

СБОРНИК

**ЗАКОНОПОЛОЖЕНИЙ, ДЕЙСТВУЮЩИХ В ОБЛАСТИ
СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ**

Часть I

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Первая часть Сборника законоположений, действующих в области судоходства на Дунае — Правила плавания, составлена на основании материалов, полученных от компетентных органов придунайских стран и специальных речных Администраций и проверенных ими по состоянию на июль 1961 года.

Материалы, помещенные в первой части Сборника, систематизированы по странам и речным Администрациям.

Для удобства пользования в первой части Сборника дается перечень участков Дуная сверху вниз по течению и действующие на них правила плавания с указанием, какие правила действуют на национальных и совместных (пограничных) участках Дуная .

Кроме того, в конце первой части Сборника помещен текст Основных положений о плавании по Дунаю, принятых Дунайской Комиссией, которые послужили основой для унификации правил плавания в большинстве придунайских стран.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
АВСТРИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА	
Выписка из Полицейского Регламента о судоходстве на участке Дуная Австрийской Республики	11
НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА БОЛГАРИЯ	
Правила плавания на участке Народной Республики Болгарии.....	51
ВЕНГЕРСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА	
Положение о плавании на венгерском участке Дуная и на внутренних водных путях страны	85
Постановление Венгерского Революционного Рабоче-Крестьянского Правительства № 29 от 9 мая 1959 г.	125
РУМЫНСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА	
Правила плавания по Дунаю на участке Румынской Народной Республики	131
Постановление Совета Министров об утверждении Правил плавания по Дунаю на участке Румынской Народной Республики.....	133
СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК	
Приказ Министра морского флота № 667 от 29 октября 1951 года..	171
Правила плавания по Килийскому рукаву Дуная	173
ЧЕХОСЛОВАЦКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	
Приказ Министра транспорта № 72 от 8 августа 1953 г. об утверждении Регламента о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай.....	177
Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай.....	179
ФЕДЕРАТИВНАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА ЮГОСЛАВИИ	
Регламент о плавании на югославском участке Дуная.....	225
Декрет о нарушениях Правил судоходства и Регламентов о безопасности плавания во внутреннем судоходстве	261
Технический Регламент об организации и работе локомотивной тяги в Сипском канале	265
ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	
Выписка из Полицейского Регламента о судоходстве на участке Дуная Федеративной Республики Германии	277
СПЕЦИАЛЬНАЯ РЕЧНАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ	
Регламент о плавании и лоцманской службе на участке Железных Ворот	315
Регламент о предоставлении вспомогательной тяги у Гребень.....	405

	стр.
СПЕЦИАЛЬНАЯ РЕЧНАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ НИЗОВЬЕВ ДУНАЯ	
Положение о режиме плавания в Низовьях Дуная.....	411
Соглашение между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии об установлении правил судоходства на пограничном участке Дуная двух государств (исключая участок Железных Ворот)	433
Регламент о судоходстве на пограничном участке Дуная между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии (исключая участок Железных Ворот)	435
Договоренность об определении компетенции властей, которым поручено преследование нарушений правил судоходства, совершенных на участке Дуная от 1075 до 1048 км и от 931 до 845,5 км на пограничной линии или в непосредственной близости от нее	471
ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	473

ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТКОВ ДУНАЯ И ДЕЙСТВУЮЩИЕ НА НИХ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

	стр.
1. На немецком участке Дуная (2588,0—2223,15 км) действует : Полицейский Регламент о судоходстве на участке Дуная Федеративной Республики Германии	277
2. На совместном немецко-австрийском участке Дуная (2223,15—2201,77 км) действуют : Полицейский Регламент о судоходстве на участке Дуная Федеративной Республики Германии	277
Полицейский Регламент о судоходстве на участке Дуная Австрийской Республики	11
3. На австрийском участке Дуная (2201,77—1880,26 км) действует : Полицейский Регламент о судоходстве на участке Австрийской Республики	11
4. На совместном австрийско-чехословацком участке Дуная (1880,26—1872,7 км) действуют : Полицейский Регламент о судоходстве на участке Дуная Австрийской Республики	11
Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай	179
5. На чехословацком участке Дуная (1872,7—1850,2 км) действует : Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай	179
6. На совместном чехословацко-венгерском участке Дуная (1850,2—1708,2 км) действуют : Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке Дуная	179
Положение о плавании на венгерском участке Дуная и на внутренних водных путях страны	85
7. На венгерском участке Дуная (1708,2—1433,0 км) действует: Положение о плавании на венгерском участке Дуная и на внутренних водных путях страны	85
8. На югославском участке Дуная (1433,0—1075,0 км) действуют : Регламент о плавании на югославском участке Дуная	225
Декрет о нарушениях Правил судоходства и Регламентов о безопасности плавания во внутреннем судоходстве	261
Технический Регламент об организации и работе локомотивной тяги в Сипском канале	265

9. На совместном югославско-румынском участке Дуная (1075,0—1048,0 км) действуют :
- Соглашение между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии об установлении правил судоходства на пограничном участке Дуная двух государств (исключая участок Железных Ворот) 433
- Регламент о судоходстве на пограничном участке Дуная между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии (исключая участок Железных Ворот)... 435
- Договоренность об определении компетенции властей, которым поручено преследование нарушений правил судоходства, совершенных на участке Дуная от 1075 до 1048 км и от 931 до 845,5 км на пограничной линии или в непосредственной близости от нее ... 471
10. На участке Железных Ворот (1048,0—931,0 км) действуют:
- Регламент о плавании и лоцманской службе на участке Железных Ворот 315
- Регламент о предоставлении вспомогательной тяги у Гребень..... 405
11. На совместном югославско-румынском участке Дуная (931,0—845,5 км) действуют :
- Соглашение между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии об установлении правил судоходства на пограничном участке Дуная двух государств (исключая участок Железных Ворот) 433
- Регламент о судоходстве на пограничном участке Дуная между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии (исключая участок Железных Ворот).. 435
- Договоренность об определении компетенции властей, которым поручено преследование нарушений правил судоходства, совершенных на участке Дуная от 1075 до 1048 км и от 931 до 845,5 км на пограничной линии или в непосредственной близости от нее 471
12. На совместном румынско-болгарском участке (845,5—371,1 км) действуют :
- Правила плавания по Дунаю на участке Румынской Народной Республики 131
- Правила плавания на участке Дуная Народной Республики Болгарии 51
13. На румынском участке Дуная от румынско-болгарской границы до порта Браила (375,0—170,0 км) действуют :
- Правила плавания на участке Дуная Румынской Народной Республики 131
14. На участке Дуная от порта Браила до порта Сулины (170—0 км), включая совместный советско-румынский участок Дуная (134,145—79,630 км), действуют :
- Положения о режиме плавания в Низовьях Дуная, установленные специальной речной Администрацией Низовьев Дуная 411

АВСТРИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА

ВЫПИСКА ИЗ ПОЛИЦЕЙСКОГО РЕГЛАМЕНТА О СУДОХОДСТВЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ АВСТРИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3

Обязанности речного надзора

Капитаны, шкиперы или водители судов, плавучих сооружений и снарядов, плотов и возов лесоматериалов должны соблюдать указания властей речного надзора по выполнению положений настоящего Полицейского Регламента.

Указанные власти имеют право проверять в любой момент и в рамках их местной компетентности выполнение положений настоящего Регламента.

Статья 4

Обязанности судоводителей

Капитаны, шкиперы и водители должны по просьбе властей речной полиции назвать свое имя и представить все документы и удостоверения, которые у них будут потребованы, для того, чтобы проверить правильность их показаний или установить их личность или личность членов экипажа.

Статья 5

Допросы и показания

Капитаны, шкиперы и водители не должны отказываться от допроса или дачи показаний ими самими или членами их экипажа в целях применения настоящего Полицейского Регламента.

