентные органы. Водитель или один из членов экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до момента получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.

2. Если судно село на мель или затонуло или соединение плавучего материала село на мель на фарватере или поблизости от него, водитель этого судна или соединения плавучего материала 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 соединения плавучего материала в соот-

ветствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, для того чтобы эти суда и соединения плавучих материалов могли своевременно принять необходимые меры.

3. Если авария произошла при проходе через шлюз, водитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.

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

Статья 1.18 - Обязательство освободить фарватер

1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала предмет полностью или частично загромождает или угрожает загромождать фарватер, водитель судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.

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

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

Статья 1.19 - Особые распоряжения

1. Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства.

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

а) когда судно не имеет судового удостоверения или национального свидетельства на право плавания или эти документы недействительны;

б) когда судно не отвечает положениям статьи 1.07;

с) когда экипаж или снабжение судна не отвечает положениям статьи 1.08.

Статья 1.20 - Контроль

Водители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны обеспечивать представителям компетентных органов необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил и других применяемых положений.

Статья 1.21 - Особые перевозки

1. Особыми перевозками является любое передвижение на судоходном пути:

а) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;

б) плавучих установок или соединений плавучего материала, если только их передвижение не представляет опасности или не является препятствием для судоходства и угрозой для искусственных сооружений.

2. Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными органами участков, по которым должны выполняться эти перевозки.

3. При перевозке должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.

4. Для каждой перевозки назначается водитель с учетом положений статьи 1.02.

Статья 1.22 - Специальные временные предписания

Водители должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности или надлежащего порядка судоходства и публикуемые в целях уведомления.

Статья 1.23 - Проведение спортивных и других мероприятий

Проведение спортивных мероприятий, водных праздников и других манифестаций, которые могут нанести ущерб безопасности и надлежащему порядку навигации, зависит от разрешения компетентных органов.

Статья 1.24 - Положения, касающиеся перевозки опасных веществ

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.

Статья 1.25 - Убежище и зимний отстой судов

В случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего плавания, водители могут пользоваться портами и убежищами с соблюдением особых положений, предписываемых компетентными властями для этих портов и убежищ и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.

Статья 1.26 - Область применения настоящих Правил

1. Настоящие Правила распространяются на судоходную часть Дуная, а также на акватории портов, убежищ и пунктов погрузки и выгрузки, не нарушая особых положе-

ний, предписываемых компетентными властями для этих портов, убежищ и пунктов и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.

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

Глава 2

МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01 - Оповестительные знаки судов, за исключением малых судов

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

а) Название или девиз

Название судна наносится на обоих бортах судна, кроме того, оно должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счаленной группе, толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитках, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены дру-

гими судами. Кроме того, на нем наносится название /или обычное сокращенное название/ организации или судовладельца, которой/которому оно принадлежит. Если судно не имеет названия или девиза, на него наносится номер или 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 1 к настоящим Правилам.

б) Порт приписки или место регистрации

Название порта приписки или места регистрации наносится либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для страны, в которой находится порт приписки или место регистрации.

2. Кроме того, за исключением малых судов:

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

б) на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.

3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений - не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.

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

5. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.

6. Днем на ходу суда, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг.

Статья 2.02 - Оознавательные знаки малых судов

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны иметь:

а) название или девиз;

б) фамилию и местожительство владельца судна.

2. Регистрационные и опознавательные знаки, указанные в пункте 1 а), наносятся 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, то на нем наносится название /или обычное сокращенное название/ организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.

3. Фамилия и местожительство владельца судна наносится на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.

4. Однако на шлюпках судна с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

Статья 2.03 - Обмер судов

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

Статья 2.04 - Грузовые марки и шкалы осадков

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 грузовую марку.

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

Статья 2.05 - Оознавательные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки. Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен.

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

Глава 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

І. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 - Применение и определения

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

Днем на ходу применяются статьи 3.29 - 3.36, а на стоянке - статьи 3.36-бис - 3.42.

Статьи 3.21, 3.25, 3.28, 3.37 и 3.42 также применяются к судам, соединениям плавучего материала или плавучим установкам, если они находятся на мели.

2. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять сигнализацию, предписанную для ночи.

3. В смысле применения настоящей главы, толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м длины и 12 м ширины, а также счаленные группы, максимальные размеры которых не превышают 110 м длины и 23 м ширины, рассматриваются как одиночные моторные суда таких же размеров.

4. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в Приложении 3 к настоящим Правилам.

5. В настоящей главе:

а) термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза каждого борта;

б) термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту, причем каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза борта;

в) термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый или желтый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до $67^{\circ}30'$ с каждого борта;

г) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в 360° ;

е) термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, - над плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке.

Статья 3.02 - Огни

За отсутствием других указаний предписанные в настоящих Правилах огни должны излучать постоянный и равномерный свет.

Статья 3.03 - Щитки и флаги

1. За отсутствием других указаний предписанные в настоящих Правилах щитки и флаги 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, если длина и ширина составляет соответственно не менее 1 м или не менее 0,6 м для малых судов.

Статья 3.04 - Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы

1. Предписанные в настоящих Правилах цилиндры, шары, конусы и двойные 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 в каждом случае, если:

а) высота цилиндра составляет не менее 0,8 м и диаметр не менее 0,5 м;

б) диаметр шаров составляет не менее 0,6 м;

с) высота конусов составляет не менее 0,6 м и диаметр основания не менее 0,6 м;

д) высота двойных конусов составляет не менее 0,8 м и диаметр основания не менее 0,5 м.

Статья 3.05 - Запрещенные огни и сигналы

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

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

Статья 3.06 - Запасные огни

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда предписанный огонь должен быть ярким, запасной огонь может быть ясным, а когда предписанный огонь должен быть ясным, запасной огонь может быть обыкновенным. Исправление аварии огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.

Статья 3.07 - Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.

1. Запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, а также щиты, флаги или другие предметы, если они могут быть ошибочно приняты за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах, или если они могут ухудшить видимость или затруднить распознавание этих огней или сигналов.

2. Судам запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, если они могут вызвать ослепление, создающее опасность или помехи для судоходства или движения наземного транспорта.

II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

II.A. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 - Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:

а) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 6 м. Эта высота может быть уменьшена до 4 м, если длина судна не превышает 40 м;

б) бортовые огни, расположенные на одинаковой высоте и в одной и той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и позади него; они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь - с правого борта;

в) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для судна, идущего сзади.

2. Одинокое моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали.

3. Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в вышеперечисленных пунктах 1 и 2.

4. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести топовые огни, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам.

Статья 3.09 - Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов

1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:

а) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в передней части по оси судна, при этом верхний огонь должен отвечать требованиям положений пункта 1а) статьи 3.08, а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;

б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 б) статьи 3.08;

с) желтый кормовой огонь вместо белого, расположенный по оси судна и на достаточной высоте, для того чтобы он был хорошо виден с буксируемого состава, который следует за судном, или с моторного судна, толкаемого состава или счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно.

2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести:

вместо топовых огней, предписанных в вышеприведенном пункте 1 а), три топовых огня, расположенных друг над другом на высоте около 1 м в передней части и по оси судна, причем верхний и нижний огни должны располагаться на той же высоте, что и огни, предписанные в пункте 1 а).

В случае, если судно, соединение плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, то данное предписание применяется к каждому из них.

3. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 с) статьи 3.08.

Однако если в конце состава находится ряд счаленных судов в количестве более двух, то лишь два наружных судна счала должны нести этот огонь. Если в конце состава идут малые суда, то эти суда не учитываются при применении положения настоящего пункта.

4. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда буксируемого состава могут нести огни, предписанные выше в пунктах 1 а) и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам.

Статья 3.10 - Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов

1. Толкаемые составы должны нести:

а) три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава; эти огни должны располагаться в виде равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной продольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 6 м. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем; огни, указанные в настоящем пункте, должно нести судно, находящееся вблизи продольной оси состава.

Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся;

б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 б) статьи 3.08; эти огни должны располагаться в самой широкой части состава и как можно ближе к толкачу, причем на расстоянии не более 1 м от бортов состава и на высоте не менее 2 м;

с) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 статьи 3.08 и устанавливаемых по линии, перпендикулярной продольной оси, на расстоянии около 1,25 м один от другого и на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли заслоняться одним из судов состава.

2. Положения приведенного выше пункта 1 также применяются к толкаемым составам, когда они следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

3. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы толкаемый состав может нести топовые огни, предписанные выше в пункте 1 а) на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.11 - Ночная ходовая сигнализация счаленных групп

1. Счаленные группы должны нести:

а) топовый огонь на каждом моторном судне, предписанный в пункте 1 а) статьи 3.08;

б) бортовые огни, предписанные в пункте 1 б) статьи 3.08; эти огни должны помещаться с наружной стороны группы, по возможности, на одинаковой высоте и, по меньшей мере, на 1 м ниже самого низкого топового огня;

с) кормовой огонь на каждом судне, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08.

2. Положения приведенного выше пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

3. При проходе под постоянным и закрытым разводным мостом, при прохождении через плотину или шлюзы счаленная группа может нести огни, предписанные выше в пункте 1 а) на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счале только малые суда, ни к малым судам, идущим в счале.

Статья 3.12 - Ночная ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:

а) бортовые огни, предписанные в пункте 1 б) статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями;

б) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08.

2. Кроме огней, предписанных в приведенном выше пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:

два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний - зеленым; эти огни долж-

ны быть расположены в надлежащем месте на вершине или в верхней части мачты на расстоянии не менее 1 м один от другого.

3. Положения настоящей статьи не применяются к малым судам.

Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда должны нести:

а) топовый огонь: этот огонь должен устанавливаться по оси судна, по меньшей мере, на 1 м выше бортовых огней. Однако в случае необходимости разрешается размещение топового огня на одинаковой высоте с бортовыми огнями, он должен быть ясным, а не ярким;

б) бортовые огни: эти огни могут быть обыкновенными, а не ясными и должны быть расположены или:

i) таким образом, чтобы они соответствовали предписаниям пункта 1 б) статьи 3.08 или:

ii) рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;

с) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08; этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь, предусмотренный выше в подпункте а), должен быть заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.

2. Отдельные малые моторные суда длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных выше в пункте 1, нести

обыкновенный белый огонь, установленный в соответствующем месте, на высоте, на которой он виден со всех сторон.

3. Если малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, то оно должно нести огни, предписанные выше в пункте 1.

4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к шлюпкам судов.

5. Парусные малые суда должны нести:

- либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него, а кормовой огонь должен быть расположен в задней части судна; однако эти огни могут быть обыкновенными огнями;
- либо бортовые огни и кормовой огонь, объединенные в одном и том же фонаре, установленном в соответствующем месте, на вершине или в верхней части мачты; этот огонь может быть обыкновенным огнем;
- либо, когда длина судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь.

6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

Однако шлюпки судов при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.

7. При проходе под постоянными или сведенными разводными мостами, а также через плотины или шлюзы топовые огни, предписанные в настоящей статье, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.14 - Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества

1. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 9 к настоящим Правилам, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил:

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

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

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

а) головное моторное судно состава должно нести помимо огней, предписанных в пункте 1 статьи 3.09,

обыкновенный 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;

б) только суда, указанные в вышеприведенном пункте 1 и являющиеся из их числа последними в составе, должны нести синий огонь, предписанный в этом пункте. Однако если в составе имеется ряд, состоящий более чем из двух этих судов, указанный огонь должны нести только два крайних судна последнего ряда, перевозящие воспламеняющиеся вещества. Положения пункта 3 статьи 3.09 остаются в действии.

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

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

обыкновенный синий топовый огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем, по мере возможности, на расстоянии 1 м над бортовыми огнями.

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

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

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

Статья 3.15 - Дополнительная ночная ходовая
сигнализация судов, перевозящих
взрывчатые вещества

1. Суда, перевозящие взрывчатые и другие вещества, предусмотренные в Приложении 10 к настоящим Правилам, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил,

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

2. Когда буксируемый состав состоит из одного или нескольких судов, предусмотренных в вышеуказанном пункте 1, головное моторное судно должно нести, помимо огней, предписанных в пункте 1 статьи 3.09,

ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, и помещаемый на расстоянии около 1 м под самым нижним из этих огней, по мере возможности, на расстоянии 1 м над бортовыми огнями.

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

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

ясный красный топовый огонь, помещаемый вертикально на расстоянии около 2,2 м под верхним огнем, по мере возможности, на расстоянии 1 м над бортовыми огнями.

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

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

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

Статья 3.16 - Ночная ходовая сигнализация паромов

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 20 м;

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте а).

2. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:

а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 а);

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 б);

с) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08.

3. Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, должны нести:

а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 а);

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 б);

с) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным выше в подпункте б);

д) бортовые огни и кормовой огонь, отвечающие предписаниям пунктов 1 б) и 1 с) статьи 3.08.

Статья 3.17 - /неприменима/

Статья 3.18 - Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность

1. Судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, показывать

качающийся красный огонь; на малых судах этот огонь вместо красного может быть белым;

2. Кроме того, в случае необходимости, такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал.

Статья 3.19 - Ночная ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок

Не нарушая специальных предписаний, которые могут быть введены на основании статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести

обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон, в достаточном количестве для указания их контура.

II.В. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 - Ночная стояночная сигнализация судов

1. Отдельное судно или группа стоящих лагом судов или счаленная группа на стоянке должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный со стороны фарватера на высоте не менее 3 м.

2. Толкаемый состав, стоящий на открытом месте/без непосредственного или косвенного доступа к берегу/, должен нести два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, расположенных на высоте не менее 3 м на толкаче и в носовой части состава.

3. Малое судно на стоянке, за исключением служебных шлюпок судов, может нести вместо огней, предписан-

ных выше в пункте 1, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

4. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:

а) когда судно или состав находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;

б) когда судно или состав находится на стоянке около берега и достаточно освещено;

в) когда судно или состав находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении;

г) если малое судно пришвартовано к берегу.

5. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статьях 3.23 и 3.27.

Статья 3.21 - Дополнительная ночная стояночная
сигнализация судов, перевозящих
воспламеняющиеся вещества

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

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

Толкаемый состав должен нести два обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон, которые должны допол-

нительно помещаться на расстоянии около 1 м под белыми огнями, предписанными в пункте 2 статьи 3.20.

Статья 3.22 - Дополнительная ночная стояночная
сигнализация судов, перевозящих
взрывчатые вещества

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

обыкновенный или ясный красный огонь, видимый со всех сторон, который должен помещаться на расстоянии около 1 м под белым огнем, предписанным в пункте 1 статьи 3.20 или над белыми огнями, предписанными в пункте 2 статьи 3.20.

Статья 3.23 - Ночная сигнализация стоящих у
пристани паромов

1. Не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани, должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16.

2. Самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани, должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. При короткой стоянке они могут нести огни, предписанные в пункте 1 б) и с) статьи 3.08. Они должны погасить зеленый огонь, предусмотренный в пункте 1 б) статьи 3.16, как только они перестанут выполнять работы.

Статья 3.24 - /неприменима/

Статья 3.25 - Ночная стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок

Не нарушая специальных предписаний, которые могут быть введены на основании статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон, в количестве, достаточном для указания их контура со стороны фарватера.

При этом применяются положения пункта 4 статьи 3.20.

Статья 3.26 - Ночная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов

Если сети или другие орудия лова рыболовных судов, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, составляют помеху для судоходства, то эти сети или другие орудия лова должны обозначаться обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

Статья 3.27 - Ночная сигнализация выполняющих работы плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению, должны нести:

а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,

два обыкновенных зеленых огня

или два ясных зеленых огня, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим,

в соответствующих случаях;

б) со стороны, с которой фарватер несвободен,

обыкновенный красный огонь

или ясный красный огонь,

помещаемый на той же высоте, что и наиболее высокорасположенный из двух зеленых огней, предписанных выше в подпункте а), и такой же светосилы,

или же в случае, когда эти суда должны быть защищены от болтанки;

с) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь

или ясный красный огонь и ясный белый огонь,

помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь находится сверху,

и в соответствующих случаях;

д) со стороны, с которой фарватер несвободен,

красный огонь, помещаемый на такой же высоте, как и красный огонь, предписываемый выше в подпункте с), и такой же светосилы.

Эти огни должны помещаться на такой высоте, чтобы их можно было видеть со всех сторон.

2. Стоящие на мели или затонувшие суда должны нести огни, предписанные выше в подпунктах с) и d) пункта 1. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигналов на самом судне, они должны помещаться на лодках, буйках или других соответствующих средствах.

3. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать предписание, касающееся огней, предписанных выше в подпунктах а) и b) пункта 1.

Статья 3.28 - Ночная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства

1. Если в случае, предусмотренном в статьях 3.20 и 3.25, якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, то стояночный огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.

2. Суда, соединения плавучего материала, плавучие средства и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства, поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

III.A. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.29 - Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов

1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:

желтый цилиндр с двумя полосами /черной и белой/ как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра.

Этот цилиндр должен быть расположен вертикально в носовой части судна на достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести цилиндр, предписанный выше в пункте 1.

Если судно, соединения плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, то данное предписание применяется к каждому из них.

3. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда

буксируемого состава могут нести цилиндр, предписанный в пунктах 1 и 2 на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам.

Статья 3.30 - Дневная сигнализация судов, идущих под парусом и одновременно использующих свою силовую установку

Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, должно нести:

черный конус вершиной вниз.

Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден.

Статья 3.31 - Дневная сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 м

Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 м, должны нести:

двойной желтый конус, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Статья 3.32 - Дополнительная дневная ходовая
сигнализация судов, перевозящих
воспламеняющиеся вещества

1. Суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, указанные в Приложении 9 к настоящим Правилам, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,

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

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

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

синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

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

синий конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

Статья 3.33 - Дополнительная дневная ходовая
сигнализация судов, перевозящих
взрывчатые вещества

1. Суда, перевозящие взрывчатые или другие вещества, указанные в Приложении 10 к настоящим Правилам, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,

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

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

красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

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

красный конус, предписанный в вышеприведенном пункте 1.

Статья 3.34 - Дневная ходовая сигнализация паромов

Паромы должны нести:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 6 м. Однако это расстояние может быть уменьшено, если длина паромов не превышает 20 м.

Статья 3.35 - Дополнительная дневная сигнализация судов, потерявших маневренность

1. Судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать

качающийся красный флаг.

2. Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал.

Статья 3.36 - Дополнительная дневная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода

Суда, которым компетентный орган предоставил преимущественное право прохода в тех местах, где он регулирует соответствующий порядок прохода, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил,

красный вымпел длиной не менее 1 м, поднимаемый в носовой части судна на высоту, достаточную для того, чтобы он был хорошо виден.

III.В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.36-бис - Дневная стояночная сигнализация судов

1. Моторное судно /за исключением малых судов/, стоящее на якоре одиночно или в составе на открытом месте /без непосредственного или косвенного доступа к берегу/, должно нести

черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

2. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:

а) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;

б) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении.

3. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статье 3.41.

Статья 3.37 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих воспламеняющиеся вещества

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

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

Статья 3.38 - Дневная стояночная сигнализация судов, перевозящих взрывчатые вещества

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

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

Статья 3.39 - /неприменима/

Статья 3.40 - Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов

Если сети или другие орудия лова рыболовных судов, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, составляют помеху для судоходства, то эти сети или другие орудия лова должны обозначаться желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

Статья 3.41 - Дневная сигнализация выполняющих работы плавучих средств, а также находящихся на мели или затонувших судов

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению, должны нести:

a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,

два зеленых двойных конуса, помещенных приблизительно на высоте 1 м один над другим,

и в соответствующих случаях

b) со стороны, с которой фарватер несвободен,

один красный шар, помещенный на той же высоте, что и наиболее высокорасположенный из двух зеленых двойных конусов, предписанных выше в подпункте а);

или в случае, когда эти суда должны быть защищены от болтанки,

c) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,

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

и в соответствующих случаях

d) со стороны, с которой фарватер несвободен,

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

2. Сигнализация, предписанная в подпунктах а) и б) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками:

а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,

щит разрешения прохода Е.1 /Приложение 7/

и в соответствующих случаях

б) со стороны, с которой фарватер несвободен,

щит, запрещающий проход А.1 /Приложение 7/,

помещаемый на такой же высоте, что и знак, предписанный выше в подпункте а).

3. Щиты, двойные конусы, шары и флаги должны помещаться на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

4. Находящиеся на мели или затонувшие суда должны нести днем флаги, предписанные выше в подпунктах с) и d) пункта 1. Если положение затонувшего судна препятствует такому размещению этих флагов на самом судне, они помещаются на лодках, буях или других соответствующих средствах.

5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности использовать сигналы, предписанные выше в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2.

Статья 3.42 - Дневная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства

Суда, соединения плавучего материала, плавучие средства или плавучие установки, якоря которых отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, должны обозначать каждый из своих якорей

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.43 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт

1. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, то это запрещение должно быть обозначено:

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.

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

В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,6 м.

2. В случае необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.44 - Запрещение курить или пользоваться огнем на борту

1. Если на борту запрещено курить, а также пользоваться огнем, это запрещение должно быть обозначено

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

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

В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,6 м.

2. В случае необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.45 - Сигнализация судов речного надзора

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

Кроме того, они должны нести:

а) днем - национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака;

б) днем и ночью - мерцающий синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей.

Статья 3.46 - Сигналы бедствия

1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:

а) флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;

б) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;

с) огонь, вращаемый кругообразно;

д) ракеты или бомбы, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета;

е) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...-... /SOS/ по азбуке Морзе;

ф) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;

г) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари с красным светом;

h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.

Статья 3.47 - Сигнализация запрещения боковой стоянки

1. Если установленные положения или специальные предписания компетентных органов запрещают боковую сто-

янку вблизи какого-либо судна /например, по причинам, связанным со свойствами его груза/, то это судно должно нести на палубе по продольной оси судна:

белый квадратный щит с треугольником внизу.

Этот квадратный щит с обеих сторон должен быть белым и иметь красную кайму и красную диагональ, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также черную букву "р" в центре.

Обе стороны треугольника должны быть белыми, и на них должно быть указано черными цифрами расстояние в метрах, на котором запрещается стоянка.

2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна.

3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счаленным группам, предусмотренным в статьях 3.21 и 3.37.