Ч А С Т Ь I

ЗНАЧЕНИЕ ТЕРМИНОВ, УПОТРЕБЛЯЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПОЛИЦЕЙСКОМ РЕГЛАМЕНТЕ

Статья 6

В настоящем Полицейском Регламенте перечисленные ниже термины употребляются в следующем смысле :

Суда

Суда — этот термин, употребляемый в общем смысле, независимо от типа судна, включает суда любой категории, как-то : морские суда, отличающиеся от судов внутреннего плавания, паротеплоходы, отличающиеся от парусных судов, теплоходы, грузовые суда, паровые или моторные, буксиры, буксируемые единицы (буксируемые суда), паровые и парусные яхты, весельные суда, рыболовные суда, гидроглиссеры и т. д. Когда термин «судно» употребляется без уточнения, следует ли этот паротеплоход один или во главе буксируемого воя, подразумеваются всегда обе возможности.

Малые суда

Малые суда — суда или лодки без различия способа их продвижения, водоизмещение* которых при наибольшей допускаемой осадке равно 20 или менее метрических тонн.

В смысле настоящего Полицейского Регламента суда или малые суда, имеющие механические двигатели, не являющиеся паровыми машинами, и источник энергии которых находится на самом судне, приравниваются к паротеплоходам.

То же самое относится и к гидропланам, пока они находятся на воде.

Плавающие сооружения

Плавающие сооружения — все плавающие сооружения, служащие в качестве купален или коммерческих предприятий (мельницы и т. д.) доки, ангары, плавающие причалы, пристани и др. понтоны, паромы и плавающие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой.

Плавающие снаряды

Плавающие снаряды — всякого рода плавающие снаряды, снабженные механическими устройствами, такие как : землечерпалки, элеваторы, плавающие краны, насосы, копры и т. д.

Плоты

Плоты — плоты, как таковые или сплавляемый лес, более или менее прочно скрепленный.

* Приблизительное водоизмещение вычисляется по следующей формуле: $\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и максимальной допускаемой осадки судна, сидящего по ватерлинию при максимальной погрузке; при измерении длины исключаются румпель и бушприт, а ширины — привальные бруссы.

Буксирные караваны

Буксирные караваны — группа судов, состоящая из одного или нескольких буксиров и буксируемых единиц (суда, плавучие сооружения или снаряды, плоты или сплаваемый лес), которые составлены в кильватер или пыжами и пришвартованы к буксиру лагом или на буксирном тросе.

Осадка судна

Термин «осадка судна», применяемый в одной фразе с термином «судно» относится, когда последнее находится во главе буксируемого каравана, к наиболее глубоководящему судну, находящемуся в составе каравана.

Статья 7

Капитан, шкипер, водитель плота

Выражения «капитан, шкипер, водитель плота», каково бы ни было их звание в различных флотах, имеют следующее значение:

капитан — лицо, командующее судном и ответственное за плавание парусных судов, паротеплоходов и других подобных им судов;

шкипер — в частности, лицо, командующее и ответственное за плавание малых паровых и парусных судов и других им подобных судов на веслах и судов без парусов или механического двигателя, которые следуют по реке обычно на буксире;

водитель плота — лицо, которому поручено управление плотами или сплаваемым в плотях лесом.

Статья 8

Положения, касающиеся малых судов

Кроме специальных положений, касающихся малых судов, на малые суда распространяются так же общие положения, действующие для судов.

Статья 9

Приравнивание

При применении положений, содержащихся в частях II, III, IV и V настоящего Полицейского Регламента, плавучие сооружения и снаряды, идущие или стоящие на реке вне портов, приравниваются к категории судов, которым они соответствуют по их водоизмещению или способу передвижения; кроме специальных, касающихся их положений, на них распространяются также общие положения о судах.

ЧАСТЬ II
ПОЛОЖЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К СУДАМ ВСЕХ
КАТЕГОРИЙ

ГЛАВА I

**Опознавательные и другие знаки, навигационные средства,
способы сигнализации**

Статья 10

Опознавательные знаки

Для общего опознавания судов на их бортах должны быть нанесены название, номер или их особое наименование. Эти опознавательные знаки должны быть легко различимы с обеих сторон.

Статья 11

Шкала осадки

Все суда с осадкой более 0,6 м должны иметь шкалы осадки, которые должны быть нанесены по две шкалы по бортам в носовой и кормовой части судна или на форштевне и ахтерштевне, таким образом, чтобы по одной из них всегда можно было бы определить степень наибольшего погружения судна.

Способ расположения указанных шкал осадки должен указываться в официальном документе судна.

Статья 12

Грузовая ватерлиния

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

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

Статья 13

Максимальное число пассажиров

Суда, специально предназначенные для перевозки пассажиров, должны поместить на видном месте указание о максимально допускае-

мом количестве пассажиров, которых они могут взять на борт, согласно имеющимся у них официальным документам. Количество пассажиров не должно ни в коем случае превышать указанного максимального числа.

Статья 14

Навигационные и спасательные средства

Суда должны иметь на борту спасательные и навигационные средства, указанные в их официальных документах.

Статья 15

Средства визуальной сигнализации

Каждое судно должно быть снабжено достаточным количеством флагов, шаров и огней, чтобы иметь возможность в дневное и ночное время давать сигналы, предписанные настоящим Полицейским Регламентом.

Флаги, используемые для сигнализации, должны быть хорошо различного цвета и иметь размеры: не менее 1 м ширины и 0,7 м высоты.

Статья 16

Опознавательные знаки судов симметричной формы

Суда, симметричная форма которых не позволяет различить их носовую часть от кормовой, должны на ходу, для обозначения направления движения, нести диск диаметром не менее 0,6 м, окрашенный горизонтальными красными и белыми полосами и расположенный в вертикальной плоскости по продольной оси судна в его носовой части, по ходу движения.

Статья 17

Опознавательные знаки буксиров

Буксирующие паротеплоходы несут на топе мачты прямоугольный синий флаг.

Статья 18

Средства звуковой сигнализации

Каждый пароход должен иметь паровой свисток или сирену достаточной силы и расположенные таким образом, чтобы их звук не был заглушен никакими препятствиями, а также, за исключением малых паротеплоходов, достаточной силы колоколов.

Каждый парусник, исключая малые суда, должен иметь колокол, ревун, рог или рожок. Все другие суда, которые должны исполнять

звуковые сигналы, должны пользоваться рогом, рожком, или извещать криком. Звуки, подаваемые как звуковые сигналы, должны быть ясно слышимы.

Под коротким звуком понимается звук продолжительностью от 1 до 2 сек., под продолжительным звуком — звук продолжительностью от 4 до 6 сек. Интервал между последовательно подаваемыми звуками должен быть от 1 до 2 сек.

ГЛАВА II

Общие положения о плавании

Статья 19

Меры предосторожности на ходу и на стоянке

Каждый капитан или шкипер судна на ходу или на стоянке должен следить за тем, чтобы судно не препятствовало судоходству и не причиняло ущерба другим судам, плавучим сооружениям и снарядам, плотам и другим судам, стоящим или следующим по реке.

Равным образом он должен заботиться о безопасности собственного судна, а именно: должен следить, чтобы якорь, швартовы, сигнальные средства, а также все устройства и части оснащения, предназначенные для навигации и безопасности судна, в любой момент были готовы к действию.

Для ознакомления с состоянием судоходности на различных участках реки капитаны и шкиперы судов должны читать «Оповещения для судоводителей». Вместе с тем они должны руководствоваться собственными наблюдениями за состоянием фарватера, т. е. сведения вышеуказанных «Оповещений для судоводителей» даются властями пересекаемых стран только для информации.

Статья 20

Осадка судна

Для избежания опасности посадки на мель, капитаны или шкиперы обязаны своевременно регулировать осадку их судна в соответствии с глубинами на перекатах, которые находятся на пути их следования.

Статья 21

Места, где суда должны уменьшить скорость

Парогеплоходы или подобные им суда, проходя возле порта или вблизи причала, где стоят другие суда, плавучие сооружения или снаряды, плоты или сплаваемый лес должны своевременно и в достаточной мере уменьшить скорость, чтобы избежать опасности причинения ущерба, и при необходимости полностью остановить машину,

если это не угрожает опасностью им самим или буксируемым единицам. Указанные выше суда обязаны сделать то же самое, проходя вблизи буксируемых караванов, беспалубных судов, плотов, тяжело нагруженных барж и лодок и всякого другого судна, идущего по реке, а также проходя мимо затонувшего или севшего на мель судна.

Статья 22

Плавание в узкостях и на крутых излучинах реки

Суда, проходящие узкости, крутые излучины фарватера и вообще места с ограниченной видимостью, не должны слишком приближаться к идущему впереди судну.

Статья 23

Проход под постоянными мостами

Если установленные знаки показывают, что проход под мостом разрешается через определенный его пролет, суда должны проходить только через указанный пролет этого моста.

Регулирование огня в топках котла

При проходе под мостами огонь в топках котла следует регулировать так, чтобы избежать излишнего выделения дыма.

Статья 24

Проход понтонных мостов

При проходе понтонных мостов суда должны вовремя уменьшить скорость и иметь лишь такую скорость хода, которая необходима при их водоизмещении для безопасного плавания.

Кроме того, прежде чем приблизиться к понтонному мосту, они обязаны известить о своем приближении продолжительным звуковым сигналом свистка или sireны и отрегулировать скорость своего хода так, чтобы не войти в пролет понтона раньше, чем будут поданы сигналы, извещающие, что пролет свободен.

Статья 25

Плавание самосплавом

Плавание самосплавом запрещается группе судов, состоящей более чем из двух единиц, ошвартованных лагом.

Запрещается самосплав судна поперек течения реки.

Статья 26

Отличительные знаки судов, плывущих самосплавом

Суда, плывущие самосплавом, обязаны поднимать на видном месте черный шар диаметром не менее 0,6 м и под ним, на расстоянии 1 м, цветной флаг прямоугольной формы.

Места, где запрещается волочить якоря и цепи

Суда не должны волочить свои якоря и цепи в местах прокладки телеграфных и других кабелей или труб; эти места ограждены береговыми знаками с изображением якоря штоком вниз.

Статья 27

Буксируемые караваны

Буксировка судов, плавучих сооружений или снарядов, плотов или сплавляемого леса осуществляется посредством одного или, в случае необходимости, нескольких буксиров такой мощности, чтобы выполнение буксировки и всех необходимых маневров было безопасным.

Если в буксировке участвуют несколько судов, то составом руководит капитан судна, находящегося перед буксируемыми единицами. При выполнении соответствующих маневров указанный капитан должен следить за безопасностью буксиремых единиц, а также за порядком их формирования.

Статья 28

Буксируемые караваны

При постановке буксиремых судов, плавучих сооружений или снарядов, плотов или сплавляемого леса на швартовы или на якорь в каком-либо месте реки, буксир не должен оставлять воз прежде, чем будет освобожден фарватер.

Статья 29

Параллельное плавание

Параллельное плавание одного или нескольких судов или караванов запрещается, за исключением случаев обгона.

Статья 30

Организация спортивных соревнований и праздников на воде

Организатор спортивных соревнований и праздников на реке должен заранее получить разрешение властей Речной полиции.

Статья 31

Заграждения и сети для рыбы

Запрещается установка заграждений и сетей для рыбы на судоходном фарватере.

Статья 32

Злоупотребление сигнальными средствами

Запрещается паротеплоходам и другим подобным судам, идущим на виду других судов или плотов, пользоваться свистком или сиреной, а также визуальными или звуковыми сигналами в других целях и значениях, чем это предусмотрено в настоящем Полицейском Регламенте, за исключением случаев подачи сигнала о помощи в момент серьезной опасности.

Статья 33

Запрещение бросать за борт балласт, золу, шлак и т. д.

Запрещается судам бросать за борт шлак и другие подобные продукты, за исключением случаев, когда суда находятся на ходу и удалены от берега по крайней мере на 20 м, в местах, где глубина превышает 2 м. Бросать за борт балласт разрешается только в местах, специально указанных для этой цели компетентными властями.

Статья 34

Обязанности сообщать о важных наблюдениях, сделанных в пути, касающихся судоходства

Капитаны или шкиперы обязаны сообщать представителям Речной полиции в первом порту, где они останавливаются, или во время встречи с ними в пути, о всяком замеченном изменении судоходного пути и перемещении бакенов, береговых и других знаков, а также о всяком другом наблюдении, касающемся судоходства, а именно о замеченном случае аварии или посадки на мель.

В частности, они обязаны сообщать ближайшим компетентным властям о каждой посадке на мель и аварии, которая может создать препятствие на фарватере или подвергнуть опасности человеческие жизни.

Общие обязанности

Ни одно из положений настоящего Полицейского Регламента не освобождает капитана или экипаж судна от ответственности за последствия какой-нибудь небрежности в использовании предписанных огней, сигналов, несения вахты, а также всех мер предосторожности, рекомендованных в общей практике речного судоходства или в исключительных обстоятельствах, в которых находится судно.

ГЛАВА III

Положения, касающиеся ветречи судов

Статья 36

Парусные суда или пароходы

В смысле применения положений этой главы, всякое судно, идущее под парусом, но не при помощи пара или мотора, рассматривается как парусное судно, а всякое судно, идущее при помощи пара, независимо от того несет ли оно паруса или нет, считается паротеплоходом.

Суда на ходу

Судно считается на ходу, в смысле последующих положений, если оно не стоит на якоре, на мели и не ошвартовано.

Статья 37

Звуковые сигналы при встрече

Когда суда находятся на виду одно у другого, судно на ходу, которое, согласно предписаниям настоящего Полицейского Регламента, может или должно изменить курс, обязано указать этот маневр следующими сигналами свистка или sireны :

один короткий звук — «иду вправо»,

два коротких звука — «иду влево».

Три коротких звука означают — «моя машина работает назад», или «имею намерение повернуть против течения», или «имею намерение повернуть по течению».

Судно, подавшее один из вышеуказанных сигналов, обязано исполнить маневр, предписанный этим сигналом.

Для привлечения внимания других судов или плотов, следующих по реке, суда на ходу подают продолжительный сигнал.

Статья 38

Визуальные сигналы при встречах

Визуальные сигналы, указанные в статье 49, следующие: *днем* — отмашка с правого борта темносиним флагом; *ночью* — подача с правого борта серии белых проблесков посредством предусмотренного для этой цели фонаря. Каждый проблеск должен иметь продолжительность примерно 1 сек. и за ним должна следовать полная темнота той же продолжительности. Проблески должны быть видны на расстоянии по меньшей мере 1,5 км и только в направлении судна, идущего навстречу.

Эти сигналы, показываемые днем и ночью, должны подаваться до тех пор, пока суда не разойдутся, с оговоркой, содержащейся в абзацах 4 и 6 статьи 48.

Статья 39

Запрещение пересекать путь другому судну

Чтобы не мешать судоходству, никакое судно на ходу или в момент отправления не должно пересекать путь другому судну или плоту с тем, чтобы не препятствовать его пути следования.

Как общее правило суда должны избегать пересечения курса другого судна, идущего вверх или вниз, а также поворотов перед ним, за исключением случаев, когда им невозможно действовать иначе.

Следует придерживаться вышеуказанных положений и в отношении плотов, идущих вниз по течению.

Статья 40

Запрещение обгона и встречи в крутых излучинах и в узкостях

В крутых излучинах и в местах, где фарватер не представляет достаточной ширины для параллельного плавания двух судов, как общее правило, встреча и обгон судов запрещаются.

Также запрещаются обгон и встреча судов или плотов в судоходных пролетах постоянных и понтонных мостов, за исключением случаев, когда специальные положения разрешают подобный проход под вышеуказанными мостами и между понтонами.

Статья 41

Приближение к узкости или крутой излучине

Суда, идущие вниз, прежде чем войти в узкость или крутую излучину, должны указать на свое приближение одним из средств звуковой сигнализации, указанных выше в статье 18, исключая колокол, подав продолжительный гудок.

Кроме того, если проход не регламентируется сигнальными постами, суда должны уменьшить скорость до момента, когда с капитанского мостика им будет обеспечена хорошая видимость вниз по течению и они смогут убедиться, что ни одно судно, идущее вверх, не вошло или не входит в узкость. В последнем случае, идущее вниз судно должно произвести необходимые маневры, чтобы не войти в узкость или излучину прежде, чем фарватер будет свободен.