Статья 3.48 - Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке /за исключением тех, которые указаны в статьях 3.27 и 3.41/, которым необходимо предохраняться от болтанки, вызванной прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут, не нарушая требований в отношении сигнализации, применимой к ним на основании положений других статей настоящей главы, показывать

ночью: обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные на расстоянии около 1 м

один над другим, причем красный огонь устанавливается над белым в таком месте, чтобы эти огни были видны со всех сторон и не могли быть приняты за другие огни;

днем: флаг, верхняя половина которого красная, а нижняя белая, установленный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. Этот флаг может быть заменен двумя расположенными друг над другом флагами, верхний из которых красный, и нижний белый. Эти флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

2. Не нарушая положений статей 3.27 и 3.41, сигнализацию, упомянутую в пункте 1, могут использовать лишь:

а) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;

б) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

Статья 3.49 - Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути

Суда на ходу, выполняющие работы на водном пути или производящие зондирование или измерения, могут, не нарушая требований в отношении сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать

ночью и днем: ясный или обыкновенный мерцающий желтый огонь, видимый со всех сторон.

Эту сигнализацию могут использовать лишь суда, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

Глава 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ - РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

Статья 4.01 - Общие положения

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

а) 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 1 Приложения 6 к настоящим Правилам;

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 1 б) и 2 б) главы 1 Приложения 6 к настоящим Правилам.

2. Звуковые сигналы моторных судов за исключением малых судов должны сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми, ясными и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на сигналы, предусмотренные в пункте 4 а) статьи 6.32, которые подаются судами, идущими вниз по течению, с помощью радиолокационной установки, и на удары или звон колокола.

3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться, за отсутствием специальных противоположных положений, только судном, на борту которого находится водитель состава.

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.

5. Для обеспечения слышимости звуковых сигналов взвешенный уровень акустического давления в рулевой рубке в том месте, где находится голова рулевого, не должен превышать 70 дБ /А/, если судно совершает плавание в нормальных эксплуатационных условиях.

6. Звон колокола должен иметь продолжительность приблизительно 4 секунды. Он может быть заменен серией ударов металла о металл той же продолжительности.

Статья 4.02 - Использование звуковых сигналов

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.

2. Малые одиночные суда или суда, которые буксируют или ведут в счале только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в главе III-А Приложения 6 к настоящим Правилам.

Статья 4.03 - Запрещенные звуковые сигналы

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

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

Статья 4.04 - Радиотелефонная связь

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна или плавучей установки, должны соответствовать предписаниям компетентных органов.

2. Запрещается использовать радиотелефонную связь на служебных каналах, связь судно-судно, передачу навигационной информации и связь судно-портовые власти для передачи информации, не предписанной или не разрешенной настоящими Правилами или предписаниями компетентных органов.

3. Суда отдельных категорий, определенных компетентными органами, должны быть оснащены установкой радиотелефонной связи, предусмотренной в пункте 1.

4. Если они оснащены радиотелефонной установкой, то такие суда должны использовать ее в случаях, указанных компетентными органами, на установленной ими волне.

Глава 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.01 - Сигнализация

1. В Приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.

2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений, в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье 1.19, водители должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными выше в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

Статья 5.02 - Судходная обстановка

1. В Приложении 8 к настоящим Правилам определяются сигнальные знаки, которые могут быть установлены для облегчения судоходства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются различные сигнальные огни.

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.

Глава 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 - Определения

1. В настоящей главе "направление вверх" на судоходном пути считается направление к истоку реки.

2. В настоящей главе использованы следующие термины:

а) "встречное плавание", когда два судна движутся в противоположных или в почти противоположных направлениях;

б) "обгон", когда судно /обгоняющее/ приближается к другому судну /обгоняемому/ в направлении под углом более $22,5^{\circ}$, сзади по траверзу обгоняемого судна, и обгоняет его;

с) "пересекающиеся курсы", когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено выше в подпунктах а) и б).

Статья 6.01-бис - Суда, следующие с большой скоростью

Суда любых размеров, следующие с большой скоростью /суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке и

др./, должны предоставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения, они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.02 - Малые суда

1. В настоящей главе термин "малое судно" применяется также к составам, состоящим исключительно из малых судов.

2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, то эти малые суда должны предоставлять всем другим судам, за исключением судов, предусмотренных в статье 6.01-бис, необходимое пространство для продолжения ими движения и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 - Общие принципы

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

2. В составе сигналы, предписанные в нижеследующих статьях 6.04, 6.05 и 6.29, должны подаваться судном, на борту которого находится водитель состава.

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

4. Пересечение курса разрешается только тогда, когда водитель убедился, что это пересечение можно выполнить безопасно для других судов.

Статья 6.03-бис - Пересечение курсов

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.

2. Положение упомянутого выше пункта 1 не применяется, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 и 6.16.

3. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, если в случае малых судов различных категорий два малых судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.

Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.

4. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно нижеследующим правилам:

а) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;

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

в) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.

Положения данного пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам.

Статья 6.04 - Встречное плавание: общие правила

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

2. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого сигнала.

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

а) днем: - либо показать яркий мерцающий белый огонь или подать сигнал светло-голубым флагом или щитом;

- либо показать светло-голубой щит вместе с мерцающим ясным белым огнем;

б) ночью: показывать мерцающий ясный белый огонь, одновременно с которым может показываться светло-голубой щит.

Эти сигналы должны быть видны спереди и сзади и должны показываться до конца расхождения. Запрещается сохранять эти сигналы сверх положенного времени, за исключением случаев, когда судно желает показать, что оно намерено продолжать пропуск идущих вниз судов с правого борта. Светло-голубой щит должен иметь белую кайму шириной не менее 5 см; рама, конструкция из реек и фонарь мерцающего огня должны быть темного цвета.

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

- "один короткий звук", когда расхождение должно произойти левым бортом, или

- "два коротких звука", когда расхождение должно произойти правым бортом.

5. Не нарушая положений 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.

6. Положения упомянутых выше пунктов 1-5 не применяются ни к малым судам в отношении судов других категорий, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

Статья 6.05 - Встречное плавание: отступления
от общих правил

1. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:

а) совершающие регулярные рейсы пассажирские суда, идущие вниз, максимально разрешенное число пассажиров которых не менее числа, установленного компетентным органом, если они хотят причалить к пристани, расположенной на берегу, вдоль которого следуют идущие вверх суда,

б) буксируемые составы, идущие вниз, которые для того, чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега,

имеют право требовать, чтобы идущие вверх суда изменили путь, предоставленный им в соответствии с вышеупомянутой статьей 6.04, если этот путь им не подходит.

Однако они могут требовать этого, лишь убедившись в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.

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

если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать "один короткий звук", и

если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать "два коротких звука" и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 6.04.

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

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

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3 настоящей статьи.

5. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и что это вызывает опасность столкновения, они должны подавать "серию очень коротких звуков". В этом случае судоводители должны принять все диктуемые обстоятельствами меры для того, чтобы избежать опасности.

6. Положения упомянутых выше пунктов 1-5 не применяются ни к малым судам в отношении судов других категорий, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

Статья 6.06 - Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега

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

Статья 6.07 - Расхождение в узких проходах

1. Во избежание по мере возможности встречи на участках или 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 эти сигналы;

в) 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;

г) если идущий вверх состав уже вошел в узкий проход, идущие вниз суда должны, насколько это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущий вверх состав его не пройдет; так же обязаны поступать идущие вниз одиночные суда по отношению к идущему вверх одиночному судну.

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".

Статья 6.08 - Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути

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

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

- запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком А.1 /Приложение 7/;
- разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком Е.1 /Приложение 7/.

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

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

Статья 6.09 - Обгон: общие положения

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

2. Обгоняемое судно должно по мере необходимости и возможности облегчить 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.

Это положение не применяется в том случае, когда малое судно обгоняет судно другой категории.

Статья 6.10 - Обгон

1. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно может обойти обгоняемое судно с левой или правой стороны.

2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое парусное судно обгоняется парусным судном другой категории.

При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно облегчить проход обгоняющего судна с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое судно обгоняет судно какой-либо другой категории.

3. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.

4. 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:

а) "два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука", если оно намерено обогнать судно слева;

б) "два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук", если оно намерено обогнать судно справа.

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

а) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен слева;

б) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен справа.

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

а) "один короткий звук", когда обгон может быть произведен слева, и

б) "два коротких звука", когда обгон может быть произведен справа.

Если в этих условиях обгоняющее судно все еще намерено произвести обгон, оно должно подать "два коротких звука" в случае, предусмотренном в подпункте а), или "один короткий звук" в случае, предусмотренном в подпункте б).

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

7. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать "пять коротких звуков".

8. Положения упомянутых выше пунктов 4-7 не применяются ни к малым судам в отношении судов других категорий, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 - Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути

Не нарушая положений пункта 1 статьи 6.08, обгон запрещается:

а) как правило, на участках, обозначенных сигналом А.2 /Приложение 7/;

б) между составами в районах, обозначенных знаком А.3 /Приложение 7/.

Однако это запрещение не применяется, когда, по крайней мере, один из составов является толкаемым составом, максимальные размеры которого не превышают 110 м на 12 м.

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 - Плавание на участках, на которых путь предписан

1. На участках, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В.1, В.2,

В.3 или В.4 /Приложение 7/. Конец участка может быть обозначен указательным сигнальным знаком Е.11 /Приложение 7/.

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

Статья 6.13 - Поворот

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

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

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

б) "одного продолжительного звука, за которым следуют два коротких звука", если оно намерено повернуть налево.

3. 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 дол-

жны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть осуществлен своевременно.

4. Положения упомянутых выше пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении судов других категорий. К малым судам по отношению друг к другу применяются только положения пунктов 1 и 3.

5. 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/, то водителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, к которому продолжают применяться предписания настоящей статьи.

Статья 6.14 - Управление судном при отходе

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

"один короткий звук", когда судно идет направо, и

"два коротких звука", когда судно идет налево.

Статья 6.15 - Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

Статья 6.16 - Порты и притоки: вход и выход
с пересечением водного пути

1. Суда могут входить в порты и притоки или выходить из них, а также выходить на основной водный путь или пересекать его при выходе лишь после того, как они удостоверились в том, что эти маневры могут производиться безопасно и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

Если судно, идущее вниз по течению, должно произвести поворот и пройти вверх по течению для того, чтобы войти в порт или приток, оно должно предоставить приоритет любому идущему вверх по течению судну, которое также хочет войти в этот порт или приток.

В некоторых случаях пути, рассматриваемые как притоки, могут обозначаться сигнальными знаками E.9 или E.10 /Приложение 7/.

2. Суда, осуществляющие какой-либо из маневров, указанных выше в пункте 1, если намечаемый ими маневр вынуждает другие суда изменить их курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей:

- "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 они хотят пересечь внутренний водный путь.

3. Другие суда должны, если это необходимо, изменить свой курс и скорость.

Это положение применяется также, если на основном пути рядом с выходом из порта или притока помещен сигнал В.10 /Приложение 7/.

4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков В.9 /Приложение 7/, то выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по основному пути суда изменить свой курс или скорость.

5. Суда не могут входить в порт или приток, если на основном пути выставлен сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 Приложения 7 раздела II.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 Приложения 7 раздела II.

6. Даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, суда могут войти в порт или приток, если на основном пути установлен сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II /Приложение 7/. Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II /Приложение 7/; в последнем случае сигнал В.10 /Приложение 7/ устанавливается на основном пути.

7. Положения пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении судов других категорий, а положения пункта 4 не применяются к судам, не являющимся малыми судами, по отношению к таким судам. Положения пункта 2 не применяются к малым судам по отношению друг к другу.

Статья 6.17 - Параллельное плавание судов

1. Суда могут идти рядом параллельным курсом лишь тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.

2. Кроме случаев обгона или встречи, запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 м от судна, толкаемого состава или счаленного соединения, несущих огни и сигналы, предусмотренные в статьях 3.15 и 3.33.

3. Не нарушая положений статьи 1.20, судам запрещается подходить к судну или к соединению плавучего материала на ходу, пришвартовываться к ним или идти у них в кильватере без ясного разрешения их водителя.

4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от других судов и соединений плавучего материала на ходу, а также от работающих плавучих средств.

Статья 6.18 - Запрещение волочить якоря, тросы или цепи

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

2. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам; однако оно применяется к маневрам и к перемещениям на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 7.03 запрещающим сигнальным знаком А.6 /Приложение 7/.

3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03 указательным сигнальным знаком Е.6 /Приложение 7/.

Статья 6.19 - Плавание дрейфом

1. Плавание дрейфом запрещается. Это запрещение не относится к небольшим перемещениям в местах стоянки, погрузки и разгрузки.

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

Статья 6.20 - Болтанка

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или присасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также сооружениям. В частности, они должны своевременно уменьшить скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления:

- а) перед входом в порт;
- б) вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани, или нагружаются, или разгружаются;
- с) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки;

д) вблизи от паромов, не передвигающихся свободно;

е) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 /Приложение 7/.

2. Не нарушая положений статьи 1.04, обязательства, предусмотренные выше в подпунктах в) и с) пункта 1, не относятся к малым судам.

3. Вблизи судов, несущих огни, предписанные в пункте 1 с) статьи 3.27, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 с) статьи 3.41, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих огни, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 статьи 3.48, другие суда должны снизить свою скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта 1. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

Статья 6.21 - Составы

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

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

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

4. Баржи морских судов могут помещаться в головную часть толкаемого состава только в том случае, если якоря будут находиться в головной части состава.

Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства

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.

Статья 6.22-бис - Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статьях 3.27 и 3.41, со стороны, с которой они показывают:

огонь, предписанный в пункте 1 b) и d) статьи 3.27, или

красный шар, красный флаг или щит А.1, предписанные в пунктах 1 b) и d) и 2 b) статьи 3.41.

D. ПАРОМЫ

Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам

1. 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.

2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, подчиняется следующим правилам.

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

б) плавание паромов с продольным тросом запрещается;

с) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24 - Проход под мостами и проход плотин: общие положения

1. Под пролетом моста и при прохождении плотины, если фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода, применяются правила статьи 6.07.

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

а) сигнальный знак А.10 /Приложение 7/ -

плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитками, из которых состоит этот сигнальный знак;

сигнальный знак D.2 /Приложение 7/ -

рекомендуется держаться в пространстве, находящемся между двумя щитками или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

Статья 6.25 - Проход под постоянными мостами

1. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены:

одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами /сигнальный знак А.1 - Приложение 7/, то плавание под этими пролетами запрещается.

2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимся над пролетом:

а) сигнальным знаком D.1 а) /Приложение 7/ или

б) сигнальным знаком D.1 б) /Приложение 7/,

рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.

Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте а), то он открыт для движения в обоих направлениях.

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

3. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены соответственно вышеприведенному пункту 2, то плавание может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на собственный риск и ответственность.

Статья 6.26 - Проход через разводные мосты

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.

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

Если они не могут или не хотят пройти через мост, то они должны в том случае, когда щитки В.5 /Приложение 7/ установлены на берегу, останавливаться, не доходя до этих щитков.

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

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

а) один или несколько красных огней означают -
проход запрещается;

б) один красный и один зеленый огонь, расположенные на одной и той же высоте, или один красный, распо-

ложенный над зеленым огнем, означают -

проход еще запрещается, но мост находится в стадии разводки, и суда должны приготовиться к движению;

с) один или несколько зеленых огней означают -

проход разрешается;

д) два расположенных один над другим красных огня означают -

разводка моста для судоходства прекращена;

е) желтый огонь, расположенный на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной выше в подпунктах а) и д), означает -

проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты;

плавание разрешается в обоих направлениях;

ф) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной выше в подпунктах а) и д), означают -

проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание в другом направлении запрещено.

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

Статья 6.27 - Проход плотин

1. При проходе плотины и поблизости от нее запрещается волочить якоря, тросы или цепи.

2. Проход через пролет плотины разрешается только в том случае, если он обозначен справа и слева сигнальным знаком Е.1 /Приложение 7/.

3. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами /сигнальный знак А.1, Приложение 7/.

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

сигнальным знаком D.1 /Приложение 7/, расположенным на мосту над проходом.

Статья 6.28 - Проход шлюзов

1. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, они должны в том случае, если на берегу установлен щит В.5 /Приложение 7/, остановиться, не доходя до этого щита.

2. В местах отстоя судов у шлюзов и в шлюзах суда, оборудованные устройством радиотелефонной связи, позволяющим осуществлять связь со службой информации о судовой обстановке, должны обеспечивать работу этой аппаратуры в режиме приема на волне, выделенной для данного шлюза.

3. Прохождение шлюзов осуществляется в порядке прибытия к местам отстоя судов. Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они должны заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза. Кроме того, когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, они должны заходить в шлюзовую камеру после этих судов.

4. На подходах к шлюзам, в частности, в местах отстоя судов, любой обгон запрещен.

5. В шлюзах якоря должны быть полностью подняты; это положение действует также в местах отстоя судов в тех случаях, когда якоря не используются.

6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать любого столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами и соединениями плавучего материала или плавучими установками.

7. В шлюзах:

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

б) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы, и операции по ошвартовке должны производиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;

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

d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;

e) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам разрешается использовать двигатели только в исключительных случаях для обеспечения безопасности шлюзования;

f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.

8. В шлюзах и местах отстоя судов около шлюзов минимальное боковое расстояние между двумя судами, толкаемыми составами или группами счаленных судов, должно быть не менее 10 м, если одно из этих судов несет огонь, предусмотренный в статье 3.14, или конус, предусмотренный в статье 3.32. Однако, если на обоих судах, толкаемых составах или обеих группах счаленных судов установлены такие сигналы, то какого-либо минимального расстояния не устанавливается.

9. Любое судно или состав, несущие красный огонь, предусмотренный в статье 3.15, или красный конус, предусмотренный в статье 3.33, шлюзуются отдельно.

10. Суда и составы, несущие синий огонь, предусмотренный в пункте 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в пункте 1 статьи 3.32, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

11. Для обеспечения безопасности и нормального порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их полного использования персонал шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. В шлюзах и в местах отстоя судов у шлюзов суда должны следовать этим указаниям.

Статья 6.28-бис - Вход в шлюзы и выход из них

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью визуальными сигналами, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигналы означают:

- а) два красных огня, расположенные один над другим - доступ запрещен, шлюз не работает;
- б) один красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали - доступ запрещен, шлюз закрыт;
- в) один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен или один красный и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали, или один красный над зеленым огнем - доступ запрещен, шлюз подготавливается к открытию;
- г) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали - доступ разрешен.

2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими визуальными сигналами:

- а) один или два красных огня - выход запрещен;
- б) один или два зеленых огня - выход разрешен.

3. Один или два красных огня, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, могут заменяться одним щитом А.1 /Приложение 7/.

Зеленый огонь или зеленые огни, предусмотренные в тех же пунктах, могут заменяться щитом Е.1/Приложение 7/.

4. При отсутствии огней или щитов доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания персонала шлюза.

Статья 6.29 - Порядок прохода через шлюзы

В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:

а) суда, принадлежащие компетентным органам или пожарным, полицейским или таможенным, а также спасательным и санитарным службам и перемещающиеся по причине неотложной служебной необходимости.

б) суда, которым это право официально предоставлено компетентным органом и которые несут на носу красный вымпел, предусмотренный в статье 3.36.

Если такие суда приближаются к местам отстоя в районе шлюзов или находятся в них на стоянке, другие суда должны, по возможности, максимально облегчить проход таких судов.

Г. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 - Общие правила в условиях ограниченной видимости

1. Все суда, плавающие в условиях ограниченной видимости, должны следовать "безопасной скоростью" в соответствии с условиями видимости. Они должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, позволяющей осуществлять связь между судами и между судами и берегом, находящейся в исправном рабочем состоянии и отвечающей предписаниям соответствующих компетентных органов. Они должны иметь наблюдательный пункт 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 должна быть установлена звуковая связь. Суда должны подавать звуковые сигналы, предписанные в приведенных ниже статьях 6.32 и 6.33, и нести огни, предписанные для ночной сигнализации движущихся судов.

2. Суда должны немедленно остановиться, если ухудшение видимости, наличие и движение других судов и местные условия угрожают безопасности дальнейшего движения. Кроме того, если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем подходящем месте.

3. Для того, чтобы решить, должны ли суда остановиться или продолжать движение, а также определить скорость хода на судах, применяющих радиолокатор, могут использоваться показания радиолокатора. В то же время на них должно учитываться уменьшение видимости и для других судов.

4. При остановке суда должны, по мере возможности, освободить фарватер.

5. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны быть на радиотелефонной связи на канале № 16 /на участке ФРГ - на канале № 10/. Для осуществления радиосвязи между судами должен использоваться канал № 10. Суда должны сообщать встречным судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

6. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4, 5 статьи 6.04 и статьи 6.05, за ис-

ключением положений пункта 5 в части подачи серии очень коротких звуков, в условиях ограниченной видимости не применяются.

Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки

1. В условиях ограниченной видимости суда и соединения плавучего материала, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, как только на них будет услышан один из предписанных в пунктах 4 а) и 5а) статьи 6.32 или в пункте 2 статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, 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.

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

3. В толкаемых составах предписания приведенных выше пунктов 1 и 2 применяются только к буксиру-толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания указанных выше пунктов 1 и 2 применяются к буксиру и к последнему судну состава.

4. Настоящая статья применяется также к находящимся на мели на фарватере или вблизи него судам, которые могут представлять опасность для других судов.

Статья 6.32 - Положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора

1. Судно считается плавающим при помощи радиолокатора в условиях ограниченной видимости, если на его борту имеется и используется следующее оборудование:

а) радиолокационная установка и прибор, указывающий угловую скорость поворота судна, находящиеся в исправном рабочем состоянии и отвечающие предписаниям соответствующих компетентных органов;

б) радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять предусмотренную в пункте 1 статьи 6.30 связь между судами и между судами и берегом, находящаяся в исправном рабочем состоянии и отвечающая предписаниям соответствующих компетентных органов;

в) устройство для подачи трехтонального звукового сигнала /статья 1.01 w)/.

2. Если судно использует свою радиолокационную установку для плавания в условиях, когда без этой установки плавание было бы невозможным, в рулевой рубке дол-

жно постоянно находиться лицо, хорошо знакомое с методом плавания при помощи радиолокатора, и другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка оборудована централизованным пультом управления, то достаточно, чтобы, в случае необходимости, второе лицо можно было немедленно звывать в рубку.

3. На судах, плавающих при помощи радиолокатора, не обязательно иметь наблюдательный пост, предписанный в пункте 1 статьи 6.30, если водитель может слышать звуковые сигналы.