Статья 42

Приближение к узкости или крутому повороту

Суда, идущие вверх, прежде чем войти в узкость или крутой поворот реки, должны указать на свое приближение сигналами, предусмотренными выше в статье 41, и убедиться, что ни одно судно или плот, следующие вниз, не вошли или не входят в узкость или поворот.

Кроме того, в случае, если проход не регулируется сигнальными постами и если в узкостях возможна встреча с судном или плотом, идущим вниз уже туда вошедшим или сигнализировавшим о своем приближении, указанные суда должны ждать ниже по течению до тех пор, пока другое судно или плот закончат свой проход.

Статья 43

Случай, когда обязательно следует ждать ниже узкости

Когда судно, идущее вверх, вынуждено ожидать ниже по течению у входа в узкость пока судно или плот, идущие сверху, пройдут это место, оно должно держаться той стороны фарватера, где судно и буксируемый им воз меньше всего мешают или ставят в опасность судно или плот, спускающиеся вниз.

Статья 44

Обгон или вход в узкость или крутой поворот

Когда у входа в узкость одиночное судно желает обогнать другое одиночное судно, следующее с малой скоростью или буксирующее воз, то по его просьбе, судно, следующее с малой скоростью или буксирующее воз, должно пропустить его до входа в узкость; при этом подается 5 последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной. Во всех случаях оба судна должны соблюдать положения следующих ниже статей 50 и 51.

Статья 45

Встреча на труднопроходимых участках реки

На участках реки, где направление фарватера часто меняется на сравнительно коротких расстояниях, а также в местах, где местные

условия требуют особой предосторожности для обеспечения безопасного маневрирования судов и плотов, следующих вниз, суда, следующие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча с судами или плотами, идущими вниз, произошла в подходящем месте реки. В этих целях они должны направляться к той стороне фарватера, где их нахождение в момент встречи меньше всего будет мешать или подвергать опасности идущие вниз суда и плоты.

Положения этого параграфа однако не касаются положений ст. ст. 47 и 48, следующих ниже, относящихся к пользованию сигналами и к маневрам, которые нужно произвести в случае опасного сближения.

Статья 46

Встреча и обгон в условиях, исключаящих опасность столкновения

Два судна, идущие в одном направлении, одно из которых имеет большую скорость, также как два судна, идущие в противоположном направлении, к моменту встречи обязаны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что следуя каждый по своей стороне фарватера, они разойдутся на достаточном расстоянии одно от другого без опасности столкновения.

Статья 47

Общее правило, применяемое при встречах, могущих вызвать столкновение судов

Устанавливается как общее правило, что если два судна, идущие в противоположном направлении, сближаются так, что возникает опасность столкновения, они должны принять все меры, чтобы разойтись, каждый уклоняясь вправо. Кроме того, каждый из них до сближения подает короткий звук свистком или сиреной и уменьшает скорость.

Статья 48

Исключения из общего правила

В случае, когда судно не может придерживаться общего правила, установленного выше в статье 47, не подвергнув себя и суда, которые оно буксирует, неминуемой опасности, оно должно своевременно предупредить об этом приближающееся судно, подав два последовательных коротких звуковых сигнала, указывая, что оно идет влево.

Паротеплоход, следующий вверх по течению по правой стороне фарватера с буксирным возом, может при встрече с одиночным судном, следующим вниз по течению, сохранить свой курс, если оно известит его об этом, подачей сигналов, перечисленных в предыдущем абзаце.

Судно, предупрежденное двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу не придерживается общего правила

расхождения, обязано повторить этот сигнал, производя соответствующий маневр.

Если это последнее судно не может выполнить необходимый маневр без риска для себя или судов, которые оно буксирует, оно обязано указать на это по меньшей мере пятью короткими последовательными сигналами свистка или сирены, давая знать, что ему невозможно уклониться влево; в таких случаях суда должны, чтобы избежать опасность, принять все меры и исполнить маневры, диктуемые им обстоятельствами данного момента.

Во всех случаях каждое из судов должно вовремя уменьшить скорость, если обстоятельства этого требуют.

Те же звуковые сигналы и те же маневры должны быть исполнены обоими судами, идущими навстречу, когда в соответствии с вышеуказанными положениями статей 43 и 45, судно, идущее вверх, предвидя, что это необходимо для судна, идущего вниз, направляется влево или, когда само судно, идущее вниз, не может уклониться влево.

Статья 49

Случаи применения синего флага и белых проблесков

Суда должны своевременно показывать визуальные сигналы, предусмотренные выше в статье 38:

если, в соответствии с положениями статьи 46, каждое из двух судов, идущих в противоположном направлении, должно пройти вправо от другого, и

если судно, в смысле статьи 48, уклоняется влево; однако в последнем случае оно обязано одновременно исполнить звуковые сигналы, предусмотренные выше в статье 48.

Статья 50

Обгон судов

Если судно хочет обогнать другое и если оно не может это сделать без того, чтобы обгоняемое судно не отклонилось от своего пути, обгоняющее судно должно просить пропустить его раньше, чем приблизится на близкое расстояние к обгоняемому судну, сделав пять последовательных продолжительных звуковых сигналов свистком или сиреной, одновременно замедляя ход.

Идущее впереди судно должно уклониться влево, сразу, как только будет в состоянии это сделать, и указать на исполнение этого маневра двумя короткими сигналами, замедлив одновременно свой ход.

Только в этом случае первое судно может увеличить скорость и обогнать судно, идущее впереди, оставляя его слева. Если для выполнения этого маневра оно должно уклониться вправо, оно подает один короткий сигнал свистком или сиреной.

Статья 51

Исключения из общего правила

Если идущее впереди судно не может, следуя общему правилу, указанному в статье 50, уклониться влево, не подвергнув себя или буксируемые единицы опасности, оно должно уклониться вправо, указав на это следующему за ним судну одним коротким звуковым сигналом.

В этом случае обгоняющее судно оставит его с правого борта. Если для выполнения этого маневра, оно должно уклониться влево, оно подает два коротких звуковых сигнала свистком или сиреной.

Статья 52

Встреча паротеплохода с парусным судном

Если паротеплоход и парусное судно, идущее полным ветром или фордевинд в противоположном направлении, сближаются, они должны, учитывая положения статьи 48, уклониться вправо.

В данном случае, парусное судно приравнивается к паротеплоходу и должно подавать предписанные сигналы, используя имеющиеся на нем средства сигнализации.

Паротеплоход должен пройти с подветренной стороны парусного судна, идущего в противоположном направлении бейдевинд.

Статья 53

Обгон парусного судна паротеплоходом

Если паротеплоход имеет намерение обогнать парусное судно, он должен, прежде чем приблизится на близкое расстояние к этому судну, подать звуковые сигналы, предусмотренные в первом абзаце статьи 50 и пройти от него с подветренной стороны.

Статья 54

Встреча с судами, следующими самосплавом, или с весельными судами

Всякий паротеплоход или парусник, идущие вверх или вниз, должны уступать путь судам, не имеющим механического двигателя, и плотам, плывущим по течению, а также весельным судам, более 20 тонн водоизмещением.

Суда и плоты, следующие самосплавом, даже если они оставляют волочиться якорь или цепь, обязаны с их стороны держаться как можно ближе одного из берегов (по выбору), чтобы как можно меньше затруднять проход другим судам.

Паротеплоходы, пlyingщие самосплавом, нос которых обращен вверх по течению и машины работают назад, при встрече с другими пароходами должны соблюдать правило, указанное в предыдущем абзаце.

Статья 55

Лавирующие парусные суда

При производстве маневров, лавирующие парусные суда должны следить, чтобы не находиться на пути паротеплоходов.

Статья 56

Встреча парусных судов

Когда два парусных судна сближаются таким образом, что возникает опасность столкновения, одно из них уступает дорогу другому, соответственно нижеследующим правилам:

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

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

Если два судна идут полным ветром, но разными галсами, судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

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

Судно, идущее фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Статья 57

Буксиры и караваны

Буксиры, буксирующие другие суда, плавучие сооружения и снаряды, плоты или сплаваемый лес, приравниваются к паротеплоходам, пlyingщим одиночно, и обязаны соблюдать как таковые все положения этой главы.

Кроме того, буксируемые единицы, идущие сзади лыжами (в линию фронта), должны при встрече с другими судами сблизиться друг с другом таким образом, чтобы оставить этим судам достаточно широкий проход.

Статья 58

Паромы и другие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой

Паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают путь судам, плавучим сооружениям и снарядам, плотам, сплаваемому лесу, пlyingщим по реке.

Если же показывается несколько караванов, идущих вверх и следующих друг за другом на короткой дистанции, водители паромов и других плавучих сооружений, пересекающих реку с одного берега на другой, могут просить, чтобы после прохода одного каравана следующий уступил путь парому. Водители караванов обязаны исполнить эту просьбу.

Статья 59

Малые суда

Малые суда любой категории без различия их способа продвижения должны держаться в стороне от пути следования судов водоизмещением более 20 тонн.

Статья 60

Встреча и обгон малых и весельных судов

Весельные суда, также как малые суда, должны уступать путь друг другу, согласно предписаниям, установленным для категории судов, к которой они принадлежат. Весельные суда в этом случае приравниваются к паротеплоходам.

Статья 61

Суда, пользующиеся тягой

Если два судна, пользующиеся тягой, следуют в противоположном направлении и встречаются вдоль того же самого берега, судно, идущее вверх, должно уклоняться с тем, чтобы пропустить судно, идущее вниз.

Если судно, идущее посредством животной тяги, обгоняет судно, которое тянут люди, последнее должно пропустить пользующееся животной тягой судно. Когда судно, идущее на тяге, встречает на пути другое судно или плот, ошвартованный у берега, капитан, шкипер или водитель последнего должны оказать помощь при перемещении каната тяги и в случаях срочной необходимости они должны разрешить экипажу судна, идущего на тяге, подняться на их судно.

Статья 62

Встреча с судами, пользующимися тягой

Когда одно судно хочет обогнать или разойтись с судном, идущим на тяге, оно должно отойти от берега, по которому осуществляется тяга.

Со своей стороны суда, идущие на тяге, после того, как поданы предупреждающие сигналы, должны держаться как можно ближе к тому берегу, на котором находится тяга.

Статья 63

Исключительные непредвиденные обстоятельства

Применяя перечисленные выше положения, капитаны и шкиперы должны предупреждать случаи опасности для судоходства и возможности столкновения. Для избежания неминуемой опасности, они не должны колебаться для проявления собственной инициативы при принятии всевозможных мер и должны исполнить все маневры, которые могут потребовать обстоятельства данного момента.

ГЛАВА IV

Положения, которых следует придерживаться ночью и при недостаточной видимости

Статья 64

Видимые огни

Слово «видимый» в положениях настоящей главы, когда оно относится к огням, обозначает, что огонь «видим в темную ночь при ясной атмосфере».

Статья 65

Положения, относящиеся к огням

Положения относительно огней следует соблюдать в течение ночи, т. е. от захода до восхода солнца. Ночью запрещено показывать всякий другой огонь, который по ошибке может быть принят за один из предписанных огней.

Статья 66

Огни паротеплоходов на ходу

a) Паротеплоход на ходу должен нести на фок-мачте или впереди этой мачты или же, если судно не имеет такой мачты, на передней части судна на высоте не менее 6 метров над грузовой ватерлинией, которая соответствует наибольшей допускаемой осадке судна, яркий белый огонь видимый по дуге горизонта в 225° , т. е. по $112^\circ 30'$ с каждого борта судна, считая от носа; этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 4 км.

b) На правом борту паротеплоход должен нести зеленый огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа судна; этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 2 км.

c) На левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа судна; этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 2 км.

Эти огни должны быть расположены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных выше дуг. Зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,91 м вперед от огня, для того, чтобы красный огонь не был виден с передней части правого борта и чтобы зеленый огонь не был виден с передней части левого борта.

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и белым огнем, указанным в пункте «а» этой статьи, не должно быть меньше 3-х метров.

Статья 67

Огни малых паротеплоходов

Паротеплоходы, принадлежащие к категории малых, являются исключением из предыдущей статьи и должны нести на ходу :

а) На носу судна на трубе или впереди трубы на видном месте на высоте не менее 2-х метров над поверхностью воды яркий белый огонь, который предписан выше в статье 66, пункт «а»; этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 2 км.

б) Бортовые огни — зеленый и красный, указанные выше в статье 66 пункты «b» и «с»; эти огни должны быть видимы на расстоянии не менее 1 км.

Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, который показывает зеленый и красный огонь одинаковой силы, каждый из этих двух огней должен быть виден по дуге горизонта 112°30' со стороны соответствующего борта.

Расстояние по вертикали между этим фонарем и белым огнем, находящимся выше, не должно превышать одного метра.

Статья 68

Временное приспущение белого огня паротеплоходов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами и всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, пароходы обязаны временно приспускать белый огонь, указанный в ст. ст. 66, 67 пункт «а», который однако должен всегда оставаться выше зеленого и красного огней; этот огонь должен быть поднят на свое положенное место тотчас же по прохождении перечисленных выше препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и часто проходящие под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести постоянный белый огонь на высоте меньшей, чем это указано выше в статье 66, но при условии, что он будет всегда расположен выше бортовых красного и зеленого огней.

Статья 69

Огни для буксирующих судов на ходу

Паротеплоход, буксирующий одно или несколько судов лагом или в линию кильватера, должен кроме огней, предписанных выше в статье 66, нести второй яркий белый огонь тем же способом, что и огонь, указанный в пункте «а» этой статьи, помещенный под последним на расстоянии от 1,5 м до 2-х метров по вертикали.

Если среди буксируемых судов находится одна или несколько единиц, груженных опасными веществами, указанными в части IV настоящего Полицейского Регламента, буксир должен кроме других предписанных огней нести красный огонь, видимый только с носа на расстоянии 1,5 км.

Этот огонь должен находиться на расстоянии 1,5 м от зеленого бортового огня, измеренных по ширине судна, и приблизительно на 1,5 м выше последнего. Если по своему расположению этот огонь может быть немедленно введен в действие, то достаточно его показывать только при появлении огня встречного судна или каравана и только на протяжении встречи.

Бортовые огни должны быть установлены так, чтобы они не были закрыты судами, идущими лагом. Буксир должен кроме того нести во время всей буксировки сзади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому ориентируются буксируемые единицы, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден с носовой части буксира.

Статья 70

Временный приспуск огней буксира

Если буксир по одной из причин, указанных в статье 68, должен временно приспустить огни, предписанные для буксиров в первом абзаце статьи 69, нижний огонь должен всегда оставаться над бортовыми красным и зеленым огнями; в этом случае оба огня могут быть сближены, но однако расстояние между ними не должно быть меньше 1 м. Огни буксира должны быть немедленно подняты на предписанное место, как только препятствия будут пройдены.

Статья 71

Огни парусных судов на ходу

Парусные суда на ходу должны нести огни, предписанные в статье 66 для паротеплохода на ходу, за исключением белого огня, который парусное судно на ходу не должно показывать ни в коем случае.

Статья 72

Огни весельных судов и малых парусных судов

Весельные суда, исключая лодки, а также малые парусники, на ходу должны нести белый огонь, расположенный таким образом, чтобы он был виден со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Лодки, продвигающиеся при помощи весел, при приближении к другому судну показывают белый огонь.

Статья 73

Огни судов, плавающих самосплавом

Судно, плывущее самосплавом, к которому по причине его категории не относятся положения ст. ст. 66, 67, 69, 71 и 72, обязано нести белый огонь, видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км. При приближении других судов оно должно, кроме того, производить отмашку белым огнем с носа или с кормы в зависимости от того, к какой его части приближается другое судно.

Статья 74

Кормовой огонь паротеплоходов

Всякий одиночный паротеплоход водоизмещением более 20 тонн обязан при приближении судна, которое его нагоняет, своевременно показывать с кормы синий огонь, видимый на расстоянии не менее 500 метров и невидимый с носа судна.