4. Судно, идущее вниз по течению при помощи радиолокатора, как только на экране его радиолокатора будут замечены суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

а) подать трехтональный звуковой сигнал, который должен повторяться так часто, как это необходимо; это положение не применяется к малым судам;

б) принять другие необходимые меры в соответствии с хорошей речной практикой /снизить скорость, подойти к границе фарватера, в случае необходимости, остановиться и др./.

5. Судно, идущее вверх против течения при помощи радиолокатора, как только на нем будет услышан упомянутый выше в пункте 4 а) сигнал или замечены на экране радиолокатора суда, приближение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

а) подавать предписанные ниже в пункте 2 статьи 6.33 сигналы и сообщить по радиотелефонной связи судам,

идушим вниз, свою категорию, название, местоположение, направление движения, а также предлагаемую сторону расхождения;

в) принять другие необходимые меры в соответствии с хорошей речной практикой /снизить скорость, подойти к границе фарватера, в случае необходимости, остановиться и др./.

6. Идущие вниз по течению при помощи радиолокатора суда должны ответить по радиотелефонной связи идущим вверх судам и указать свою категорию, название, местоположение, направление движения и подтвердить предложенную или указать другую сторону расхождения. Что касается малых судов, то они должны сообщать только свою категорию, название, местоположение и курс, а также сторону, в которую они отворачивают.

7. Обгон судов, плавающих при помощи радиолокатора, разрешается производить только после согласования стороны обгона по радиотелефонной связи и при достаточной ширине фарватера.

8. Предписания, предусмотренные выше для составов в пунктах 2 и 4-7, распространяются лишь на суда, на борту которых находится водитель состава.

9. Плавающие при помощи радиолокатора суда, на которых на экране замечены суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию и которые не отвечают по радиотелефонной связи, должны своевременно принять меры для того, чтобы избежать столкновения.

Статья 6.33 - Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокаторов

1. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокаторов, должны иметь наблюда-

тельный пост и радиотелефонную станцию, предписанные в статье 6.30.

2. Одинокое судно при плавании в условиях ограниченной видимости должно подавать один "продолжительный звук", а каждое судно, на борту которого находится водитель состава, - "два продолжительных звука"; эти сигналы должны подаваться с интервалом не более одной минуты.

3. Малые суда, плавающие без помощи радиолокатора, могут подавать сигнал, предписанный выше в пункте 2; этот сигнал может быть повторен.

4. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора, как только на них будет услышан трехтональный сигнал, предусмотренный в пункте 4 а) статьи 6.32, должны:

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

б) если они находятся на фарватере и, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее, освободить фарватер.

5. Суда, плавающие без помощи радиолокатора, сразу после получения упомянутого в пункте 2 этой статьи туманного сигнала другого судна, раздавшегося, по их мнению, впереди своего траверза, должны уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе и осуществлять плавание с предельной осторожностью или, в случае необходимости, остановиться либо отвернуть в сторону.

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - /неприменима/

Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости.

Зоны, в которых разрешается или запрещается заниматься этими видами спорта, устанавливаются компетентными органами.

2. Водителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается обслуживание буксира и наблюдение за лыжником и которое способно выполнять эту роль.

3. Если буксирующее судно и воднолыжник не находятся на специально отведенном для них фарватере, то они должны находиться на достаточном расстоянии от всех других судов, от берега и от купающихся.

4. Буксирный канат нельзя волочить за судном, если за него не держится воднолыжник.

Статья 6.36 - Действия рыболовецких судов

Запрещаются лов рыбы неводом с помощью нескольких судов, идущих фронтом, а также установка орудий лова рыбы на фарватере или в местах, отведенных для стоянки судов.

Статья 6.37 - Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием

Занятие подводным плаванием без разрешения запрещается в местах, где может быть затруднено судоходство, в частности:

- a) на обычных путях судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статьях 3.16 и 3.34;
- b) перед входом в порты;
- c) вблизи мест стоянки;
- d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и других подобных видов спорта.

Глава 7

ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.01 - Общие принципы стоянки

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

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

3. Суда, соединения судов и плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или пришвартованы достаточно прочно с учетом течения, ветра, болтанки и присасывания, вызываемых другими судами, и таким образом, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды и не могли создать угрозу для других судов или помешать им.

Статья 7.02 - Стоянка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на стоянку:

а) на участках судоходного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена;

б) на участках, указанных компетентными органами;

в) на участках, обозначенных знаком А.5 /Приложение 7/; запрет распространяется лишь на ту сторону пути, на которой помещен этот знак;

г) под мостами и под высоковольтными линиями электропередач;

д) на узких проходах, согласно положениям статьи 6.07, и на подходах к ним, а также на тех участках, которые в результате стоянки стали бы узкими проходами, а также на подступах к этим участкам;

е) на входах в притоки и выходах из них;

ж) на участках прохода паромов;

з) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;

i) в районах поворота, обозначенных знаком Е.8 /Приложение 7/;

j) вдоль борта судна, несущего знак, предписанный в статье 3.47, в пределах расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;

k) на обозначенных знаком А.5.1. /Приложение 7/ участках водной поверхности, ширина которых, считая от знака, указана на этом знаке.

2. На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений приведенных выше пунктов 1а) - d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками Е.5-Е.7 /Приложение 7/, с соблюдением условий, определенных ниже в статьях 7.03-7.06.

Статья 7.03 - Стоянка на якорю

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на якорь:

а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якорю, как правило, запрещена;

б) на участках, обозначенных знаком А.6 /Приложение 7/; запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой расположен этот знак.

2. На участках, на которых стоянка на якорю запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на

участках, обозначенных знаком Е.6 /Приложение 7/, и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

Статья 7.04 - Швартовка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:

а) на участках судоходного пути, на которых швартовка, как правило, запрещена;

б) на участках, обозначенных знаком А.7 /Приложение 7/; однако запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой помещен этот знак.

2. На участках, на которых швартовка к берегу запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут пришвартовываться лишь на участках, обозначенных знаком Е.7 /Приложение 7/, и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

3. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д.

Статья 7.05 - Зона стоянки

1. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5 /Приложение 7/, суда и соединения плавучего материала могут остановиться на стоянку лишь на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

2. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.1 /Приложение 7/, суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, начиная от знака, указана на нем в метрах.

3. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.2 /Приложение 7/, суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными в метрах на этом знаке. Эти расстояния отсчитываются от знака.

4. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.3 /Приложение 7/, количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне пути, на которой помещен этот знак, не должно превышать число, указанное на нем римскими цифрами.

5. В зонах стоянки при отсутствии прочих предписаний суда должны становиться борт к борту, начиная от берега, на той стороне пути, на которой помещен знак.

6. Если акватория места стоянки, в дополнение к береговым сигнальным знакам, ограждается также плавучими сигнальными знаками, то она обозначается:

- с правой стороны фарватера светящими буями
А.5 /Приложение 8/;

- с левой стороны фарватера светящими буями
А.6 /Приложение 8/.

В этом случае плавучие сигнальные знаки отделяют фарватер от акватории места стоянки.

Статья 7.06 - Разрешение стоянки для судов
некоторых категорий

В местах стоянки, обозначенных сигнальными знаками Е.5.4-Е.5.15 /Приложение 7/, стоянка разрешена лишь для судов тех категорий, на которые распространяется действие сигнального знака, и только с той стороны пути, на которой помещен этот сигнальный знак.

Статья 7.07 - Стоянка- вблизи друг от друга судов,
толкаемых составов и счаленных групп,
осуществляющих отдельные перевозки
опасных грузов

1. Между судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:

- 10 м, если одно из них перевозит легковоспламеняющиеся вещества;
- 50 м, если одно из них перевозит взрывчатые вещества.

2. В особых случаях компетентные органы могут разрешить стоянку в отступление от вышеприведенных положений.

Статья 7.08 - Несение вахты

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

2. Все другие суда, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, когда этого требуют местные условия или если это предписывают компетентные органы.

3. На борту находящихся на стоянке судов, которые должны нести сигналы, предусмотренные статьей 3.14 или статьей 3.32, должна постоянно находиться достаточная вахта. От этих требований могут освобождаться безэкипажные суда, которые несут сигналы, предусмотренные статьей 3.14 или статьей 3.32, стоящие на акватории портов и в других местах стоянки, где надзор за судами обеспечен.

ПРИЛОЖЕНИЯ 1 - 10

К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

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

- | | |
|-------------------------------------------------------------|----|
| 1. Австрийская Республика | A |
| 2. Народная Республика Болгария | BG |
| 3. Венгерская Республика | HU |
| 4. Румыния | R |
| 5. Союз Советских Социалистических Республик | SU |
| 6. Чешская и Словацкая Федеративная Республика | CS |
| 7. Социалистическая Федеративная Республика Югославия | YU |
| 8. Федеративная Республика Германии | D |

**В. ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА
ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ ДРУГИХ
ЕВРОПЕЙСКИХ ГОСУДАРСТВ**

- | | |
|------------------------------------------------|-----|
| 1. Бельгия | B |
| 2. Германская Демократическая Республика | DDR |
| 3. Италия | I |
| 4. Люксембург | L |
| 5. Нидерланды | N |
| 6. Норвегия | NO |
| 7. Польша | PL |
| 8. Португалия | P |
| 9. Франция | F |
| 10. Швейцария | CH |
| 11. Швеция | SE |
| 12. Финляндия | FI |

ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

1. Определения

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

б) "Надводным бортом" является расстояние, измеренное между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой верхней кромки палубы или при отсутствии палубы самой низкой точкой верхней кромки постоянной бортовой обшивки.

в) "Расстоянием безопасности" является расстояние, измеренное между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой, выше которой судно уже не может считаться водонепроницаемым, без учета при этом приемных и отливных отверстий.

г) "Зоны плавания" являются зонами судоходного пути, которые разделяются в отношении устройства и оборудования судов внутреннего плавания, соответственно определения надводного борта и расстояния безопасности в зависимости от максимальной высоты значительных волн при 5-процентной обеспеченности, а именно:

- Зона 1 - волны высотой до 2,0 м
- Зона 2 - волны высотой до 1,2 м
- Зона 3 - волны высотой до 0,6 м.

В настоящем определении "высота значительных волн" представляет собой среднее арифметическое от наибольших высот волн, измеренных между подошвой и вершиной волны, число которых составляет 10% от общего числа волн при непродолжительном наблюдении.

2. Минимальный надводный борт, расстояние безопасности и плоскость максимальной осадки

- 2.1. Величина минимального надводного борта и расстояние безопасности судна устанавливаются компетентными органами в зависимости от зон плавания и типа судна.
- 2.2. Плоскость максимальной осадки определяется таким образом, чтобы выполнялись требования как в отношении минимального надводного борта, так и в отношении расстояния безопасности.

Однако по причинам безопасности, исходя из условий прочности корпуса и остойчивости судна, компетентные органы могут устанавливать плоскость максимальной осадки на более низком уровне в пределах, которые должны быть определены этими органами.

3. Маркировка максимальной осадки

- 3.1. На каждом судне, за исключением малых судов, должны быть нанесены видимые на расстоянии и несмываемые марки для указания максимальной осадки, определенной компетентными органами. Эти марки являются грузовыми марками, наносимыми под контролем компетентных органов на каждом борту по миделю судна.
- 3.2. Грузовая марка состоит из кольца, пересеченного по центру горизонтальной линией надводного борта и, в случае необходимости, с дополнительными линиями надводного борта, если судно предназначено совершать рейсы в различных зонах плавания.

Центр кольца должен находиться по вертикали на середине судна. Горизонтальная линия, пересекающая кольцо, нижней своей кромкой должна проходить через его центр и являться линией надводного борта.

Нижняя кромка каждой дополнительной линии надводного борта должна соответствовать надводному борту, установленному для соответствующей зоны плавания.

Дополнительные линии надводного борта наносятся по вертикальной черте в нос центра кольца.

Для судна, предназначенного для плавания в зонах 2 и 3 или только в зоне 3 изображение кольца не обязательно.

- 3.3. Ширина кольца и всех прочих линий грузовой марки - 30 мм, наружный диаметр кольца - 200 мм. Длина горизонтальной линии, пересекающей кольцо - 300 мм, а длина дополнительных линий надводного борта - 150 мм.

Размеры цифр, указывающих зоны, составляют 60 x 40 мм /рис. 1/.

Компетентные органы, уполномоченные для назначения надводного борта, могут нанести свой знак на корпус судна.

Допускается совмещение грузовой марки и марки обмера. В таком случае ширина горизонтальной линии, пересекающей кольцо надводного борта /или ширина верхней горизонтальной линии в случае нескольких линий надводного борта и отсутствия изображения кольца/ должна составлять 40 мм.

4. Шкалы осадки

- 4.1. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь на каждой стороне корпуса сзади, по крайней мере, одну шкалу осадки. Оно может иметь также дополнительные шкалы осадки.

Их местоположение, число и особенности изображения устанавливаются компетентными органами в зависимости от зоны плавания, типа, длины, осадки и дифферента судна.

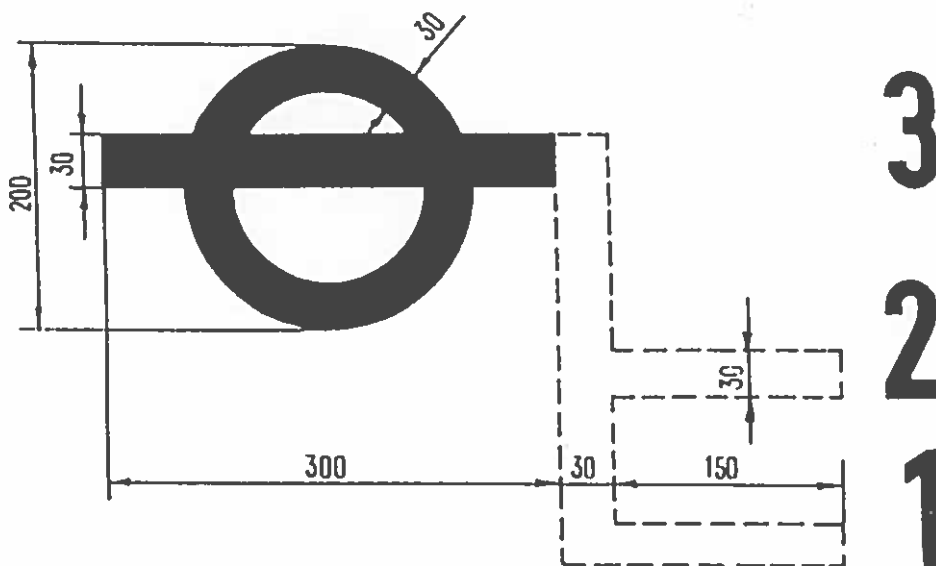
- 4.2. Шкалы осадки должны быть градуированы, по крайней мере, в дециметрах от нуля до 300 мм ниже плоскости ватерлинии судна в прежнем состоянии, и от 100 до 300 мм выше плоскости максимальной осадки.

Эти шкалы могут быть обозначены линиями с указанием градации или только цифрами /без черты/, которые наносятся хорошо видимым цветом. Их нулевые точки должны соответствовать уровню днища судна рядом со шкалой или - если имеется киль - уровню самой нижней точки киля рядом со шкалой.

Градуировка шкалы осадки должна отмечаться марками, выдолбленными или вырубленными под контролем компетентных органов.

- 4.3. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям вышеприведенных пунктов, то эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.

Схематическое изображение грузовой марки:



Изображение грузовой марки для различных зон плавания:



Рис. 1

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

1. Общие положения

1.1. Нижеследующие рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ОППД; они не относятся к сигнализации, предусмотренной или разрешенной в определенных случаях компетентными органами.

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

Что касается дополнительной сигнализации, которая может быть предписана, то на рисунках указывается:

- либо только дополнительная сигнализация;
- либо, если это требуется для внесения ясности, одновременно основная сигнализация /или один из возможных вариантов основной сигнализации/ и дополнительная сигнализация.

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.

1.3. Толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м, а также счаленные группы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 23 м, рассматриваются как одиночные моторные суда /см. пункт 3 статьи 3.01/.

1.4. При отсутствии других указаний следующие термины имеют то же значение, что и термины, приведенные в пункте 5 статьи 3.01:



- 1.4.1. термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза каждого борта;
- 1.4.2. термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту; каждый из этих огней должен излучать непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ и быть расположенным таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^{\circ}30'$ позади траверза борта;
- 1.4.3. термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый и желтый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до $67^{\circ}30'$ с каждого борта;
- 1.4.4. термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в 360° .

1.5. Пояснения к изображениям:

Огонь, не видимый наблюдателю,
обозначается с точкой посредине



Постоянный огонь, видимый со всех
сторон



Постоянный огонь, видимый только
по ограниченной дуге горизонта



Мерцающий огонь



Огонь, зажигаемый по мере необходимости,
или необязательный огонь



Флаг или щит



Вымпел



Шар



Цилиндр



Конус



j

Двойной конус



k

Радиолокационный отражатель



l

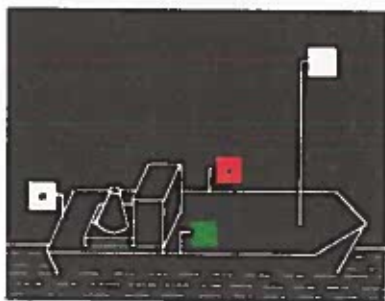
2. Ходовая сигнализация

2.1. Одиночные суда

Ночная

Дневная

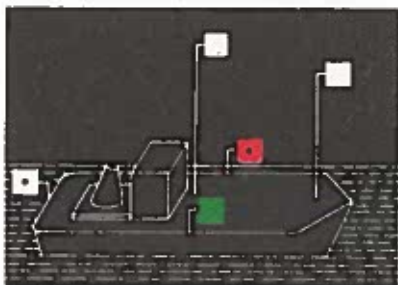
2.1.1 /статья 3.08, п.1/:



Нет
дополнительной
сигнализации

Топовый огонь, бортовые
огни, кормовой огонь

2.1.2 /статья 3.08, п.2/:

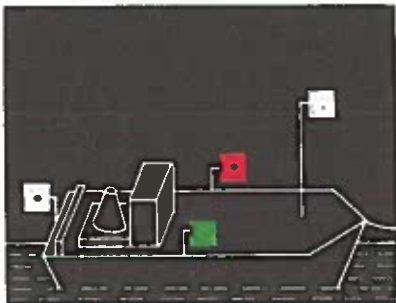


Нет
дополнительной
сигнализации

Возможный второй топовый
огонь, расположенный в
кормовой части.

Ночная

- 2.1.3 Моторное судно, кото-
рое временно следует
за вспомогательным
моторным судном
/статья 3.08, п.3/:



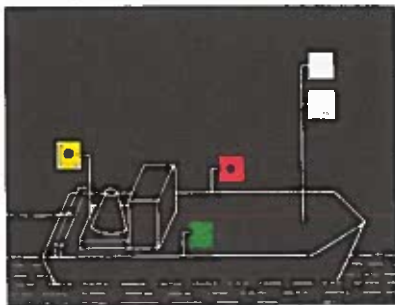
Топовый огонь, бортовые
огни, кормовой огонь, и
в случае необходимости,
второй топовый огонь,
расположенный в кормовой
части

Дневная

Нет
дополнительной
сигнализации

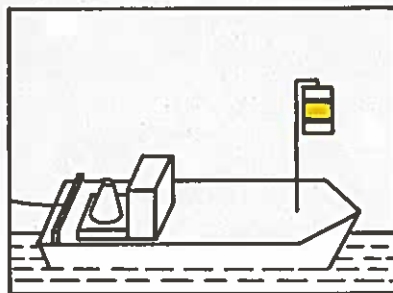
2.2 Буксируемые составы

- 2.2.1 Только головное
моторное судно
буксируемого со-
става
/статья 3.09, п.1/:



Два топовых огня, распо-
ложенных один над другим,
бортовые огни, желтый кор-
мовой огонь вместо белого

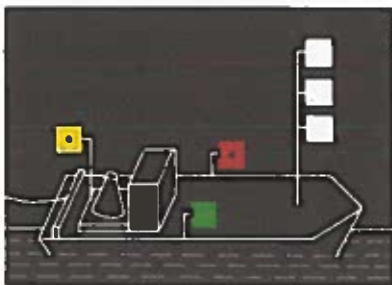
- 2.2.2 Только головное
моторное судно
буксируемого со-
става
/статья 3.29, п.1/:



Желтый цилиндр с двумя поло-
сами /черной и белой/ как в
верхней, так и в нижней час-
ти, причем белые полосы дол-
жны быть нанесены по краю
цилиндра

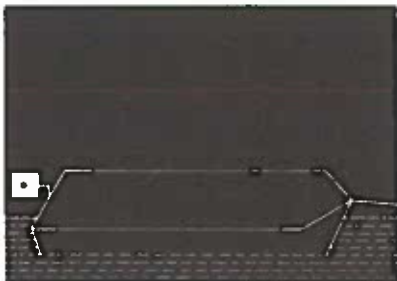
Ночная

- 2.2.3 Каждое из нескольких моторных судов, идущих в голове состава /статья 3.09, п.2/:



Три топовых огня, расположенных друг над другом, бортовые огни, желтый кормовой огонь вместо белого

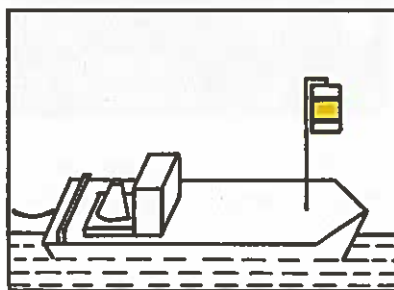
- 2.2.5 Буксируемое судно или суда, расположенные в конце состава /статья 3.09, п.3/:



Белый кормовой огонь

Дневная

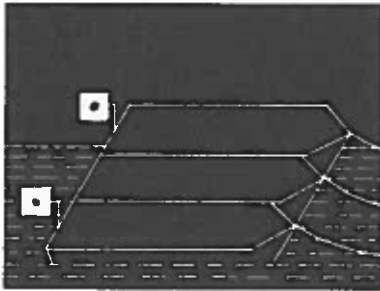
- 2.2.4 Каждое из нескольких моторных судов, идущих в голове состава /статья 3.29, п.2/:



Желтый цилиндр с двумя полосами /черной и белой/ как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра

Нет
дополнительной
сигнализации

Ночная



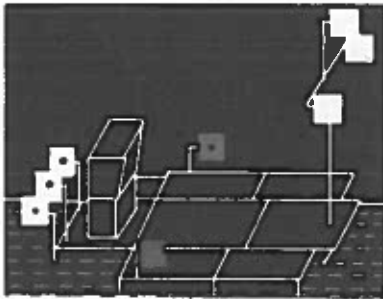
Белые кормовые огни на крайних судах состава