Этот синий огонь может действовать постоянно. В этом случае он должен быть снабжен щитами и расположен таким образом, чтобы быть видимым по дуге горизонта не менее 135° и не более 180° , т. е. по дуге от $67^\circ 30'$ до 90° с каждого борта судна, если смотреть с кормы.

Статья 75

Кормовые огни караванов

В буксирном возе, когда одна или несколько единиц ошвартованы лагом с одного борта буксира, только буксир и крайнее судно должно нести синий огонь, указанные выше в статье 74; когда буксируемые единицы ошвартованы по обоим бортам буксира, только суда, занимающие крайние места, должны нести синий огонь.

Когда суда буксируются в линию кильватера или пыжами, даже если буксир ведет одновременно единицы, ошвартованные лагом, только суда, которые находятся в конце каждой группы, обязаны показывать синий огонь. Если в конце буксируемого воза находится ряд, составленный из нескольких счаленных судов, только единицы, помещенные на краях этого ряда, обязаны нести синий огонь.

Статья 76

Плавание ночью или при недостаточной видимости

Ночью или при плохой видимости во время мглы, тумана, проливного дождя, метели или измороси, паротеплоходы и парусные суда должны уменьшить свою скорость в соответствии со степенью темноты и состоянием атмосферы, таким образом, чтобы не терять возможности управляться или остановиться при встрече с любым препятствием или в случае невозможности установить свое положение на фарватере.

Статья 77

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

При недостаточной видимости, во время тумана, измороси, метели, паротеплоход на ходу, идущий одиночно, обязан подавать через интервалы, не превышающие 2-х минут, свистком или сиреной один продолжительный звуковой сигнал. Когда паротеплоход буксирует другие единицы, он должен через две минуты подать один продолжительный звуковой сигнал, за которым сразу следуют два коротких звуковых сигнала.

Парусные суда на ходу должны подавать эти сигналы ревуном или другими средствами звуковой сигнализации, находящимися на борту, за исключением колокола, который ни при каких обстоятельствах не должен использоваться судном на ходу. В буксирном караване только головной буксир обязан выполнять положение настоящей статьи.

Статья 78

Малые суда

Малое судно, идущее под парусом или на веслах, не обязано исполнять сигналы, указанные выше в статье 77, однако, оно должно криком или другими звуковыми сигналами достаточной силы подавать сигналы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 79

Запрещение плавания самосплавом

При недостаточной видимости во время мглы, тумана, измороси и снегопада, а также в темную ночь плавание самосплавом запрещено для судов всех категорий.

ГЛАВА V

Положения, касающиеся судов и плавучих снарядов, поставленных на якорь или ошвартованных на реке

Статья 80

Постановка на якорь или на швартовы судов и плавучих снарядов

Суда и плавучие снаряды, стоящие на якорь или ошвартованные на реке, должны располагаться как можно ближе к берегу, с тем, чтобы оставить достаточно широким фарватер для проходящих судов.

Статья 81

Запрещение становиться на якорь на фарватере

Запрещается судам бросать якорь в местах, где они могут мешать судам, проходящим по реке, или подвергать их опасности.

Если в исключительных случаях они не могут придерживаться этого правила, местоположение якоря должно быть обозначено бакенной любой формы; ночью бакен должен нести зеленый огонь, если судно стоит на якорь возле правого берега, и красный огонь, если оно стоит возле левого берега.

Статья 82

Места, где запрещена постановка на якорь и на швартовы

Запрещается судам становиться на якорь и на швартовы в узкостях, в крутых поворотах реки, возле устоев моста и вблизи судов, груженых опасными веществами и несущих сигналы, перечисленные ниже в статье 126.

Также запрещается судам становиться на пути паромов и других плавучих единиц, пересекающих реку с одного берега на другой, а также в местах, где по дну реки проложены телеграфные и другие кабели и трубы. Эти участки ограждены сигналами, расположенными на берегу в форме щитов, на которых изображен якорь штоком вниз.

Статья 83

Суда и плавучие снаряды, стоящие на реке вне портов

За пределами акватории порта, в местах, где проходит тяга, запрещается швартовать два или несколько судов лагом вдоль берега.

Плавучие снаряды, также как паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, должны располагаться только в местах, указанных компетентными властями.

Статья 84

Цепи или канаты, пересекающие фарватер

Когда канат или цепь ошвартованного судна пересекает фарватер, судно обязано при приближении к нему другого судна, намеревающегося пройти мимо, немедленно отдать или притопить канат или цепь.

Статья 85

То же

Ночью или при недостаточной видимости запрещается судам оставлять канаты поперек фарватера.

Статья 86

Огни ошвартованных судов и плавучих снарядов

Судно или плавучий снаряд, стоящий на якоре или ошвартованный на реке, должен ночью нести в носовой части на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь, помещенный на борту со стороны фарватера и видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 87

То же

Когда несколько судов ошвартованы лагом к берегу или стоят на якоре на реке, только крайнее к фарватеру судно должно нести огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 88

Огни малых судов

Малые суда, ошвартованные или стоящие на якоре, не должны нести огней, предписанных выше в статье 86, при условии, если они оставляют фарватер полностью свободным.

Статья 89

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

Когда видимость недостаточна, во время мглы, измороси, метели, проливного дождя, капитаны или шкиперы паротеплоходов, стоящих вне портов, и которые не оставляют фарватер полностью свободным, обязаны как днем, так и ночью подавать ушаченные сигналы колокола

в течение приблизительно пяти секунд каждый раз с промежутками, не превышающими 1 минуты.

Капитаны или шкиперы других категорий судов, стоящих при тех же обстоятельствах, должны извещать об их положении криком другие приближающиеся суда.

Статья 90

Злоупотребление свистком или сиреной

Запрещается судну, стоящему на реке, использовать свисток или сирену при приближении других судов и подавать сигналы без законного основания.

ГЛАВА VI

Положения для судов, лишенных возможности управления, затонувших судов, случаев аварий и посадки на мель

Статья 91

Сигналы о помощи

Для получения помощи в случаях, предусмотренных ниже в статьях 92 и 93, внимание привлекается днем вращением вытянутой рукой куска ткани или другого подобного предмета, а ночью вращением любого огня. Кроме того, внимание привлекается всяким другим визуальным или звуковым сигналом.

Статья 92

Потеря возможности управления

Когда судно по причине несчастного случая не в состоянии управляться, оно должно при приближении других судов, направление хода которых может вызвать столкновение, привлечь их внимание раньше, чем они приблизятся к нему, подавая непрерывные гудки свистком или сиреной или всякий другой подобный сигнал, указывая им, что оно не может управляться в соответствии с правилами, установленными настоящим Полицейским Регламентом.

Кроме того, оно должно сделать все возможное, чтобы быстрее освободить фарватер и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим судам, подавая им сигналы о помощи. Последние должны по мере возможности оказать помощь.

Статья 93

Несчастные случаи

Когда судну из-за столкновения или несчастного случая грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, обязан сделать все возможное, чтобы направить его к одному из берегов с тем, чтобы освободить фарватер.

Когда одному из двух судов, по причине столкновения, грозит опасность затопления, капитан или шкипер другого судна должен применять все средства, которыми он располагает, чтобы удалить поврежденное судно с фарватера.

Те же обязанности лежат на судах, проходящих возле тонущего судна, которое просит их о помощи.

Если вследствие несчастного случая на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все суда, находящиеся вблизи, должны участвовать в их спасении.

Статья 94

Затонувшие суда и суда на мели

Если судно затонуло или село на мель на реке, его капитан или шкипер обязаны как можно скорее предупредить власти речной полиции или непосредственно, или через местные власти, которые находятся ближе всего, или же обращаясь к капитанам или шкиперам судов, проходящих вблизи, или же всяким другим способом.

Когда на мель села одна из единиц буксируемого вoза, буксир должен принять меры для снятия ее с мели; буксиру запрещается оставить ее прежде, чем он убедится, что способы, находящиеся в его распоряжении недостаточны для снятия ее с мели.

Капитан и экипаж судна, севшего на мель или затонувшего, должны оставаться на борту или вблизи места происшества до прибытия представителей речной полиции.

Статья 95

Сигналы затонувших судов и судов на мели

Всякое севшее на мель судно, обязано поднять на видном месте днем от восхода солнца два цветных флага или два предмета шарообразной формы, расположенных вертикально на расстоянии друг от друга на 1,8 — 2 м.

Шары или шарообразные предметы, употребляемые в этих целях, должны иметь диаметр не менее 0,6 м.

Ночью судно на мели обязано показывать на том же месте два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии от 1,8 до

2 метров и имеющих достаточную силу, чтобы быть видимыми со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

То же самое обязаны делать суда, которые затонули и часть корпуса которых выступает над водой.

Когда капитан или шкипер судна предполагает, что судоходство возле его судна возможно, он обязан, кроме того, поднять со стороны фарватера днем белый флаг или кусок светлой ткани и ночью—белый якорный огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 96

Огни малых судов на мели или затонувших

Малые суда, стоящие на мели на реке, должны при приближении других судов, прежде чем наступит момент сближения, указать свое положение посредством непрерывных гудков или всяким другим сигналом, подаваемым имеющимися в их распоряжении средствами.

Когда возле стоящего на мели судна судоходство других судов возможно, малое судно поднимает со стороны фарватера днем белый флаг или кусок светлой ткани, а ночью — белый якорный огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 97

Предупредительный пост

Когда судно любого водоизмещения затонуло или село на мель и находится в положении, которое затрудняет или мешает судоходству, и если оно находится в таком месте реки, где вследствие конфигурации местности или по другим обстоятельствам, идущие вниз суда не могут вовремя заметить подаваемые сигналы, капитан или шкипер затонувшего или севшего на мель судна должен при первой возможности установить на берегу или на реке на достаточном расстоянии, выше места бедствия, предупредительный пост.

Обозначение положения затонувшего судна

Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью погруженным и таким образом невидимо, его капитан или шкипер обязаны, кроме того, временно указать его положение, установив над затонувшим судном плавучий предмет любой формы, снабженный ночью зеленым или красным огнем в зависимости от положения затонувшего судна по отношению к правому или левому берегу.

Предупредительный пост и плавучий сигнальный предмет могут быть убраны, как только проход будет огражден или когда власти речной полиции смогут принять другие меры, чтобы обезопасить судоходство на этом участке.

Освобождение фарватера от судов, затонувших или севших на мель

Когда затонувшее или севшее на мель судно затрудняет или препятствует судоходству, капитан или шкипер и собственник указанного судна, а также всякое заинтересованное лицо, обязаны немедленно употребить все имеющиеся у них средства, чтобы восстановить как можно скорее свободу судоходства ; капитан или шкипер обязаны, кроме того, немедленно предупредить ближайшие власти речной полиции.

Если одно из лиц, перечисленных в первом абзаце этой статьи не выполняет своей обязанности по освобождению фарватера в промежуток времени, указанный ему компетентными властями, или отказывается произвести расчистку фарватера, или не может быть найдено, необходимые меры будут приняты компетентными властями, которые потребуют возмещения расходов, имевшихся при этом. В срочных случаях власти могут разрушить судно.

Статья 99

Освобождение фарватера от затонувших предметов, которые не были подняты

Когда предмет, являющийся частью оснащения или груза судна, затонул на фарватере и может затруднять или препятствовать судоходству, капитан или шкипер судна обязан немедленно поднять этот предмет или же, если это невозможно, оградить его положение, соответственно положениям, установленным выше в статье 97 абзаце втором. Кроме того он обязан немедленно предупредить власти речной полиции. Капитаны или шкиперы обязаны передать властям речной полиции первого же порта захода якоря, цепи и подобные предметы, которые они нашли на реке.

ГЛАВА VII

Положения, относящиеся к охране гидротехнических сооружений и работ, производящихся на реке

Статья 100

Охрана сооружений, предметов, употребляемых при строительных работах, знаков путевой обстановки и др.

Положения, предусмотренные в статьях 19, 21, 35 и 105 настоящего Полицейского Регламента, которые обязаны соблюдать капитаны и шкиперы во избежание причинения ущерба другим судам, плавучим сооружениям или снарядам, плотам или сплаваемому лесу, должны соблюдаться также по отношению к плавучим снарядам и предметам

или всяким другим предметам, используемым при гидротехнических и других работах, производимых на реке.

Кроме того, капитаны или шкиперы обязаны также заботиться, чтобы не причинять ущерба любым существующим или строящимся сооружениям, как-то: мосты, пристани, сооружения и установки, дамбы, мостовые сваи, причалы, облицовка берега, также бакенам и др. знакам, установленным на реке или на берегу.

Статья 101

Оповещения для судоводителей о производящихся работах

Капитаны или шкиперы должны также следить, чтобы их суда не причиняли никаких препятствий производящимся работам.

Они обязаны в точности придерживаться указаний, передаваемых компетентными органами относительно прохода в местах, где производятся работы; эти указания доводятся до их сведения в портах посредством вывешенных «Оповещений для судоводителей».

ЧАСТЬ III

ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛОТАХ

Статья 103

Опознавательные знаки

На плотках должны быть указаны фамилия и местожительство собственника и отправителя, которые наносятся на щите достаточных размеров, поднятом таким образом, чтобы написанное могло быть прочитано с двух сторон.

Статья 104

Сплотка плотов

Части, составляющие плот, должны быть прочно скреплены между собой так, чтобы плот мог сопротивляться влиянию течения и воли, и быть составлен таким образом, чтобы не было выступающих за его края частей, которые могут помешать плоту свободно проходить возле судов, искусственных сооружений, берегов и т. д.

Операции по сплотке и расформированию плотов, осуществляющиеся на реке, не должны затруднять или препятствовать судоходству.

Размеры плота должны легко определяться, даже если плот загроможден.

Статья 105

Меры предосторожности во время сплава и стоянки плотов

Во время сплава или стоянки плотов водитель должен следить за тем, чтобы не причинить помех судоходству и ущерба другим плотам, судам, плавучим сооружениям или снарядам, следующим или стоящим на реке.

Кроме того, водитель должен следить, чтобы не причинить ущерба уже существующим или строящимся сооружениям таким как : мосты, пристани, сооружения и установки, дамбы, причалы, мостовые сваи, облицовка берега, а также бакенам и другим плавучим или береговым знакам.

Он также должен точно следовать указаниям, даваемым компетентными властями относительно прохода в местах, где производятся работы. Эти указания доводятся до его сведения через вывешенные в портах «Оповещения для судоводителей».

Он должен заботиться также о безопасности своего плота.

Для этого водитель плота должен принять все необходимые меры ; однако к нему не относятся особые положения, действующие в государствах, по участкам которых он проходит, касающиеся экипажа, категории и количества спасательных установок и средств.

Статья 106

Осадка

Чтобы избежать опасности посадки на мель, водитель плота обязан проверять осадку плота, с тем чтобы она соответствовала глубинам на перекатах.

Статья 107

Проход под мостами

Во время прохода под постоянными мостами или понтонами, плоты должны придерживаться специальных правил, касающихся подобного прохода.

В случае отсутствия специального положения для плотов, последние должны проходить только через пролеты, обозначенные условными знаками, указывающими через какой пролет моста разрешается проход.

Статья 108

Плавание плотов

Водитель плота должен стараться вести свой плот, по мере возможности, в стороне от пути следования судов и избегать, чтобы плот становился поперек течения реки.

Если несколько плотов идут самосплавом на короткой дистанции один за другим, они обязаны, по мере возможности, соблюдать между собой соответствующее расстояние, с тем, чтобы как можно меньше мешать движению судов и караванов.

Статья 109

Места, где запрещается волочить якоря и цепи

Запрещается плотам волочить якоря и цепи в местах, где проложены по дну телеграфные и другие кабели или трубы; эти места ограждены столбами, расположенными на берегу, со щитом, на котором изображен якорь штоком вниз.