Дневная

Нет
дополнительной
сигнализации

2.3 Толкаемые составы

2.3.1 /статья 3.10, п.1/:



Три топовых огня, расположенных в виде равностороннего треугольника, бортовые огни, три кормовых огня на толкаче

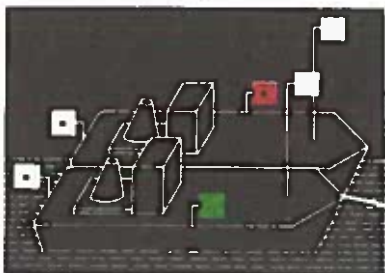
Нет
дополнительной
сигнализации

2.4 Счаленные группы

Ночная

Дневная

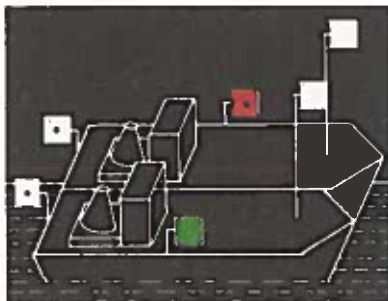
2.4.1 /статья 3.11, п.1/:



Нет
дополнительной
сигнализации

Топовый огонь и кормовой огонь на каждом моторном судне, с наружной стороны группы бортовые огни

2.4.2. Счаленная группа, следующая за одним или несколькими вспомогательными моторными судами /статья 3.11, п.2/:



Нет
дополнительной
сигнализации

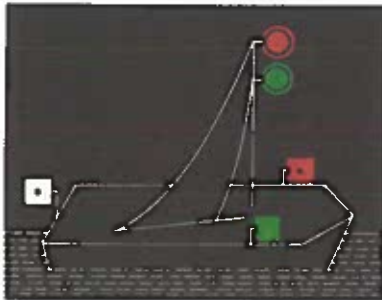
Топовый огонь и кормовой огонь на каждом моторном судне, с наружной стороны группы бортовые огни

2.5 Парусные суда

Ночная

Дневная

2.5.1 /статья 3.12, п.1 и 2/:

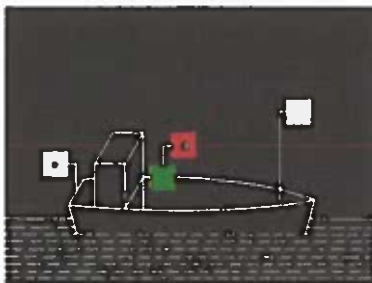


Нет
дополнительной
сигнализации

Бортовые огни, которые могут быть не ясными, а обыкновенными огнями, кормовой огонь и, в случае необходимости, два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний-красный, а нижний-зеленый

2.6 Малые суда

2.6.1 Малые моторные суда /статья 3.13, п.1/:

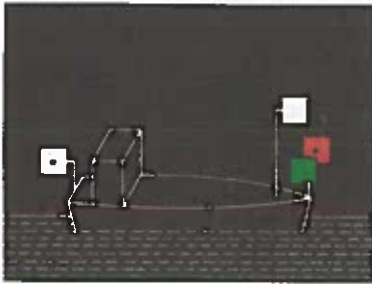


Нет
дополнительной
сигнализации

Топовый ясный, а не яркий огонь, бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, кормовой огонь

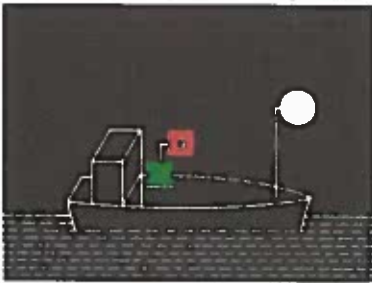
Ночная

либо:



Топовый ясный, а не яркий огонь, бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, расположенными рядом, или в одном фонаре, на носу или поблизости от него, кормовой огонь

либо:



Ясный белый огонь, видимый со всех сторон, бортовые огни, расположенные в соответствии с одним из способов, описанных выше

Дневная

Нет
дополнительной
сигнализации

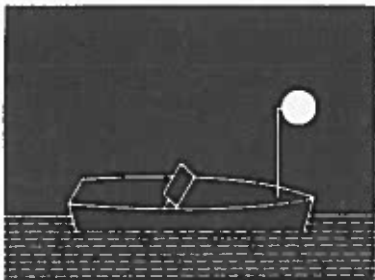
Нет
дополнительной
сигнализации

Ночная

Дневная

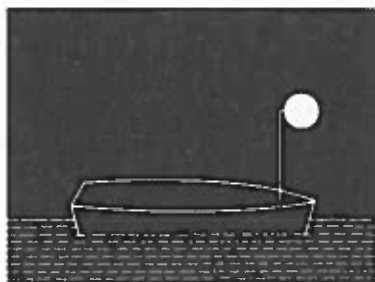
либо:

Только в случае, если малое
моторное судно имеет длину
менее 7 метров
/статья 3.13, п.2/:



Обыкновенный белый огонь,
видимый со всех сторон

2.6.2 Буксируемые или идущие
в саче малые суда
/статья 3.13, п.4/:



Обыкновенный белый огонь,
видимый со всех сторон

Нет
дополнительной
сигнализации

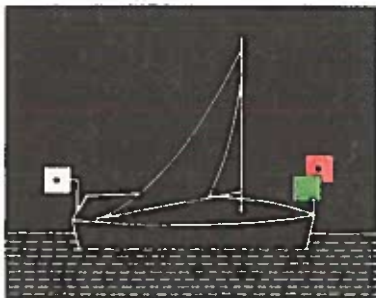
Нет
дополнительной
сигнализации

Ночная

Дневная

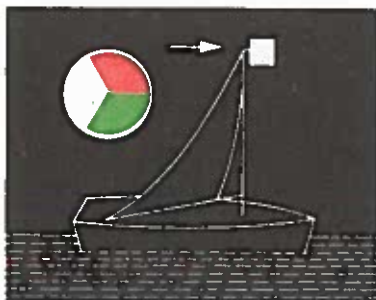
2.6.3 Парусное судно
/статья 3.13, п.5/:

либо:



Бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не яркими огнями, расположенными рядом или в одном фонаре на носу или поблизости от него, кормовой огонь,

либо:



Бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не яркими, и кормовой огонь, объединенные в одном фонаре, установленном на вершине или в верхней части мачты,

Нет
дополнительной
сигнализации

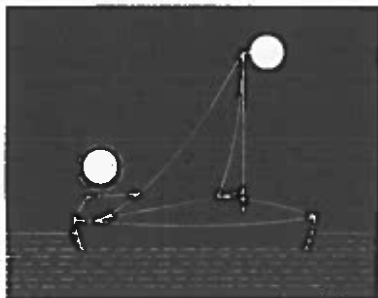
Нет
дополнительной
сигнализации

Ночная

Дневная

либо:

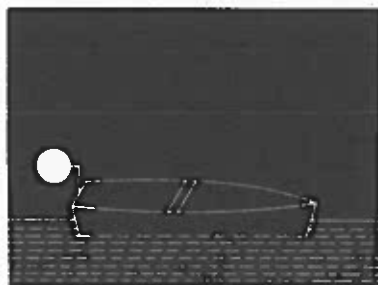
В случае, если длина малого судна менее 7 м



Нет
дополнительной
сигнализации

Обыкновенный белый огонь,
видимый со всех сторон, и
при приближении других су-
дов, второй обыкновенный
белый огонь

2.6.4 Одиночные малые суда,
которые не являются
ни моторными, ни па-
русными
/статья 3.13, п.6/:



Нет
дополнительной
сигнализации

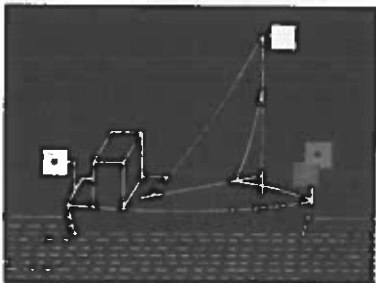
Обыкновенный белый огонь,
видимый со всех сторон

Ночная

2.6.5 Малое судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку
/статья 3.13, п.1/:

Один из сигналов, предусмотренный в п. 2.6.1,

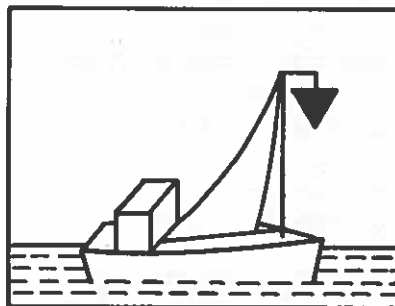
Например:



Ясный, а не яркий топовый огонь, бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, расположенными рядом или в одном фонаре на носу или поблизости от него; кормовой огонь

Дневная

2.6.6. Малое судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку
/статья 3.30/:

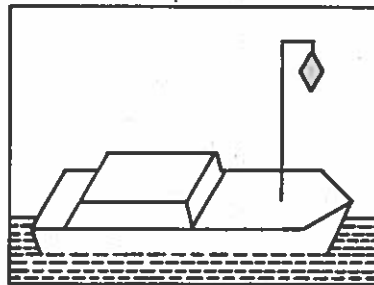


Черный конус вершиной вниз

2.7 Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и которые имеют размеры малых судов

2.7.2 /статья 3.31/:

Нет
дополнительной
сигнализации



Желтый двойной конус

2.8 Суда, осуществляющие отдельные перевозки опасных грузов

Ночная

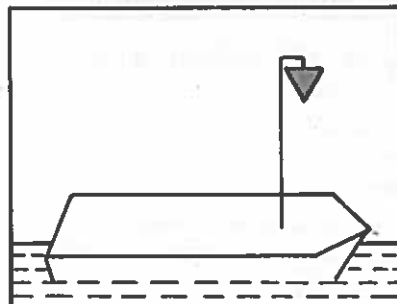
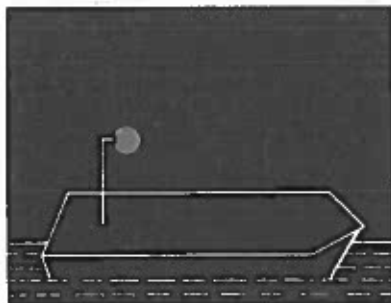
Дневная

2.8.1 **Одиночные или буксируемые суда, осуществляющие отдельные перевозки воспламеняющихся веществ, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.14, п.1/:**

2.8.2 **Одиночные или буксируемые суда, осуществляющие отдельные перевозки воспламеняющихся веществ, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.32, п.1/**

Дополнительная сигнализация:

Дополнительная сигнализация:



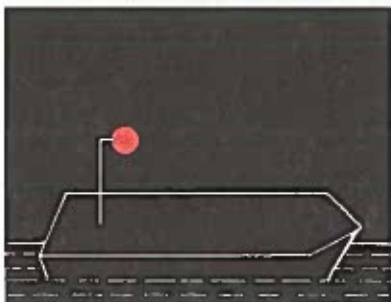
Обыкновенный синий огонь

Синий конус вершиной вниз

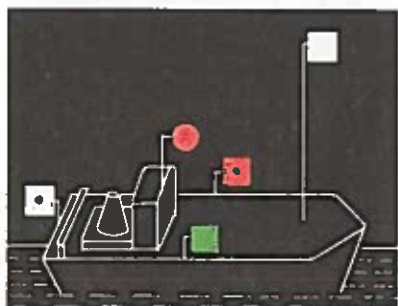
Ночная

- 2.8.3. **Одиночные или буксируемые суда, осуществляющие отдельные перевозки взрывчатых веществ, упомянутых в Приложении 10**
/статья 3.15, п.1/:

Дополнительная сигнализация:



На немоторных судах обыкновенный красный огонь в их кормовой части

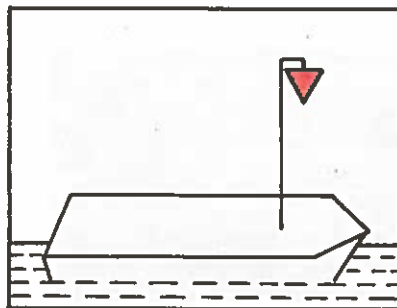


На одиночных моторных судах, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.09, устанавливается дополнительно один ясный красный огонь в их кормовой части

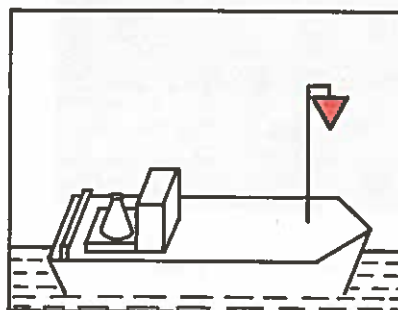
Дневная

- 2.8.4. **Одиночные или буксируемые суда, осуществляющие отдельные перевозки взрывчатых веществ, упомянутых в Приложении 10**
/статья 3.32, п.1/:

Дополнительная сигнализация:



Красный конус вершиной вниз

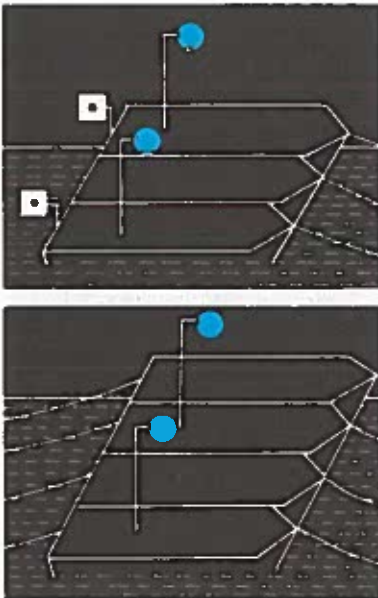


Красный конус вершиной вниз

Ночная

2.8.5 Буксируемые составы, включающие суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.14, п.2/:

Дополнительная сигнализация:

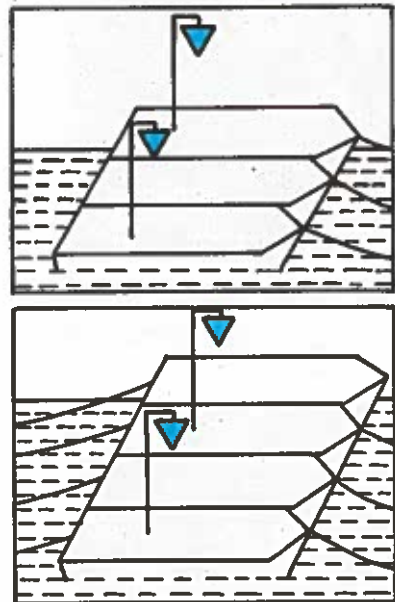


Обыкновенный синий огонь должны нести только два крайних судна из судов, перевозящие воспламеняющиеся вещества, имеющиеся в последнем ряду состава, включающего такие суда

Дневная

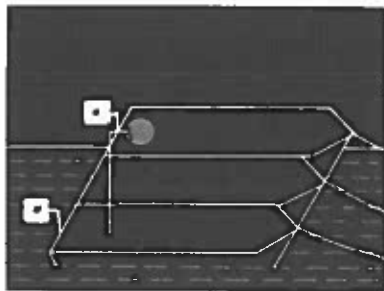
2.8.6 Буксируемые составы, включающие суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.32, п.2/:

Дополнительная сигнализация:



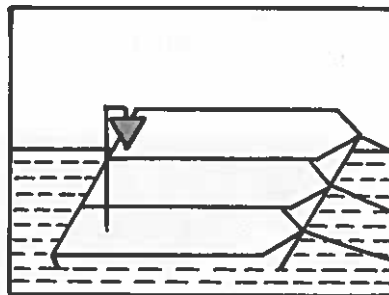
Синий конус вершиной вниз должны нести только два крайних судна из судов, перевозящие воспламеняющиеся вещества, имеющиеся в последнем ряду состава, включающего такие суда

Ночная



Синий огонь должны нести только суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, являющиеся из их числа последними в составе

Дневная

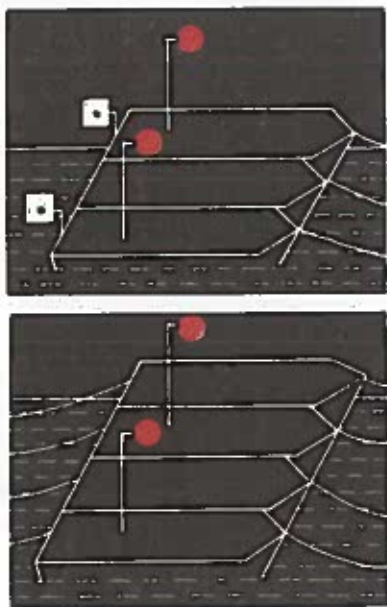


Синий конус вершиной вниз должны нести только суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, являющиеся из их числа последними в составе

Ночная

2.8.7 Буксируемые составы, включающие суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.15, п.2/:

Дополнительная сигнализация:

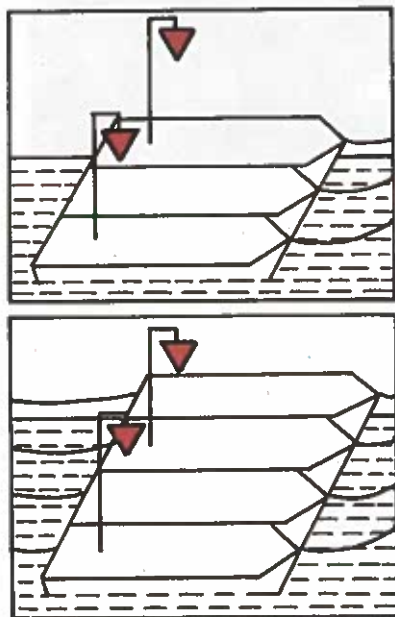


Обыкновенный красный огонь должны нести только два крайних судна из судов, перевозящие взрывчатые вещества, имеющиеся в последнем ряду состава, включающего такие суда

Дневная

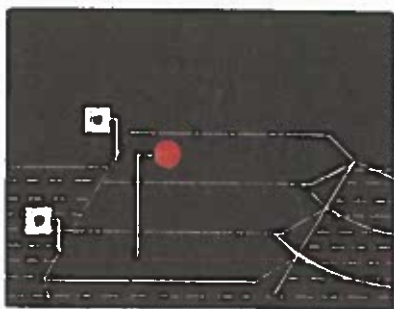
2.8.8 Буксируемые составы, включающие суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.33, п.2/:

Дополнительная сигнализация:



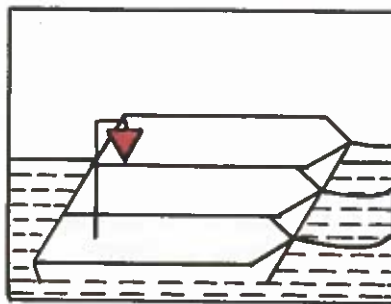
Красный конус вершиной вниз должны нести только два крайних судна из судов, перевозящие взрывчатые вещества, имеющиеся в последнем ряду состава, включающего такие суда

Ночная



Красный огонь должны нести только суда, перевозящие взрывчатые вещества, являющиеся из их числа последними в составе

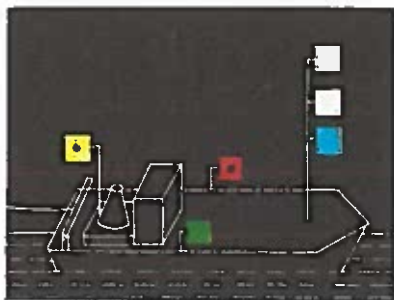
Дневная



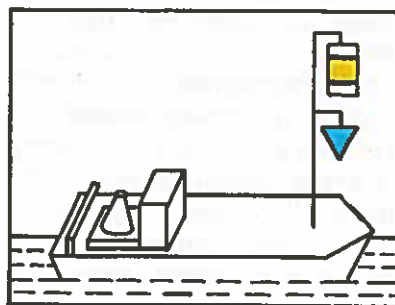
Красный конус вершиной вниз должны нести только суда, перевозящие взрывчатые вещества, являющиеся из их числа последними в составе

2.8.9 Только головное мотор-2.8.10 Только головное моторное судно буксируемого состава, перевозящего воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.14, п.2/:

Только головное моторное судно буксируемого состава, перевозящего воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.32, п.2/:



Обыкновенный синий огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, предписанные в статье 3.09 п.1 и помещаемые на

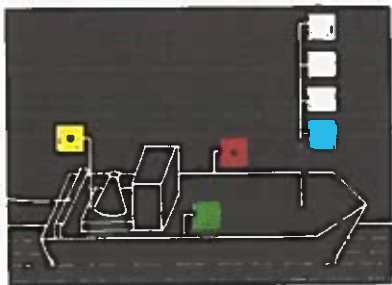


Синий конус вершиной вниз и цилиндр, предписанные в статье 3.29 п.1

Ночная

расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями

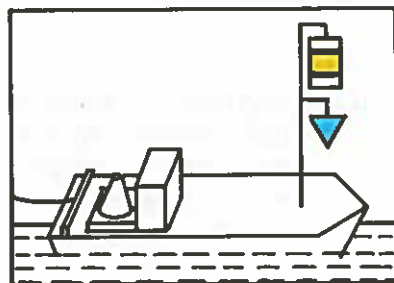
- 2.8.11 Вспомогательным моторным судном, идущим в голове состава, перевозящего воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.14, п.4/:



Обыкновенный синий огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, предписанные в статье 3.09 п.2 и помещаемый на расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями

Дневная

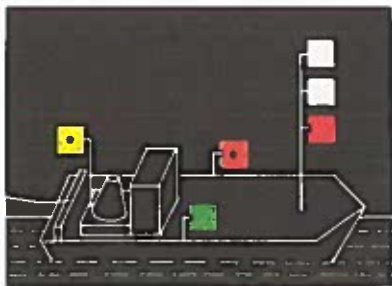
- 2.8.12 Вспомогательным моторным судном, идущим в голове состава, перевозящего воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.32, п.2/:



Синий конус вершиной вниз и цилиндр, предписанные в статье 3.29, п.1

Ночная

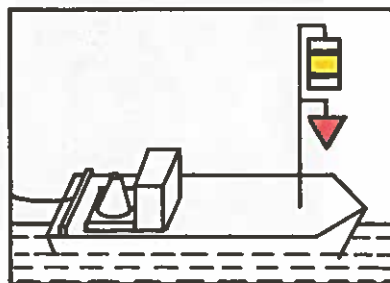
- 2.8.13 Только головное моторное судно буксируемого состава, перевозящего взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.15, п.2/:



Ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, предписанные в статье 3.09 п.1 и помещаемые на расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней, и по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями

Дневная

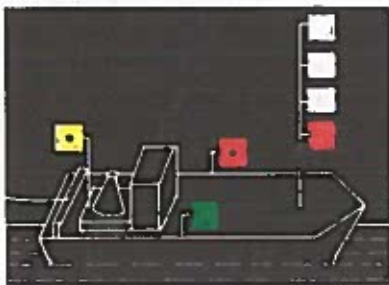
- 2.8.14 Только головное моторное судно буксируемого состава, перевозящего взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.33, п.2/:



Красный конус вершиной вниз и цилиндр, предписанные в статье 3.29 п.1

Ночная

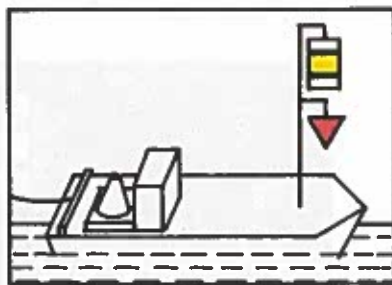
- 2.8.15 Вспомогательное моторное судно, идущее в голове состава, перевозящего взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.15, п.4/:



Ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни, предписанные в статье 3.09 п.2 и помещаемые на расстоянии около 1 метра под самым нижним из этих огней и, по мере возможности, на расстоянии 1 метра над бортовыми огнями

Дневная

- 2.8.16 Вспомогательное моторное судно, идущее в голове состава, перевозящего взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.33, п.2/:



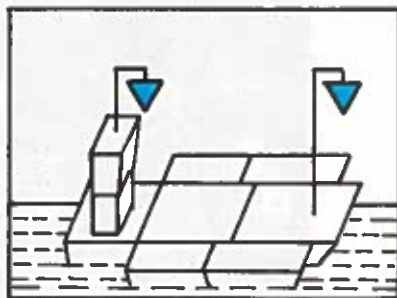
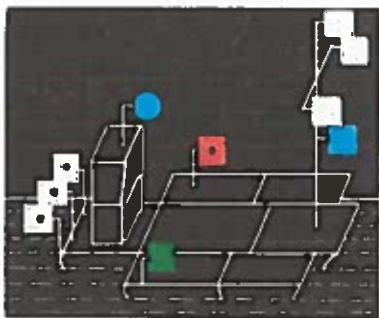
Красный конус вершиной вниз и цилиндр, предписанные в статье 3.29 п.1

Ночная

Дневная

2.8.17 Толкаемые составы, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.14, п.3/:

2.8.18 Толкаемые составы, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.32, п.3/:

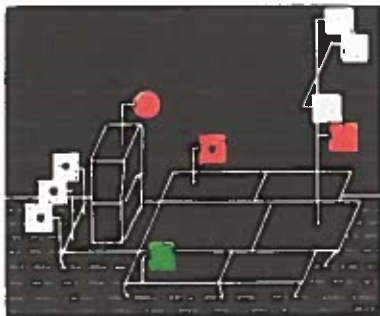


Толкач должен нести, кроме огней, предписанных в статье 3.10 п.1 "с", обыкновенный синий огонь на его кормовой части, а судно, несущее огни, указанные в статье 3.10 п.1 "а", должно, кроме того, нести обыкновенный синий огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни

Синий конус вершиной вниз на толкаче и синий конус вершиной вниз на носовой части состава

Ночная

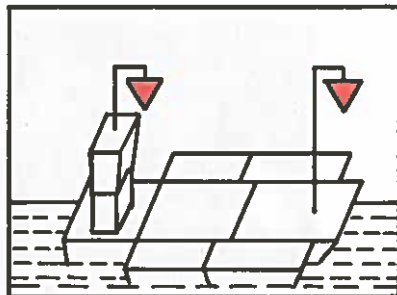
2.8.19 Толкаемые составы, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10
/статья 3.15, п.3/:



Толкач должен нести, кроме огней, предписанных в статье 3.10 п. 1 "с", ясный красный огонь на его кормовой части, а судно, несущее огни, указанные в статье 3.10 п. 1 "а", должно, кроме того, нести ясный красный огонь, видимый по той же дуге горизонта, что и топовые огни

Дневная

2.8.20 Толкаемые составы, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10
/статья 3.33, п.3/:



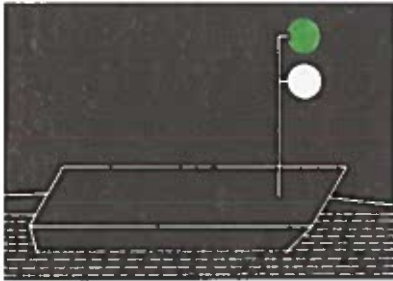
Красный конус вершиной вниз на толкаче и красный конус вершиной вниз на носовой части состава

2.9 Паромы

Ночная

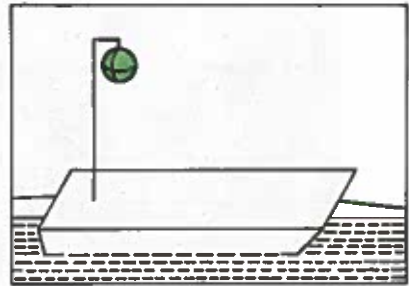
Дневная

2.9.1 Паромы, передвигающиеся не самостоятельно
/статья 3.16, п.1/:



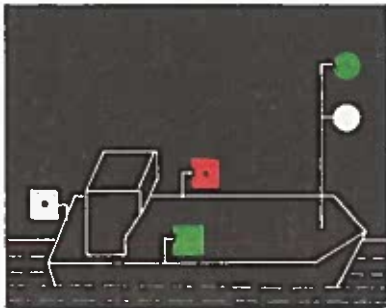
Ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон

2.9.2 Паромы, передвигающиеся не самостоятельно
/статья 3.34, п.1/:



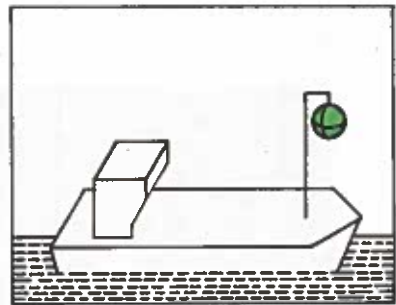
Зеленый шар

2.9.3 Самостоятельно передвигающиеся паромы
/статья 3.16, п.2/:



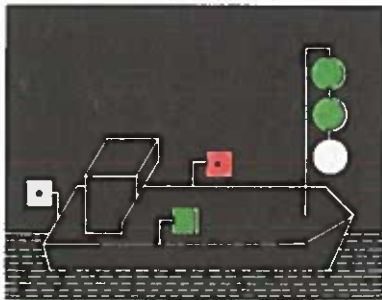
Ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон, бортовые огни, кормовой огонь

2.9.4 Самостоятельно передвигающиеся паромы
/статья 3.34, п.1/:



Зеленый шар

2.9.5 Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом
/статья 3.16, п.3/:



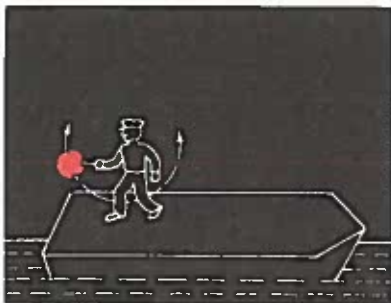
Нет
дополнительной
сигнализации

Два ясных зеленых огня, расположенных один над другим и над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон, бортовые огни, кормовой огонь

2.10 Суда, потерявшие маневренность

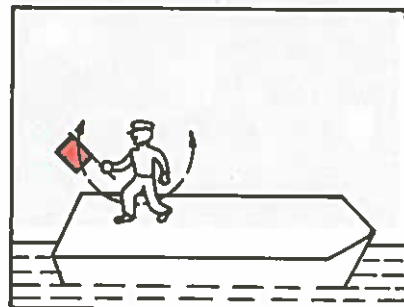
2.10.1 /статья 3.18, п.1/: 2.10.2 /статья 3.35, п.1/:

Дополнительная
сигнализация:



Красный качающийся огонь, на малых судах этот огонь может быть белым

Дополнительная
сигнализация:



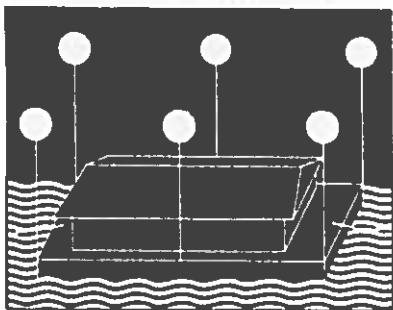
Качающийся красный флаг

2.11 Соединение плавучего материала и плавучие установки

Ночная

Дневная

2.11.1 /статья 3.19/:



Достаточное количество ясных белых огней, видимых со всех сторон

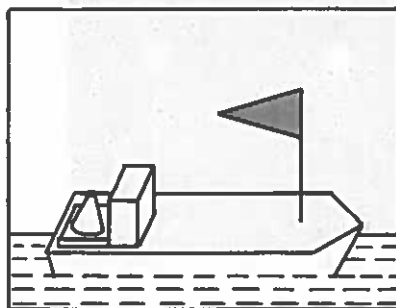
Нет
дополнительной
сигнализации

2.12 Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода

2.12.1 /статья 3.36/:

Дополнительная
сигнализация:

Нет
дополнительной
сигнализации



Красный вымпел

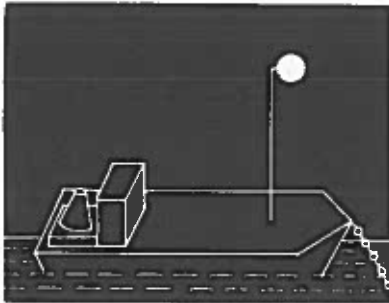
3. Стояночная сигнализация

3.1 Общие положения

Ночная

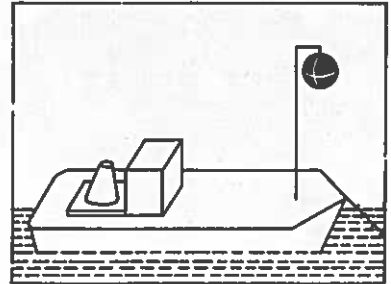
Дневная

- 3.1.1 Суда, стоящие на якоре одиночно или в составе на открытом месте
/статья 3.20, п.1/:



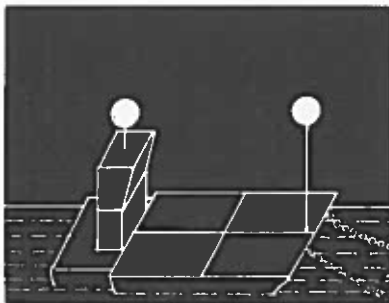
Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, в носовой части

- 3.1.2 Моторное судно, стоящее на якоре одиночно или в составе на открытом месте
/статья 3.36-бис, п.1/:



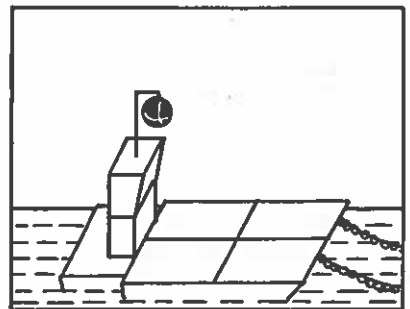
Черный шар в передней части судна

- 3.1.3 Толкаемые составы, стоящие на открытом месте
/статья 3.20, п.2/:



Два обыкновенных белых огня, помещаемых один на толкаче, а второй - в носовой части состава

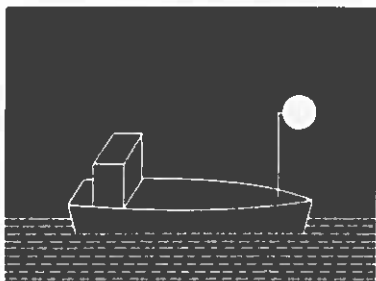
- 3.1.4 Толкаемые составы, стоящие на открытом месте
/статья 3.36-бис, п.1/:



Черный шар на толкаче

Ночная

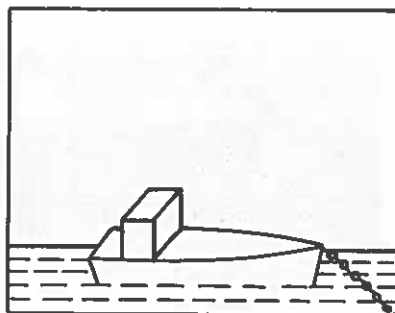
- 3.1.5 Малые суда на стоянке на открытом месте /статья 3.20, п.3/:



Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

Дневная

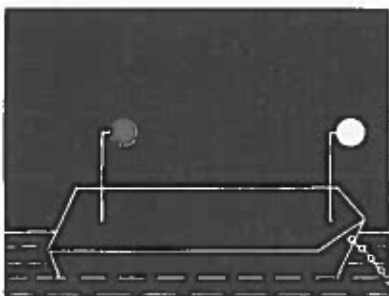
- 3.1.6 Составы баржи без толкача, малые суда, немоторные суда /статья 3.36-бис, п.1/:



Нет дополнительной сигнализации

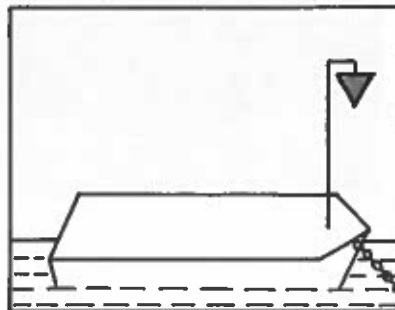
3.2 Суда, осуществляющие отдельные перевозки опасных грузов

- 3.2.1 Одиночные суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.21/:



Обыкновенный синий огонь на кормовой части и обыкновенный белый огонь в носовой части

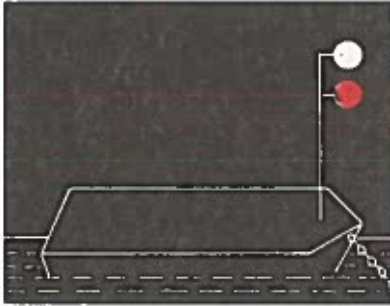
- 3.2.2 Одиночные суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.37, п.1/:



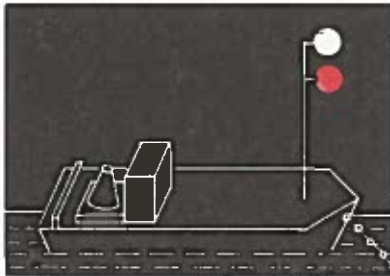
Синий конус вершиной вниз

Ночная

3.2.3 **Одиночные суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.22/:**



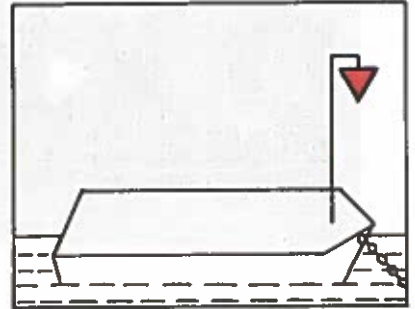
Обыкновенный белый огонь и обыкновенный красный огонь в носовой части



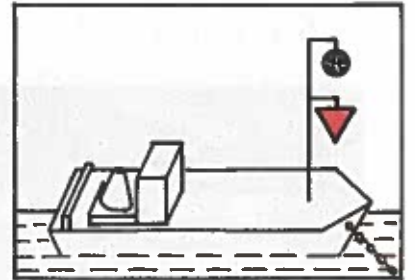
Обыкновенный белый огонь и обыкновенный красный огонь в носовой части

Дневная

3.2.4 **Одиночные суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.38, п.1/:**



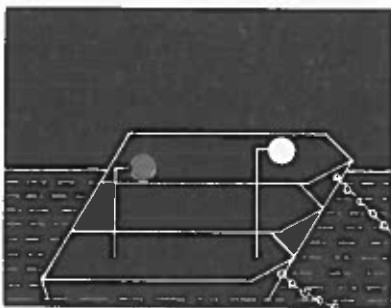
Красный конус вершиной вниз



Черный шар и красный конус вершиной вниз в носовой части

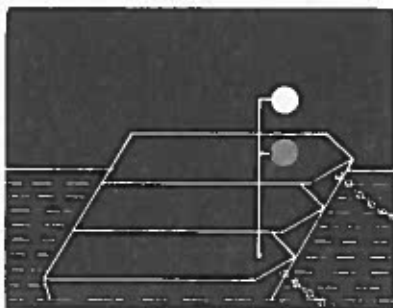
Ночная

- 3.2.5 Счаленные группы судов, включающие суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.21/:



Обыкновенный белый огонь в носовой части и синий огонь в кормовой части судна имеется со стороны фарватера

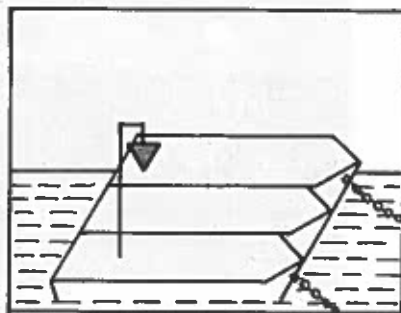
- 3.2.7 Счаленные группы судов, включающие суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.22/:



Обыкновенный белый огонь и обыкновенный красный огонь на судне имеется со стороны фарватера

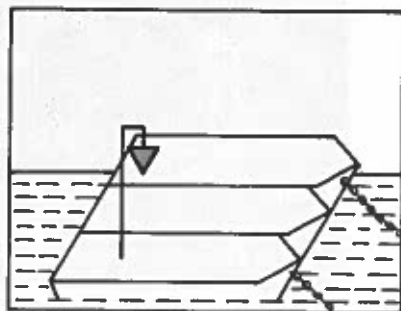
Дневная

- 3.2.6 Счаленные группы судов, включающие суда, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9 /статья 3.37, п.1/:

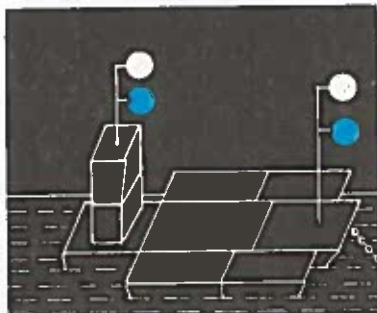


Синий конус вершиной вниз на судне имеется со стороны фарватера

- 3.2.8 Счаленные группы судов, включающие суда, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10 /статья 3.38, п.2/:

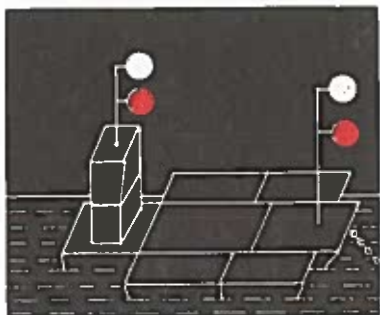


- 3.2.9 Толкаемые составы, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9
/статья 3.21/:



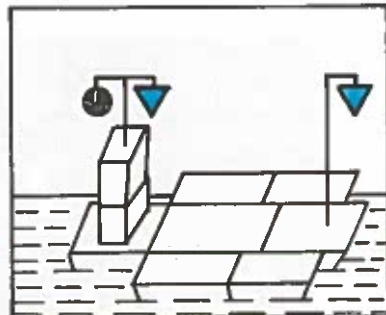
Обыкновенный белый огонь и обыкновенный синий огонь в кормовой части толкача и такие же огни в носовой части состава

- 3.2.11 Толкаемые составы, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10
/статья 3.22/:



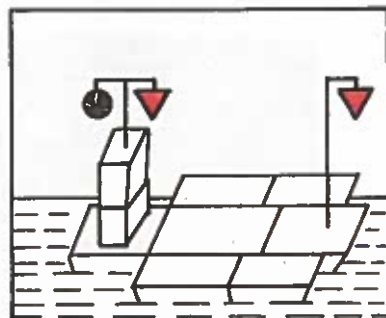
Обыкновенный белый огонь и обыкновенный красный огонь под ним, в кормовой части толкача и такие же огни в носовой части состава

- 3.2.10 Толкаемые составы, перевозящие воспламеняющиеся вещества, упомянутые в Приложении 9
/статья 3.37, п.2/:



Синий конус вершиной вниз и черный шар в кормовой части толкача и синий конус вершиной вниз в носовой части состава

- 3.2.12 Толкаемые составы, перевозящие взрывчатые вещества, упомянутые в Приложении 10
/статья 3.38, п.2/:



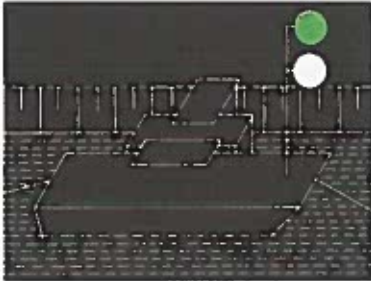
Красный конус вершиной вниз и черный шар в кормовой части толкача и красный конус вершиной вниз в носовой части состава

3.3 Паромы

Ночная

Дневная

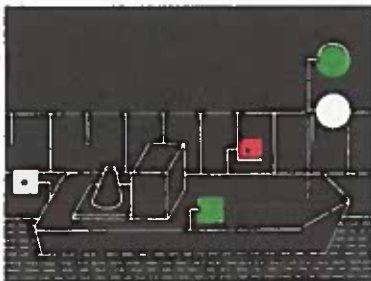
- 3.3.1 Не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани /статья 3.23, п.1/:



Нет
дополнительной
сигнализации

Ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон

- 3.3.2 Самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани /статья 3.23, п.2/:



Нет
дополнительной
сигнализации

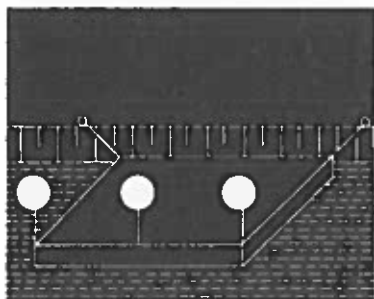
Ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон; во время короткой стоянки бортовые огни и кормовой огонь

3.4 Соединение плавучего материала и плавучие установки

Ночная

Дневная

3.4.1 /статья 3.25/:



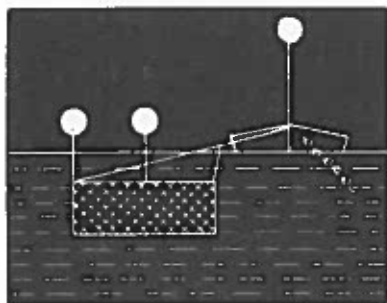
Нет
дополнительной
сигнализации

Достаточное количество
обыкновенных белых ог-
ней, видимых со всех
сторон

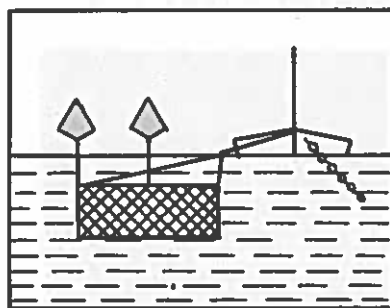
3.5. Сети и другие орудия лова рыболовных судов, представляющих помеху для судоходства

3.5.1 /статья 3.26/:

3.5.2 /статья 3.40/:



Достаточное количество
обыкновенных белых ог-
ней, видимых со всех
сторон

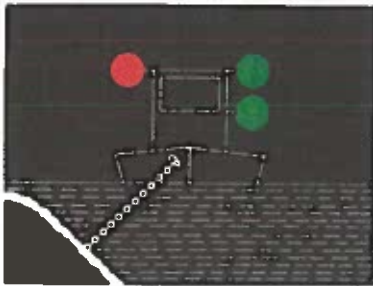


Достаточное количество
желтых поплавков или
желтых флагов

3.6 Плавающие средства, выполняющие работы, и суда, находящиеся на мели или затонувшие

Ночная

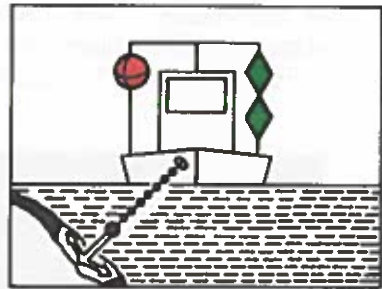
3.6.1 Плавающие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению /статья 3.27, п.1/:



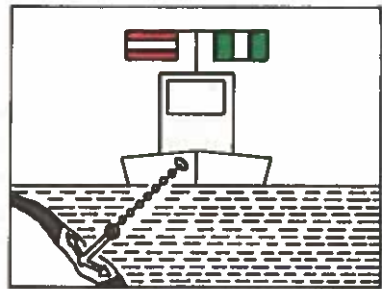
Со стороны, с которой фарватер свободен, два обыкновенных или два ясных зеленых огня, расположенных один над другим и видимых со всех сторон, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, обыкновенный или ясный красный огонь, видимые со всех сторон

Дневная

3.6.2 Плавающие средства, выполняющие работы, и суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению /статья 3.41, пп. 1 и 2/:



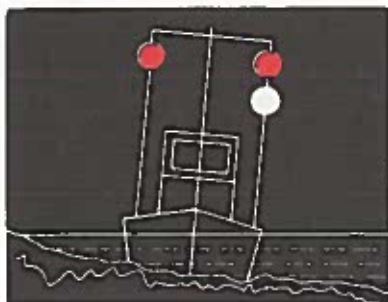
Со стороны, с которой фарватер свободен, два зеленых двойных конуса, расположенных один над другим, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, красный шар, или:



Со стороны, с которой фарватер свободен, щит Е.1 "разрешение прохода" /Приложение 7/ и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, щит А.1 "запрещение прохода" /Приложение 7/

Ночная

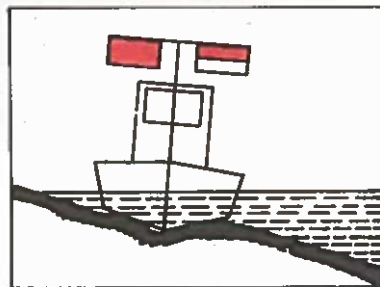
- 3.6.3 Выполняющие работы суда и плавучие установки, которые должны быть защищены от болтанки /статья 3.27, п.1/, и стоящие на мели или затонувшие суда /статья 3.27, п.2/:



Со стороны, с которой фарватер свободен, обыкновенный или ясный красный огонь над обыкновенным или ясным белым огнем, видимые со всех сторон, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, обыкновенный или ясный красный огонь, видимый со всех сторон

Дневная

- 3.6.4 Выполняющие работы суда и плавучие установки, которые должны быть защищены от болтанки /статья 3.41, п.1/, и стоящие на мели или затонувшие суда /статья 3.41, п.4/:

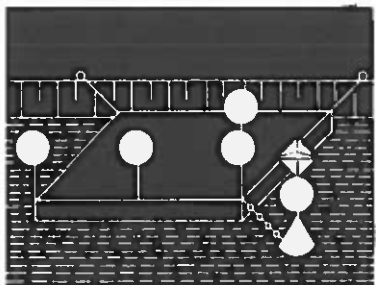
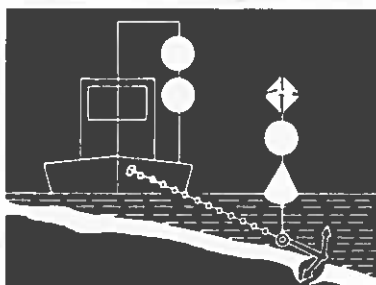


Со стороны или сторон, с которых фарватер свободен красно-белый флаг или щит верхняя часть которых красного, а нижняя часть белого цвета, и в соответствующих случаях со стороны, которой фарватер несвободен красный флаг или щит

3.7 Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства

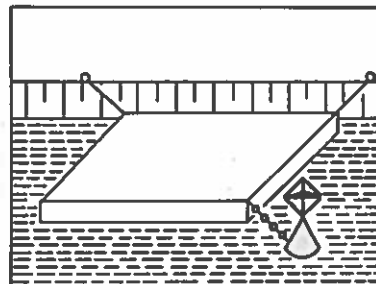
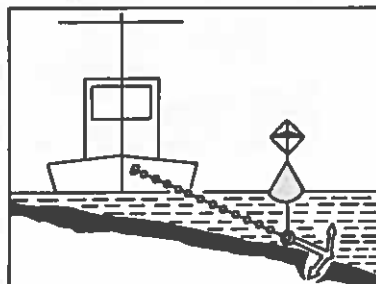
Ночная

3.7.1 Суда, соединения плавучего материала или плавучие установки, стоящие на якорь /статья 3.28, пп. 1 и 2/:



Дневная

3.7.2 Суда, соединения плавучего материала или плавучие установки, стоящие на якорь /статья 3.42/:

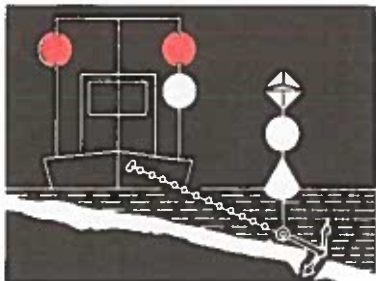


Два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

Желтый поплавок с радиолокационным отражателем

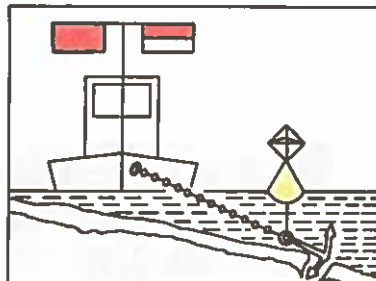
Ночная

- 3.7.3 Плавучие установки, выполняющие работы, плавучие средства /статья 3.27, п.1; статья 3.28, п.2/



Дневная

- 3.7.4 Плавучие установки, выполняющие работы, плавучие средства /статья 3.41, п.1; статья 3.42/:



4. Особая сигнализация

4.1 Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт /статья 3.43/:



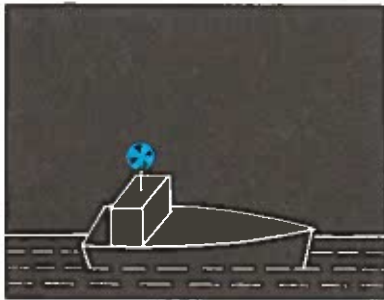
4.2 Сигнализация, указывающая на запрещение курить, а также пользоваться огнем /статья 3.44/:



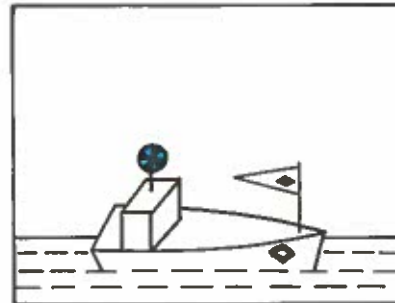
4.3 Дополнительная сигнализация судов речного надзора

/статья 3.45/

Ночная



Дневная



Мерцающий синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей

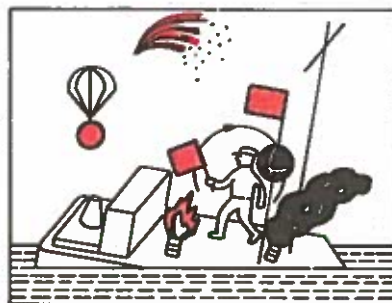
Вымпел белого цвета с изображением в средней его части белого ромба, окаймленного синей рамкой

4.4 Сигналы бедствия
/статья 3.46/:

Ночная



Дневная



либо:

огонь, флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;

либо:

флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;

либо:

ракеты или бомбы, выбрасывающие звезды красного цвета;

либо:

световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... /SOS/ по азбуке Морзе;

либо:

пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;

либо:

ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари с красным светом;

либо:

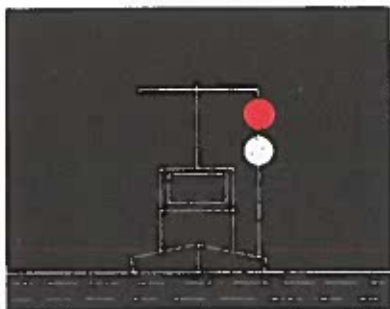
медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

4.5 Сигнализация запрещения боковой стоянки
/статья 3.47/:



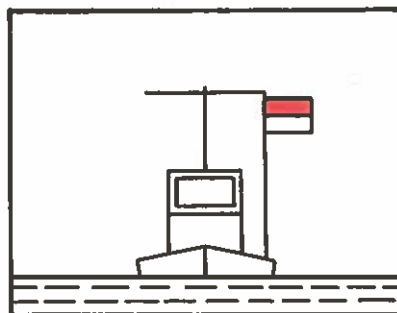
4.6 Дополнительная сигнализация для предохранения
от болтанки
/статья 3.48, п.1/:

Ночная



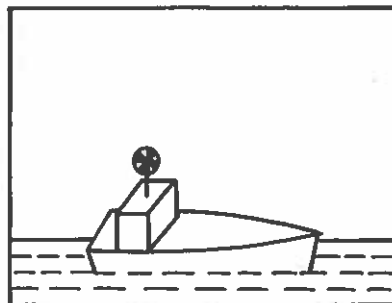
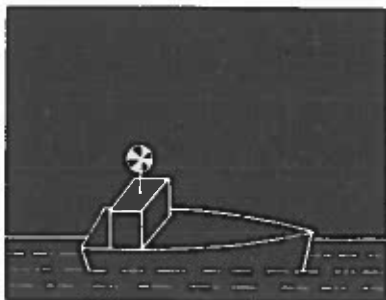
Обыкновенный красный огонь над обыкновенным белым огнем или ясный красный огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон

Дневная



Красный или белый флаг или щит, или два флага или щита, расположенные один над другим, верхний из которых красный, а нижний - белый

4.7 Дополнительная ходовая сигнализация судов,
выполняющих работы на водном пути
/статья 3.49/:



Ясный или обыкновенный мерцающий желтый огонь, видимый со всех сторон

ЦВЕТ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

1. Цвет судовых огней может быть:

- "синим",
- "зеленым",
- "белым",
- "желтым",
- "красным".

Эти огни составляют пятицветную систему. При такой системе допускаемые пределы хроматичности в отношении каждого цвета определяются в официальных рекомендациях Международного комитета по светотехнике /МКС/ "Цвета световых сигнальных знаков", содержащихся в публикации МКС № 2.2 /ТС-1.6/ 1975 года.

2. Хроматические секторы судовых огней, указанные в настоящих Правилах, находятся в пределах общих секторов, определенных МКС, но являются более узкими для некоторых цветов. Они пронумерованы в таблице 1 как координаты ху точек пересечения линий, обозначающих пределы цветов, а на графике МКС, на рис.1, дается их графическое изображение.

3. Хроматические секторы, определяемые в таблице 1, относятся к цветам огней, излучаемым световым оборудованием.

4. Что касается используемых здесь рекомендаций МКС /1975/, то выбранные пределы цветов являются компромиссом между надежным распознаванием цвета сигналь-

ного знака при изменяющихся условиях, соответствующей дальностью видимости светового сигнала, практическими допусками на изготовление оборудования, в том числе источника света и светового материала, и соотношением цвета светового сигнала с другими цветовыми огнями, как относящимися, так и не относящимися к системе сигнализации.

5. В частности, пределы цветов, приводимые в настоящих Правилах, были выбраны по следующим причинам:

Синий

МКС определил лишь общий сектор в отношении световых сигналов синего цвета. Поскольку более узкий сектор дает большую вероятность распознавания цвета, то было отдано предпочтение именно этому сектору.

Зеленый

Для большей вероятности распознавания зеленого и синего, зеленого и белого и зеленого и желтого сигнальных огней были выбраны соответствующие ограничительные пределы, приводимые в рекомендациях МКС.

Белый

В отношении электрических огней предел белого цвета в сторону желтого должен быть ограничен, как правило, величиной $x = 0,500$. Только в случае использования неэлектрических огней, например, керосиновых ламп, допускается сдвиг предела до $x = 0,525$, как показано на рис.1 на цветовом графике МКС пунктирными линиями.

Нет необходимости сдвигать синий предел белого цвета в сторону синего, как это сделано в существующих рекомендациях МКС, поскольку ксеноновые лампы в настоящее время не используются в качестве судовых огней.

Желтый

Желтый и белый огни требуют особого внимания при их использовании в целях сигнализации. Для распознавания

белого и желтого сигнальных огней необходимо обеспечить соответствующее хроматическое разграничение порядка $x = 0,050$. При использовании керосиновых ламп в качестве световых знаков белого цвета пределы желтого цвета в сторону белого должны быть ограничены величиной $x = 0,575$.

Красный

Избранный сектор для огней красного цвета представляет собой компромисс между ограниченным сектором более вероятного распознавания цвета и ограниченным сектором для лиц, не различающих красный и зеленый цвета, как указано в существующих рекомендациях МКС.

Таблица 1

Координаты ху точек пересечения линий, обозначающих пределы цветов

	Хроматические координаты											
	1		2		3		4		5		6	
	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Синий	0,102	0,105	0,185	0,175	0,218	0,142	0,136	0,040				
Зеленый	0,009	0,720	0,284	0,520	0,207	0,397	0,013	0,494				
Белый	0,310	0,348	0,453	0,440	0,500	0,440	0,500	0,382	0,443	0,382	0,310	0,283
Желтый	0,618	0,382	0,612	0,382	0,575	0,406	0,575	0,425				
Красный	0,710	0,290	0,690	0,290	0,660	0,320	0,680	0,320				

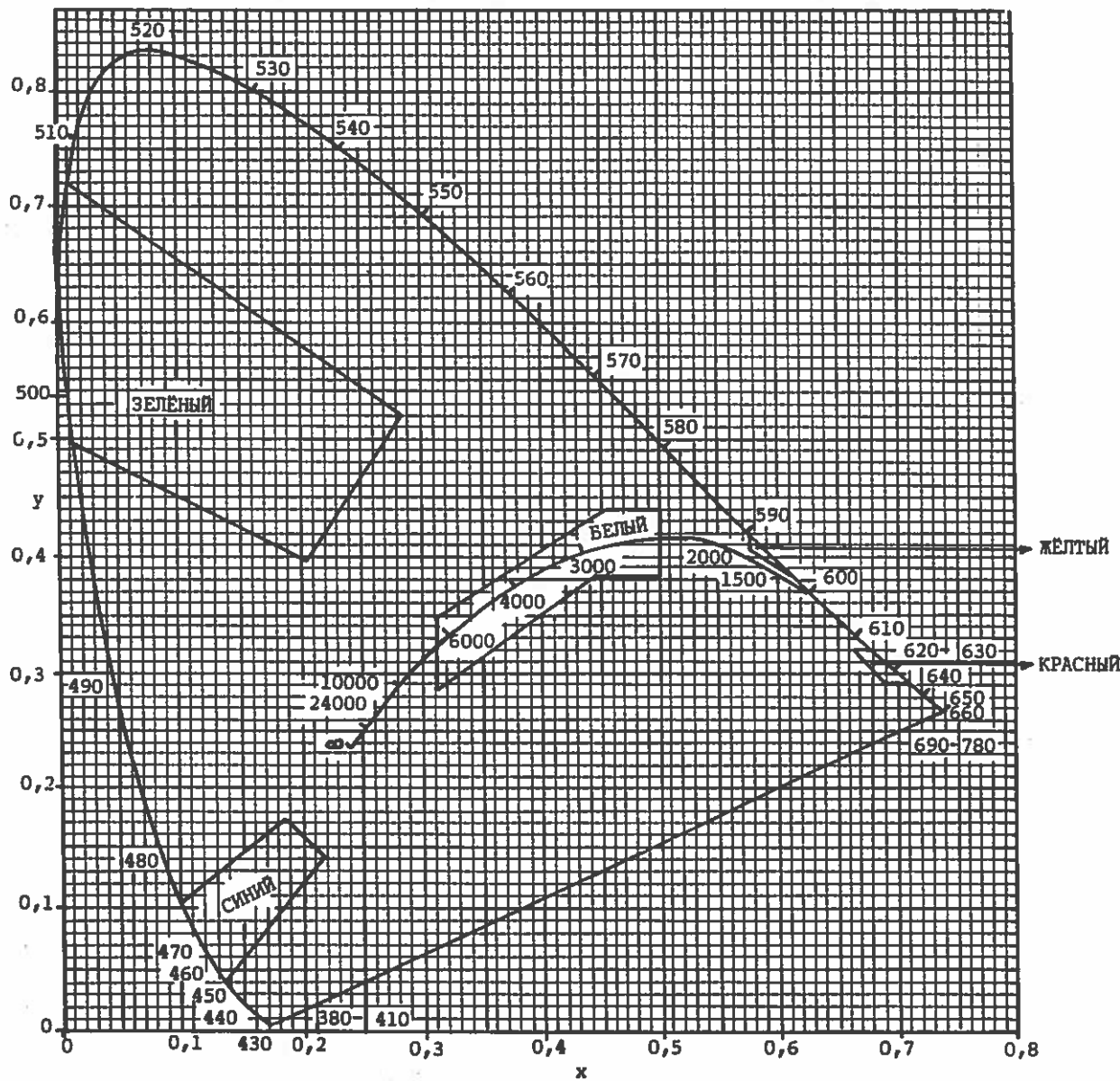


Рис. 1

Цветовой график МКС с указанием пределов для цветных сигнальных огней

СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

1. Судовые огни в зависимости от их светосилы подразделяются на три группы:

"обыкновенные огни",

"ясные огни",

"яркие огни".

2. Цветные огни получаются обычно при помощи белого источника света и цветного фильтра. Установленные хроматические секторы для этих огней указаны в Приложении 4.

Цветной фильтр является избирательным фильтром, поэтому значение коэффициента распространения цветного фильтра зависит от спектрального состава падающего излучения, т.е. источника света. На практике приняты следующие общие коэффициенты распространения для цветных фильтров:

красный или зеленый - τ от 0,10 до 0,20

желтый - τ от 0,40 до 0,60

синий - $\tau \geq 0,02$.

3. Пределы светосилы судовых огней приводятся в таблице 1. Все данные значения представляют собой используемые в рабочих условиях значения светосилы I_B , которые соответствуют 75% фотометрической светосилы I_0 :

$$I_B = 0,75 \times I_0$$

Коэффициент 0,75 учитывает эффект уменьшения светосилы в результате длительного использования источника света и некоторой степени загрязненности источника света и оптической системы.

Величины, указанные в таблице 1, действительны для всех направлений в горизонтальной фокальной плоскости в полезном секторе сигнального огня. При вертикальном наклоне до $7,5^\circ$ по отношению к горизонтальной фокальной плоскости величина светосилы должна быть не менее 5% светосилы, получаемой в горизонтальной фокальной плоскости.

4. Соотношение используемой в рабочих условиях светосилы I_B в кд и дальности видимости t в км в ночных условиях определяется следующим уравнением:

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

где коэффициент 0,2 соответствует международному согласованному пределу восприятия освещенности в 0,2 микролюкса в ночных условиях и пересчету метров в километры в отношении t , а q - коэффициент распространения в атмосфере на расстоянии в один километр.

Для определения дальности видимости судовых огней принимается величина $q = 0,76$, которая соответствует метеорологическим условиям видимости в 14,3 км. В соответствии с вышеприведенным уравнением и в зависимости от светосилы, приводимой в таблице 1, дальность видимости рассчитывается следующим образом:

Таблица 1

Сила света в эксплуатационных условиях I_B и дальность видимости t судовых огней

Свет огня	Вид огня					
	обыкновенный		ясный		яркий	
	I_B в кд	t в юм	I_B в кд	t в км	I_B в кд	t в км
белый	2-4*/	2,3-3,0*/	9-25	3,9-5,3	35-100	5,9-7,7
красный или зеленый	0,9-5	1,7-3,2	3,5-20	2,8-5,0	-	-
желтый	0,8-2,4	1,6-2,5	3,6-15	2,9-4,6	-	-
синий	$\geq 1^*/$	$\geq 1,8^{**}/$	-	-	-	-

*/ Компетентные органы могут разрешить на некоторых участках используемую в рабочих условиях светосилу $I_B = 0,9$ кд, которая соответствует дальности видимости $t = 1,7$ км.

**/ Для некоторых судов компетентные органы могут разрешить используемую в рабочих условиях светосилу $I_B = 0,3-0,5$ кд, которая соответствует дальности видимости $t = 1,0-1,3$ км.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

Механически действующие звуковые сигнальные приборы, используемые на судах внутреннего плавания, должны подавать звуковые сигналы, имеющие следующие характеристики:

1. Частота

а) Основная частота звуковых сигналов моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте б), должна составлять 200 Гц с допуском в ± 20%.

б) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов, иных, чем малые суда, основная частота звука должна превышать 350 Гц.

с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, основные частоты звуков должны составлять 165-297 Гц с интервалом, по крайней мере, в 2 полных тона между наиболее высоким и наиболее низким тоном.

2. Уровень акустического давления

Указанные ниже уровни акустического давления измеряются или определяются на расстоянии 1 метра впереди от центра отверстия рупора, причем измерение, по возможности, должно проводиться на открытой местности.

а) Для моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте б), взвешенный уровень акустического давления должен составлять 120-140 дБ /А/.

б) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов, иных, чем малые суда, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 100-125 дБ /А/.

с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости и использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления каждого звука должен составлять 120-140 дБ /А/.

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Контроль уровня акустического давления должен производиться компетентными органами при помощи сонометра, соответствующего стандарту Международной электротехнической комиссии /см. МЭК.179/, или при помощи обычного стандартного сонометра МЭК /см. МЭК.123/.












III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Звуковые сигналы, иные, чем удары в колокол и трехтональные звуковые сигналы, должны заключаться в подаче одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

- короткий звук: звук продолжительностью примерно в 1 секунду;
- продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в 4 секунды.

Интервал между двумя следующими один за другим звуками должен составлять примерно одну секунду, за исключением "серии очень коротких звуков", которая должна состоять из ряда, по крайней мере, шести звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалами такой же продолжительности.

А. Общие сигналы

	1 продолжительный звук	"Внимание"
	1 короткий звук	"Изменяю свой курс вправо"
	2 коротких звука	"Изменяю свой курс влево"
	3 коротких звука	"Мои двигатели работают на задний ход"
	4 коротких звука	"Не могу маневрировать"
	Серия очень коротких звуков	"Непосредственная опасность столкновения"
	Повторяющиеся продолжительные звуки	"Сигнал бедствия"
		Статья 4.01, пункт 4
		
		
		
	Удары в колокол	

В. Сигналы встречного плавания

Первый случай

—	1 короткий звук, подаваемый иду- щим вверх судном	"Хочу разойтись левым бортом"	Статья 6.04, пункт 4
—	1 короткий звук, подаваемый иду- щим вниз судном	"Согласен, рас- ходимся левым бортом"	Статья 6.04, пункт 5
—	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	"Не согласен, расходимся пра- вым бортом"	Статья 6.05, пункт 2
—	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	"Согласен ра- зойтись правым бортом"	Статья 6.05, пункт 3

Второй случай

2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	"Хочу разойтись правым бортом"	Статья 6.04, пункт 4
2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	"Согласен, расхожусь правым бортом"	Статья 6.04, пункт 5
1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	"Не согласен, расходимся левым бортом"	Статья 6.05, пункт 2
1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	"Согласен разойтись левым бортом"	Статья 6.05, пункт 3

С. Сигналы обгона

Первый случай

2 продолжительных
звука, за которыми
следуют 2 коротких
звука, подаваемых
обгоняющим судном

Статья 6.10,
пункт 4

"Хочу обойти
по вашему
левому борту

1 короткий звук,
подаваемый обгоня-
емым судном

Статья 6.10,
пункт 5

"Согласен, об-
ходите по мо-
ему левому
борту"

2 коротких звука,
подаваемых обгоня-
емым судном

Статья 6.10,
пункт 6

"Не согласен,
обходите по
моему правому
борту"

1 короткий звук,
подаваемый обгоня-
ющим судном

Статья 6.10,
пункт 6

"Согласен, об-
хожу по ваше-
му правому
борту"

Второй случай

2 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	"Хочу обойти по вашему правому борту"	Статья 6.10, пункт 4
2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	"Согласен, обходите по моему правому борту"	Статья 6.10, пункт 5
1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	"Не согласен, обходите по моему левому борту"	Статья 6.10, пункт 6
2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	"Согласен, обхожу по вашему левому борту"	Статья 6.10, пункт 6
<u>Невозможность обгона</u>		
5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	"Меня обгонять нельзя"	Статья 6.10, пункт 7

Д. Сигналы поворота

- 1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук "Намерен повернуть направо" Статья 6.13, пункт 2
- 1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука "Намерен повернуть налево" Статья 6.13, пункт 2

Е. Порты и притоки: вход и выход с пересечением водного пути

Е₁. Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них

- 3 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук "Намерен идти направо" Статья 6.16, пункт 2
- 3 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука "Намерен идти налево" Статья 6.16, пункт 2

Е₂. Сигналы при выходе на водный путь из портов и притоков для его пересечения

Статья 6.16,
пункт 2

3 продолжительных "Намерен пересечь" звука

Г. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

а/ суда, идущие при помощи радиолокатора



i/ суда, идущие трехтональный вниз, за ис- сигнал, повто- рением ма- рящийся с не- обходимой час- лых судов тотой

Статья 6.32,
пункт 4 а/

ii/ одиночные су- да, идущие вверх

Статья 6.32,
пункт 5 а/

iii/ составы и сча- ленные группы, идущие вверх

Статья 6.32,
пункт 5 а/

б/ суда, не идущие при помощи радиолокатора

i/ все одиночные суда
1 продолжитель- ный звук, повто- ряющийся с ин- тервалом не бо- лее 1 минуты

Статья 6.33,
пункт 2

ii/ составы и слышимые группы 2 продолжительных звуков, повторяющиеся с интервалом не более 1 минуты



Статья 6.33, пункт 2

с/ суда, находящиеся на стоянке



1 серия ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.31, пункт 1 а/



2 серии ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.31, пункт 1 б/



3 серии ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.31, пункт 1 с/

Г. Сигналы при отходе с места стоянки



1 короткий звук

Когда судно идет направо

Статья 6.14



2 коротких звука

Когда судно идет налево

Статья 6.14

СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО
ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ

- 1/ Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.
- 2/ Щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

Раздел I - ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

A - ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

A.1 - Запрещение прохода /общий сигнальный знак/ /см. статьи 6.08, 6.16, 6.22, 6.22-бис, 6.25, 6.26, 6.27 и 6.28-бис/

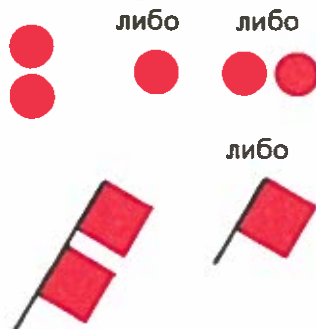


щиты

либо красные огни

либо красные флаги

Два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение



А.2 - Запрещение всякого обгона
/см. статью 6.11/



А.3 - Запрещение обгона,
касающееся только
составов
/см. статью 6.11/



А.4 - Запрещение встречи
и обгона
/см. статью 6.08/



**А.5 - Запрещение стоянки
/на якоре или на
швартовых у берега/
/см. статью 7.02/**



**А.5.1 - Запрещение стоянки су-
дов по ширине, указан-
ной в метрах /измерен-
ной от знака/
/см. статью 7.02/**



**А.6 - Запрещение стоять на
якоре и волочить яко-
ря, тросы и цепи
/см. статьи 6.18 и 7.03/**



**А.7 - Запрещение швартоваться
у берега
/см. статью 7.04/**



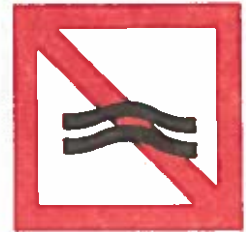
А.8 - Запрещение делать повороты /см. статью 6.13/



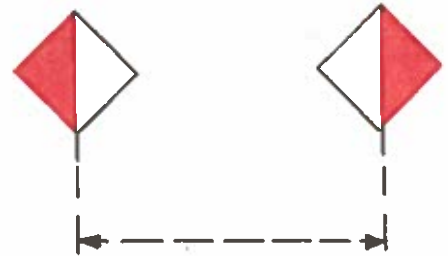
А.9 - Запрещение создавать болтанку /см. статью 6.20/



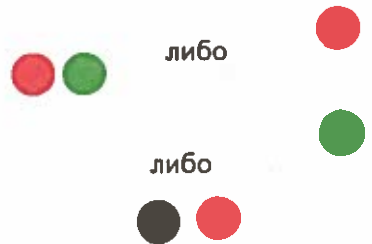
либо



А.10 - Запрещение прохода вне обозначенного пространства /под пролетами мостов и при прохождении плотин/ /см. статью 6.24/



А.11 - Проход запрещен, но необходимо приготовиться к движению /см. статьи 6.26 и 6.28-бис/



либо

/красный огонь погашен/

**А.12 - Запрещение плавания
моторных судов**



**А.13 - Общее запрещение плавания
спортивных либо прогулоч-
ных судов^{1/}**



**А.14 - Запрещение воднолыжного
спорта**



**А.15 - Запрещение плавания
парусных судов**



^{1/}Этим знаком компетентные органы могут также запрещать плавание малых судов.

А.16 - Запрещение плавания судов, которые не являются ни моторными, ни парусными



А.17 - Запрещение плавания на досках с парусом



А.18 - Конец зоны скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



А.19 - Спуск судов на воду или подъем на берег запрещен



В - ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

- В.1 - Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой
/см. статью 6.12/

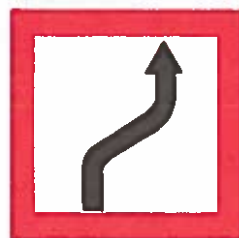


В.2

- а/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта
/см. статью 6.12/

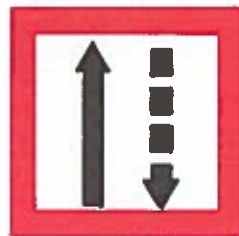


- б/ Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта
/см. статью 6.12/



В.3

- а/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта
/см. статью 6.12/



- б/ Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта
/см. статью 6.12/



В.4

- а/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта
/см. статью 6.12/



- б/ Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта
/см. статью 6.12/



- В.5 - Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах
/см. статьи 6.26 и 6.28/



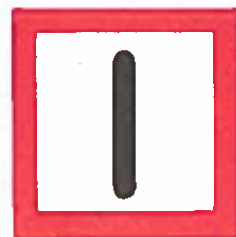
**В.6 - Предписание не превышать
указанную скорость /в км/ч/**



**В.7 - Предписание подать звуковой
сигнал**



**В.8 - Предписание соблюдать особую
бдительность
/см. статью 6.08/**



В.11

а/ Обязанность вступить в радиотелефонную связь /см. пункт 4 статьи 4.04/



б/ Обязанность вступить в радиотелефонную связь на волне, указанной на знаке /см. пункт 4 статьи 4.04/



С - СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

С.1 - Глубина ограничена



С.2 - Свободная высота над уровнем воды ограничена



С.3 - Ширина прохода или фарватера ограничена



Примечание: На сигнальных знаках С.1, С.2 и С.3 могут быть также нанесены цифры, указывающие в метрах соответственно глубину, свободную высоту над уровнем воды и ширину фарватера или прохода.

С.4 - Имеются ограничения судоходства, необходимо ознакомиться с ними



С.5 - Фарватер удален от правого /левого/ берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает расстояние в метрах, измеренное от знака, на котором следует держаться судам



D - ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ

D.1 - Рекомендуемый проход

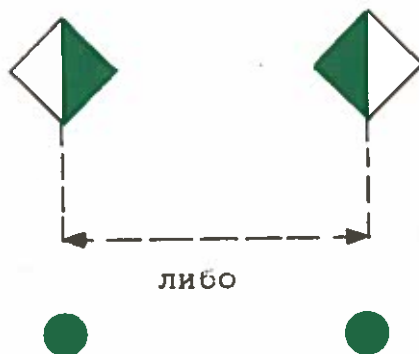
а/ в обоих направлениях
/см. статьи 6.25,
6.26 и 6.27/



б/ только в указанном на-
правлении /проход в
противоположном направ-
лении запрещается/
/см. статьи 6.25, 6.26
и 6.27/



D.2 - Указание держаться в ука-
занном пространстве /под
пролетами мостов и при
прохождении плотин/
/см. статью 6.24/



D.3 - Указание движения в направлении стрелки



в направлении от постоянного огня к изофазному огню

либо



E - УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

E.1 - Разрешение прохода /общий сигнальный знак/
/см. статьи 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 и 6.28-бис/

- либо щит



- либо зеленые огни



- либо зеленые флаги



Е.2 - Указатель воздушных
линий-перекидок



Е.3 - Плотина



Е.4

а/ Паром, не передвигающийся
самостоятельно



б/ Паром, передвигающийся
самостоятельно



Е.5 - Разрешение стоянки /на якорь или на швартовых у берега/
/см. статьи 7.02 и 7.05/



Е.5.1 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого, считая от щита, указана на нем в метрах
/см. статью 7.05/



Е.5.2 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности между двумя расстояниями, которые, считая от щита, указаны на нем в метрах
/см. статью 7.05/



Е.5.3 - Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
/см. статью 7.05/



Е.5.4 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, за исключением судов, поднимающих днем синий или красный конус, предписанный статьями 3.37 или 3.38



Е.5.5 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, поднимающих днем синий конус в соответствии со статьей 3.37



Е.5.6 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, поднимающих днем красный конус в соответствии со статьей 3.38



Е.5.7 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, за исключением судов, поднимающих днем синий или красный конус, предписанный статьями 3.37 или 3.38.



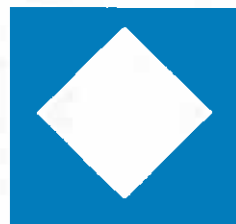
Е.5.8 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, поднимающих днем синий конус в соответствии со статьей 3.37



Е.5.9 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, поднимающих днем красный конус в соответствии со статьей 3.38



Е.5.10 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, за исключением судов, поднимающих днем синий или красный конус, предписанный статьями 3.37 или 3.38



Е.5.11 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, поднимающих днем синий конус в соответствии со статьей 3.37



Е.5.12 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, поднимающих днем красный конус в соответствии со статьей 3.38



Е.6 - Разрешение стоять на якорю /см. статью 7.03/ или волочить якоря, тросы или цепи /см. статью 6.18/



Е.7 - Разрешение швартоваться у берега /см. статью 7.04/



Е.7.1 - Причальный участок, предназначенный для погрузки и разгрузки транспортных средств. /Информация о максимально допустимой продолжительности стоянки может быть дополнительно указана на информационной табличке, установленной под знаком/



Е.8 - Указание места для поворота
/см. статьи 6.13 и 7.02/



a/



Е.9 - Встречный путь рассматри-
вается как приток пути, по
которому идет судно
/см. статью 6.16/

b/



a/

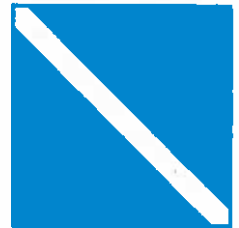


Е.10 - Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути /см. статью 6.16/

b/



Е.11 - Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения



**Е.12 - Предупреждающие сигнальные
знаки: один или два белых
огня**

**а/ постоянный огонь /огни/:
впереди препятствие - ос-
тановка обязательная, ес-
ли это предусмотрено пра-
вилами**



**б/ изофазный огонь /огни/:
проход разрешается**



**Е.13 - Место забора питьевой
воды**



Е.14 - Телефонный пост



**Е.15 - Плавание моторных судов
разрешено**



**Е.16 - Плавание спортивных или
прогулочных судов разре-
шено^{1/}**



Е.17 - Воднолыжный спорт разрешен



**1/ Этим знаком компетентные органы могут также разре-
шить плавание малых судов.**

**Е.18 - Плавание парусных судов
разрешено**



**Е.19 - Плавание гребных судов
разрешено**



**Е.20 - Плавание на досках
с парусом разрешено**



Е.21 - Разрешение скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



Е.22 - Спуск судов на воду или подъем на берег разрешен



Е.23 - Возможность получить информацию о судоходных условиях по радиотелефонной связи на указанной волне



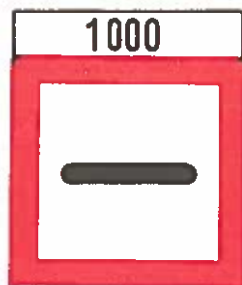
Раздел II - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

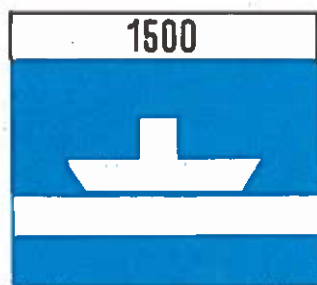
1. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие, указанное основным знаком

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



Остановка
через
1 000 м



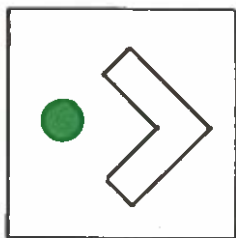
Паром, не передвигаю-
щийся самостоятельно,
через 1 500 м

2. Дополнительный световой сигнал

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:

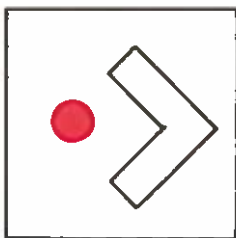


Например:



- а) с зеленым огнем
вход в затон по
направлению стрелки
разрешен

Например:

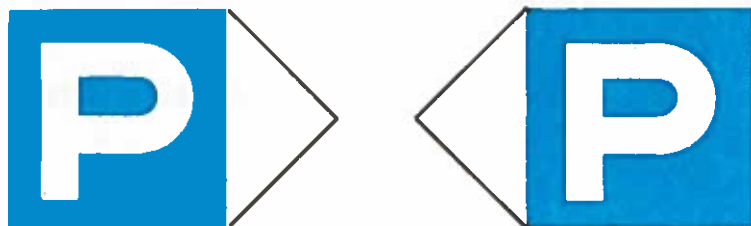


- б) с красным огнем
вход в затон по
направлению стрелки
запрещен

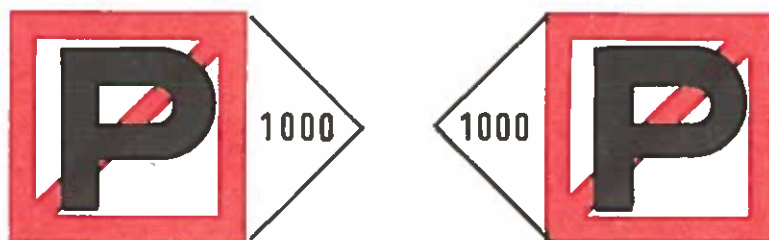
3. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

Примечание: Стрелки не должны быть обязательно белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним.

Примеры:



Разрешение стоянки



Запрещение стоянки
/на расстоянии в 1 000 м/

4. Таблички с надписями, дающие дополнительные объяснения или указания

Примечание: Эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком

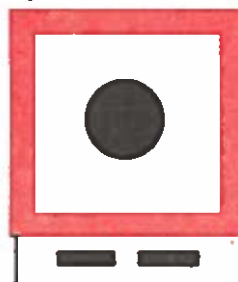
Примеры:

Таможня

Остановка для
таможенного
досмотра



Подать
продолжительный
звуковой сигнал



Судоходная обстановка водного пути

- Сигнальные знаки на водном пути для обозначения границ фарватера

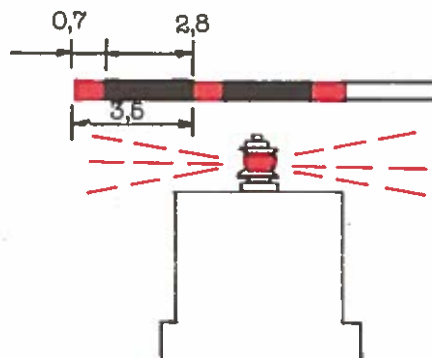
А.1. Правая сторона фарватера

Днем: красные буй, предпочтительно цилиндрической формы, или красные швимер и вежа.

Если буй и швимер не цилиндрической формы, красный топовый знак цилиндрической формы является обязательным.



Ночью: красные ритмичные огни.



Сигнальные знаки А.1 служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают правую сторону фарватера и опасности правого берега реки.

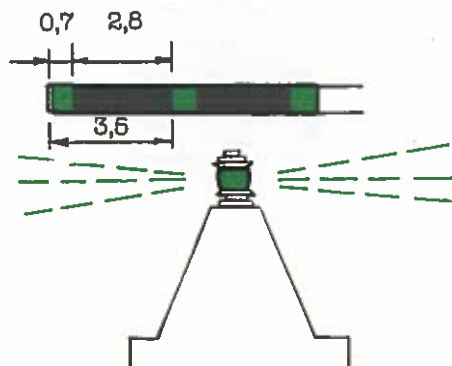
А.2. Левая сторона фарватера

Днем: зеленые буй, предпочтительно конической формы, или зеленые швимер и вежа.

Если буй или швимер не конической формы, зеленый топовый знак конической формы является обязательным.



Ночью: зеленые ритмичные огни.



Сигнальные знаки А.2 служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают левую сторону фарватера и опасности левого берега реки.

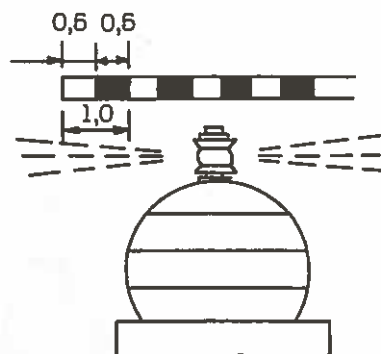
А.3. Развилка фарватера

Днем: буй, предпочтительно сферической формы с горизонтальными красными и зелеными полосами, или швемыры и вехи с горизонтальными красными и зелеными полосами.

Наличие топового знака сферической формы с красными и зелеными горизонтальными полосами является обязательным для швемеров и буюв, если они не сферической формы.

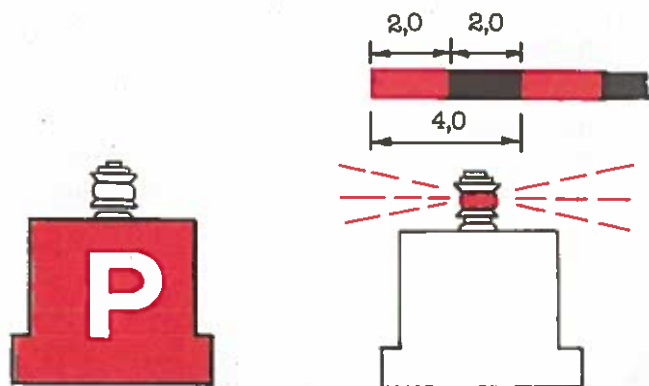


Ночью: белый изофазный огонь.

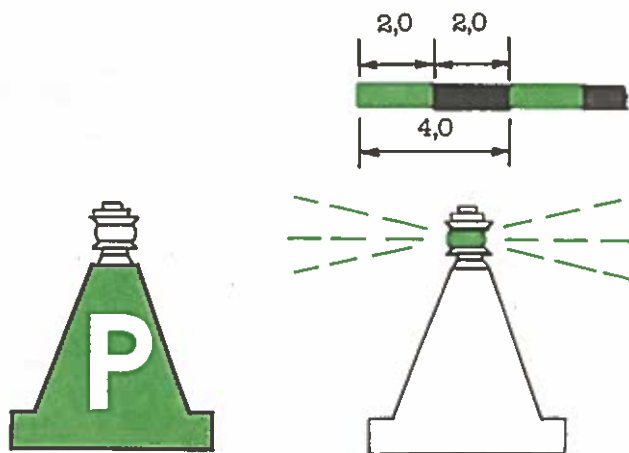


Сигнальные знаки А.3 служат для обозначения мест разъединения или соединения фарватеров, а также ограждают отдельно расположенные навигационные препятствия в границах фарватера. Суда, идущие как вниз, так и вверх по течению реки, могут оставлять знаки с любого борта.

А.5. Правые светящие буи, ограждающие правую сторону фарватера от места стоянки (статья 7.05)



А.6. Левые светящие буи, ограждающие левую сторону фарватера от места стоянки (статья 7.05)

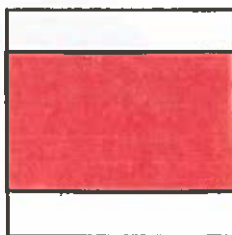


В. Устанавливаемые на берегу сигнальные знаки, указывающие положение фарватера

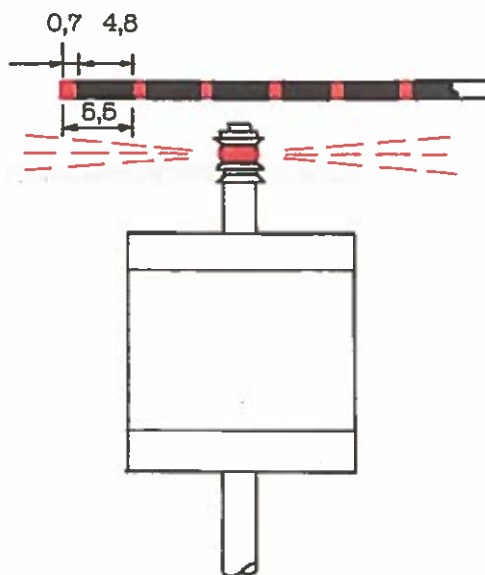
Знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

В.1. На правом берегу

Днем: квадратные щиты (с горизонтальными и вертикальными сторонами) красные с белой горизонтальной каймой с двух сторон.



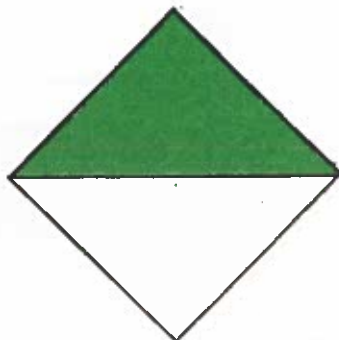
Ночью: красные ритмичные огни (маяк).



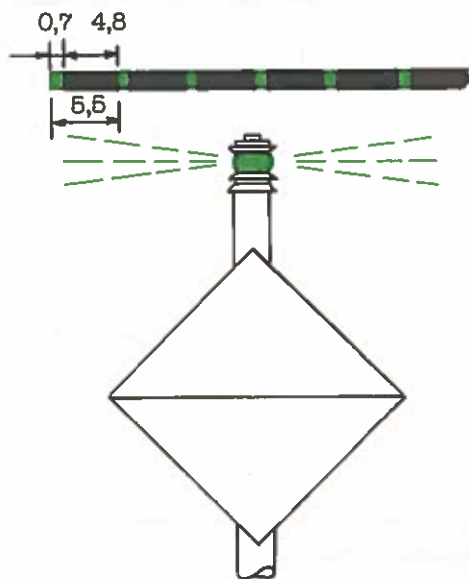
Сигнальный знак В.1 (правый береговой маяк) служит для указания примерного направления фарватера по отношению к берегу и совместно с сигнальными знаками, устанавливаемыми на водном пути, ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к правому берегу реки, а также служит как ориентир.

В.2. На левом берегу

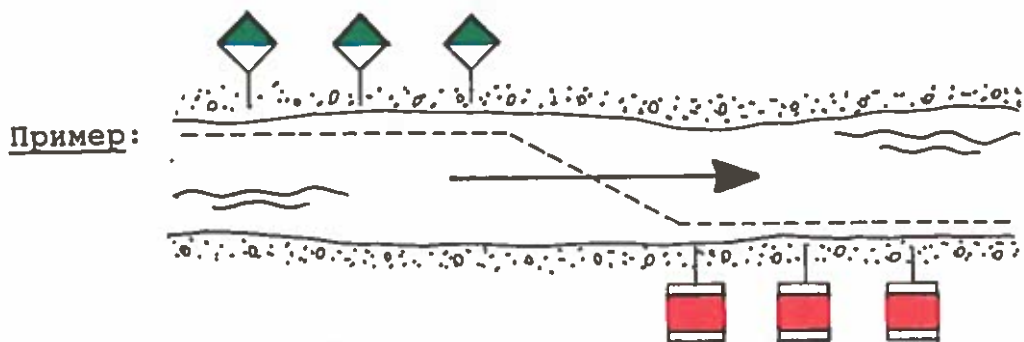
Днем: квадратные щиты (с горизонтальными и вертикальными диагоналями), верхняя половина которых окрашена в зеленый, а нижняя - в белый цвет.



Ночью: зеленые ритмичные огни (маяк).



Сигнальный знак В.2 (левый береговой маяк) служит для указания примерного направления фарватера по отношению к берегу и совместно с сигнальными знаками, установленными на водном пути, ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к левому берегу реки, а также служит как ориентир.



Перевальные знаки

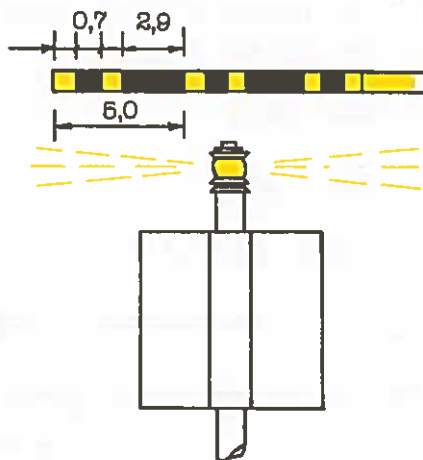
Если желательно улучшить вышеуказанную сигнализацию, то можно с помощью специальных знаков указать направление фарватера от одного берега реки к другому (перевалы).

В.3. На правом берегу

Днем: желтые квадратные щиты (горизонтальные и вертикальные стороны) с черной вертикальной полосой посередине.



Ночью: желтые огни (разрешаются огни с ограниченным ра-
створом луча) с двумя проблесками.



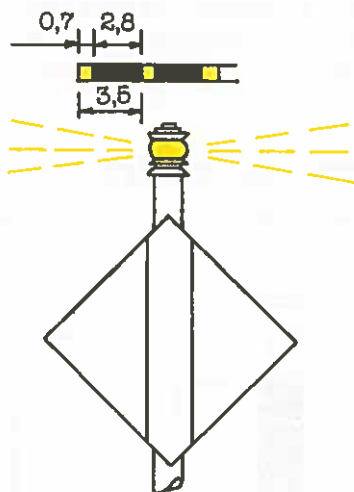
Сигнальный знак В.3 (правый перевальный знак) слу-
жит для указания начала и конца направления фарватера
при перевале его с одного берега к другому.

В.4. На левом берегу:

Днем: желтые квадратные щиты (диагонали горизонтальные и
вертикальные) с черной вертикальной полосой посе-
редине.

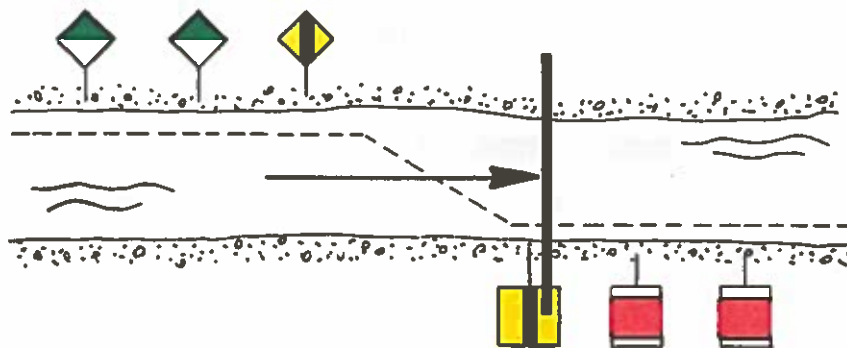


Ночью: желтые огни (разрешаются огни с ограниченным ра-
створом луча) с одним проблеском.



Сигнальный знак В.4 (левый перевальный знак) слу-
жит для указания начала и конца направления фарватера
при перевале его с одного берега к другому.

Пример:

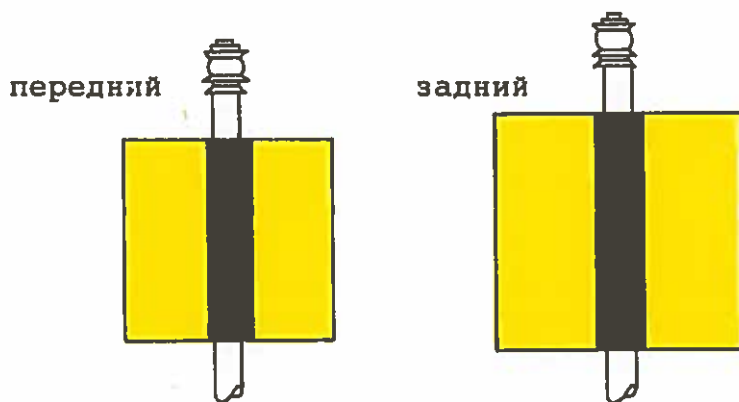


Указание перевала створным ограждением

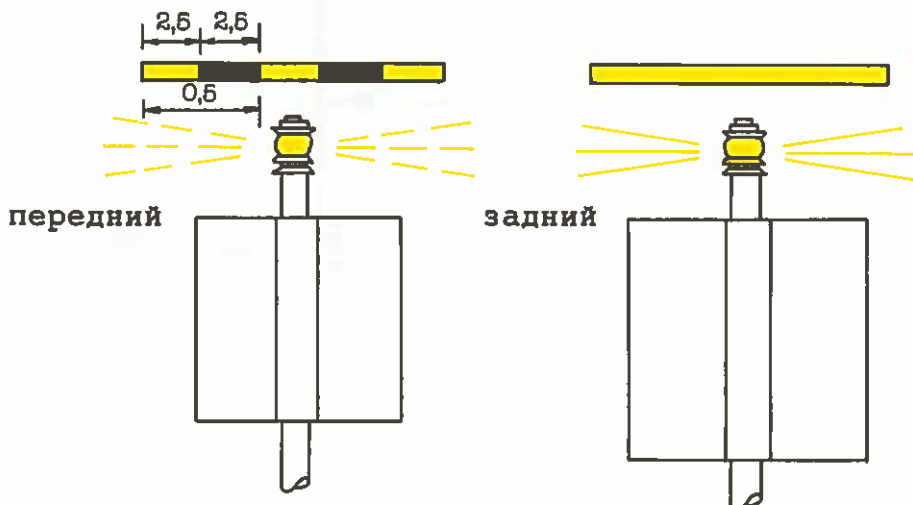
Если необходимо указать ось длинного перевала водного пути, можно использовать створное ограждение, т.е. два одинаковых сигнальных знака В.3 или В.4, помещенных один за другим, причем передний сигнальный знак должен устанавливаться на меньшей высоте, чем задний; линия, соединяющая эти сигнальные знаки, указывает ось перевала.

В.5. Правые линейные створы

Днем: два желтых щита типа В.3 (передний и задний)

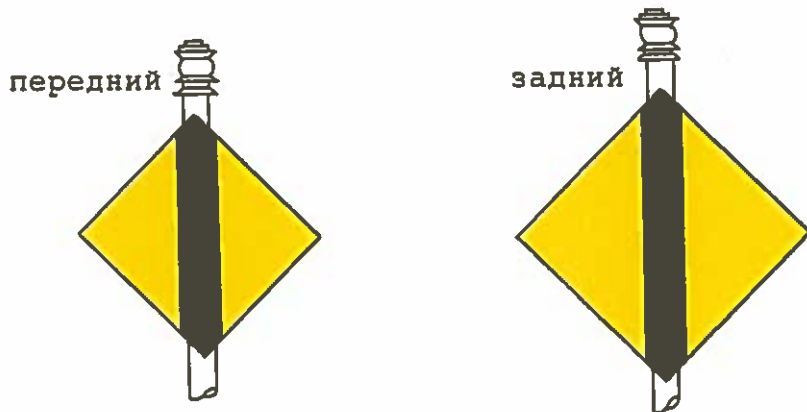


Ночью: желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

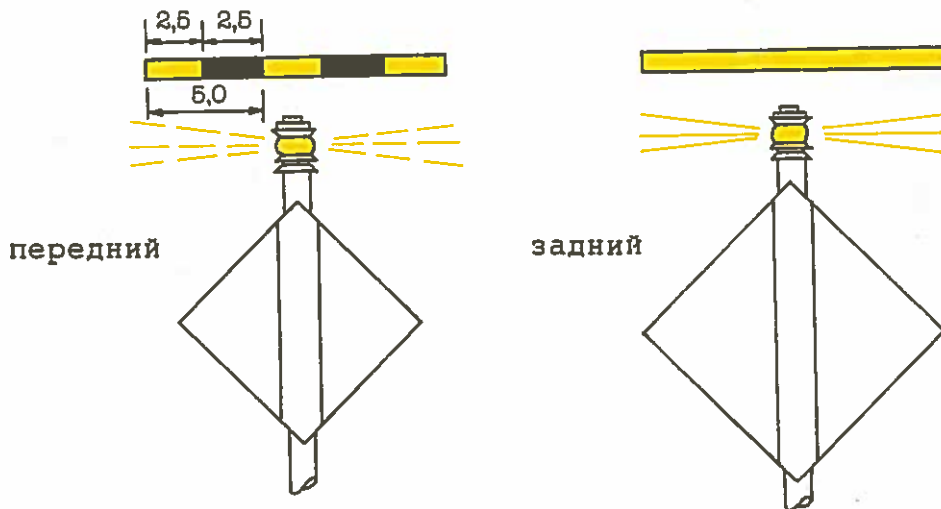


В.6. Левые линейные створы

Днем: два желтых щита В.4 (передний и задний)



Ночью: желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

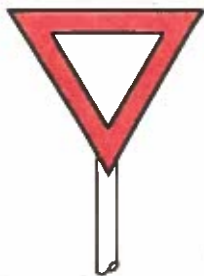


С. Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия

Сигнальные знаки, установленные на берегу

С.1. Правый береговой знак, ограждающий опасные пункты

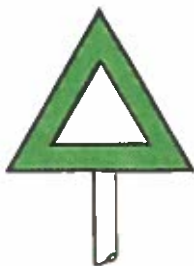
Днем: белый треугольный щит вершиной вниз, окаймленный красной полосой



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

С.2. Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты

Днем: белый треугольный щит, вершиной вниз, окаймленный зеленой полосой.



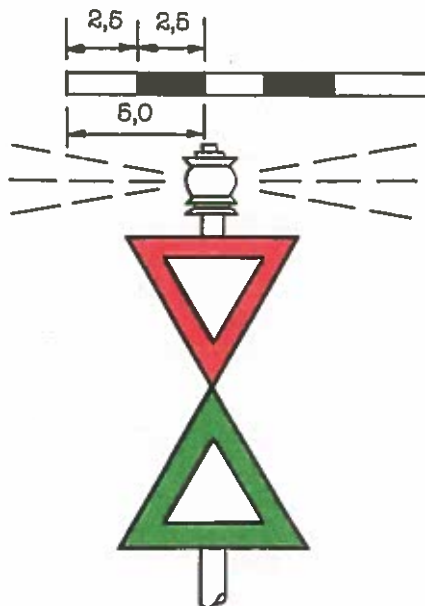
Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т.д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

С.3. Средний береговой знак - если проход возможен с обеих сторон (маяк)

Днем: два помещенных один над другим и обращенных вершинами друг к другу треугольных белых щита, из которых верхний окаймлен красной полосой, а нижний - зеленой полосой.



Ночью: белый изофазный огонь.



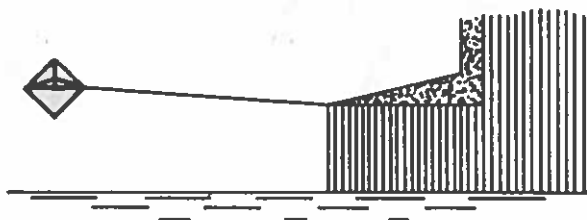
Сигнальный знак С.3 устанавливается на концах островов в пункте, где остров разделяет русло на два судоходных рукава, а также на берегу в устьях каналов и судоходных притоков.

Д. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАТОРА

Д.1. Сигнальные знаки для обозначения устоев мостовых.

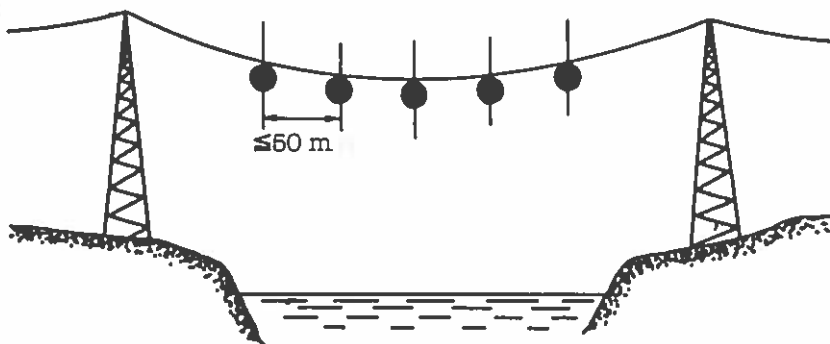
1. Для этих целей используются буй А.1 и А.2 с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор).

2. Кронштейны с радиолокационными отражателями, устанавливаемыми на устоях мостов.

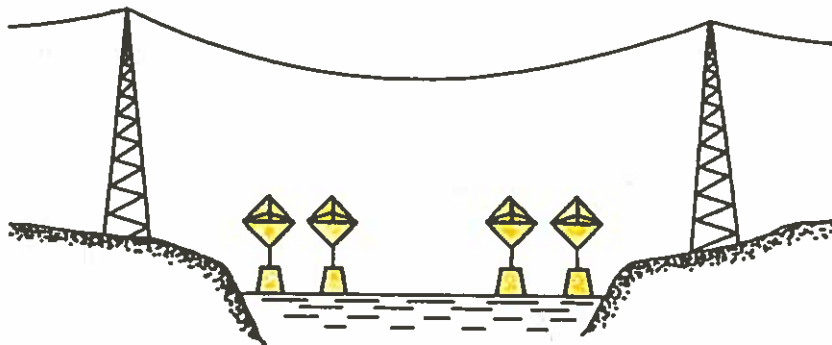


Д.2. Обозначение воздушных линий электропередач.

1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые в случае необходимости на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередачи).



2. Радиолокационные отражатели, помещаемые на желтые буй, устанавливаемые в случае необходимости парами у каждого берега (каждая пара дает радиолокационное изображение в виде двух расположенных рядом точек, обозначающих воздушную линию электропередачи).



ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА,

при перевозке которых суда должны нести сигналы,
предписанные статьями 3.14 и 3.21 /ночью/,
а также 3.32 и 3.37 /днем/.

1. Жидкое топливо. В смысле настоящих Правил жидким топливом являются углеводороды и жидкое топливо, точка воспламенения которого ниже или равна 100°C при давлении 760 мм.

Следующие перевозки не рассматриваются как перевозки воспламеняющихся веществ:

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.

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

- 2 кг сероуглерода или

-10 кг других вышеуказанных веществ.

ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА,

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

1. Взрывчатые вещества и предметы, когда их общий вес брутто превышает 5 кг.
2. Предметы, заряженные взрывчатыми веществами, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.
Тем не менее гильзы с патронами и патроны для ручного огнестрельного оружия только когда их общий вес брутто превышает 100 кг.
3. Воспламеняющие заряды, ракеты фейерверков и подобные грузы, за исключением безопасных спичек, когда их общий вес брутто превышает 15 кг.
Тем не менее медленно горящие фитили - только когда их общий вес брутто превышает 100 кг.
4. Грузы в различных комбинациях с грузами, указанными под пунктами 1, 2 и 3,
когда $\frac{p_1}{P_1} + \frac{p_2}{P_2} + \dots + \frac{p_n}{P_n} > 1$, где:
 $p_1, p_2 \dots p_n$ - вес брутто каждого груза и
 $P_1, P_2 \dots P_n$ - соответствующий максимальный вес, указанный под пунктами 1, 2 и 3.
5. Жидкий или растворенный под давлением аммиак, если перевозится в танкерах /наливом/.

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

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

Освобождение морских судов
/статья 1.01, подпункт а)/

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

Примечание к термину "моторное судно"
/статья 1.01, подпункт в)/

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

Цвет судовых огней
/статья 1.01, подпункт г)/

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы цвета огней судов их стран соответствовали бы требованиям Приложения 4 настоящих Правил.

Светосила судовых огней
/статья 1.01, подпункт з)/

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы светосила огней на судах их стран соответствовала бы положениям Приложения 5 настоящих Правил.

Водитель и экипаж
/статьи 1.02, 1.08, 1.09/

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

Использование водного пути
/статья 1.06/

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

Временные предписания
/статья 1.22/

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

Положения, касающиеся перевозки опасных веществ
/статья 1.24/

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.

Ночная ходовая сигнализация малых судов
/статья 3.13/

Компетентные власти могут предписать, что:

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

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

Участки, на которых путь предписан
/статья 6.12/

Компетентным властям рекомендуется, чтобы они, по своему усмотрению, для тех участков Дуная, которые имеют благоприятные судоходные условия с достаточными габаритами фарватера /например, на некоторых подпорных участках или на отдельных стабильных благоприятных участках со свободным течением/, устанавливали бы предписанную сторону расхождения при встречном плавании судов /предпочтительнее расхождение левыми бортами/.

Параллельное плавание судов
/статья 6.17/

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

Суда, плавающие без помощи радиолокационной установки
/статья 6.33/

Компетентные органы могут предписать, что суда, не оборудованные радиолокатором, следовали с такой скоростью, чтобы могли в случае необходимости остановиться в пределах расстояния, не превышающего половины дальности видимости.