Статья 110

Встречи с судами

При встрече с судами, идущими вверх или вниз, плоты, даже если они волочат якоря или цепи, обязаны держаться как можно ближе одного из берегов (по выбору), чтобы как можно меньше затруднять проход.

Статья 111

Огни плотов, следующих самосплавом ночью

На участке реки, где разрешается плавание плотов ночью, плоты, следующие самосплавом, обязаны ночью от захода до восхода солнца нести белый огонь, помещенный на достаточной высоте и обладающий достаточной силой, чтобы быть видимым со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Кроме того, при приближении судна, с плота должны давать отмашку белым огнем в сторону приближающегося судна.

Статья 112

Запрещение следовать самосплавом

При недостаточной видимости, во время мглы, тумана, измороси, метели или проливного дождя, а также в темную ночь, самосплав плотов запрещается.

Статья 113

Постановка плотов на якорь и на швартовы

Плоты, стоящие на якорь или ошвартованные на реке, обязаны располагаться как можно ближе к берегу, чтобы оставить проходящим судам достаточно широкий фарватер.

Статья 114

Запрещение становиться на якорь на фарватере

Плотам запрещается бросать якорь в местах, где они могут являться препятствием или опасностью для судов и плотов, следующих по реке.

Если в исключительных случаях это положение не может быть соблюдено, положение якоря должно быть обозначено плавучим предметом любой формы; ночью этот плавучий предмет должен быть освещен зеленым огнем, если якорь находится со стороны правого берега и красным огнем, если он находится со стороны левого берега.

Статья 115

Места, где запрещается становиться на якорь и швартоваться

Запрещается плотам швартоваться в узкостях и крутых излучинах реки, у входа в каналы, вблизи устоев моста и на пути паромов.

Также запрещается бросать якорь в местах, где проложены телеграфные и другие кабели и трубы; эти места ограждаются столбами, расположенными на берегу, со шитом, на котором изображен якорь штоком вниз.

Статья 116

Стоянка плотов

Запрещается швартовать лагом два или несколько плотов вдоль берега, по которому осуществляется тяга.

Статья 117

Канаты и цепи, пересекающие фарватер

Когда канат или цепь ошвартованного плота пересекают фарватер, водитель плота обязан при приближении к нему судна, намеревающегося пройти мимо, немедленно отдать или притопить канат или цепь.

Статья 118

То же

Запрещается плотам оставлять канаты протянутыми поперек фарватера ночью или при недостаточной видимости.

Статья 119

Огни плотов, стоящих на якоре

Плоты, стоящие на якоре или на швартовах, должны нести от захода до восхода солнца на каждом конце со стороны фарватера белый огонь на достаточной высоте, но не превышающей 6 метров над уровнем воды, или же на плоту поддерживается костер.

Огни или костер должны быть видимы со всех точек горизонта.

Статья 120

Огни плотов на швартовах

Когда несколько плотов ошвартованы лагом у берега, только плот, находящийся ближе всего к фарватеру, несет огни, предписанные выше в статье 119.

Статья 121

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

При недостаточной видимости, во время мглы, измороси, снегопада или проливного дождя, водители плотов, намеревающиеся бросить якорь, во исполнение положений статьи 112, а также водители плотов, стоящих вне портов, должны криком указывать на их присутствие при приближении других судов.

Статья 122

Плоты на мели

При посадке плота на мель, его водитель должен сделать все возможное, чтобы снять плот с мели, и ему запрещается оставлять плот прежде, чем он убедится, что средства, находящиеся в его распоряжении не достаточны для этого.

Статья 123

Сигналы плотов, сидящих на мели

Плот, севший на мель на реке, должен нести днем от восхода солнца два сигнала или два предмета круглой формы, расположенных вертикально на расстоянии от 1,5 до 2 метров один от другого. Ночью

он должен показывать два красных огня, расположенных таким же образом, обладающих достаточной силой, чтобы быть видимыми со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 124

Очистка фарватера от плотов, препятствующих судоходству

Когда плот, севший на мель или затонувший, затрудняет судоходство или препятствует ему, водитель или собственник данного плота, заинтересованные лица и другие лица, которые имеют право распоряжаться данным плотом, должны немедленно употребить все средства, находящиеся в их распоряжении, чтобы в кратчайший срок восстановить свободное судоходство. Водитель плота обязан, кроме того, предупредить без промедления ближайшие власти речной полиции.

Если лица, указанные в положениях первого абзаца этой статьи, не выполняют своих обязанностей по освобождению фарватера в срок, указанный им компетентными властями, или если они отказываются предпринять меры по очистке фарватера, или если эти лица не могут быть найдены, необходимые меры будут приняты компетентными властями, которые потребуют возмещения понесенных ими затрат. В случае срочной необходимости власти могут прибегнуть к полному или частичному расформированию плотов.

ЧАСТЬ IV

ПОЛОЖЕНИЯ О СУДАХ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА

Статья 125

Определение

Положения этой части относятся к судам, на борту которых находится груз, требующий исключительной предосторожности при перевозке и при погрузо-разгрузочных операциях, т. е. вещества, его составляющие, способны, по своей природе, вызвать взрыв, воспламенение или общий пожар, который поставит в опасность все судно и даже может распространиться за пределы его*.

Статья 126

Ночные и дневные сигналы

Суда, перевозящие опасные вещества, определенные выше в статье 125, и стоящие на реке, должны нести днем в носовой части красный флаг треугольной формы.

* Перевозка мазута и сырого масла танкерами или в бочках, а также перевозка спирта, керосина, бензина или эфира в бочках или металлических бидонах полностью непроницаемых, а также перевозка спичек в плотной упаковке рассматриваются в рамках положений этой части как перевозка обычных товаров.

Одинокое судно с механическим двигателем на ходу, перевозящее вещества, определенные выше в статье 125, должно нести ночью, кроме огней, предписанных в статье 66 для паротеплоходов на ходу, красный огонь, указанный во 2 и 3 абзацах статьи 69.

Когда судно, указанное в предыдущем абзаце, ведет на буксире другие суда, оно должно показывать огни, предписанные выше статьей 69 для судов, буксирующих единицы, груженные опасными веществами.

Статья 127

Место судов, перевозящих опасные вещества, в буксирном караване

В буксирном караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно дальше удалены от других судов, насколько это совместимо с безопасностью судоходства.

Когда такое судно поставлено в конце воя, синий огонь, предписанный выше в статье 75, может быть расположен на отдельной единице, буксируемой на тресе.

Статья 128

Огни судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке

Всякое судно, перевозящее опасные вещества, должно при стоянке на якоре или на швартовах нести ночью красный огонь на расстоянии от 1,5 до 2 метров над ярким белым огнем, предусмотренным в статье 86 ; эти два огня должны быть видимы со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Эти огни должны находиться либо на борту судна, либо на соответствующей дистанции на берегу, либо на судне, помещенном между берегом и этим судном.

Статья 129

Танкеры

Танкеры, которые в связи с перевозкой опасных веществ представляют еще опасность вследствие скопления в них газа, выделенного веществами, также должны соблюдать положения статей 126, 127 и 128.

Суда, вокруг корпуса которых над грузовой ватерлинией имеется светло-синяя полоса шириной не менее 15 см, не обязаны нести днем сигналы, предписанные выше в статье 126.

Статья 130

Запрещение в особых случаях

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, останавливаться под мостами, швартоваться или бросать якорь вблизи судов, стоящих на реке, а также вблизи железной дороги или жилищ, расположенных возле берега. Им не разрешается производить операции по перегрузке опасных веществ на реке без соблюдения правил, установленных компетентными властями, и без их контроля.

Ч А С Т Ь V

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЛАВАНИЯ НА УЧАСТКАХ РЕЧНОЙ СЕТИ

Статья 133

Временные предписания

Капитаны, шкиперы или водители должны также соблюдать предписания, издаваемые властями речного надзора в «Навигационных оповещениях» для указания срочных мер, которые следует принимать для обеспечения судоходства в исключительных обстоятельствах или с тем, чтобы обеспечить безопасность работ, производящихся на реке.

Ч А С Т Ь VI

НАРУШЕНИЯ

Статья 135

Нарушения настоящего Полицейского Регламента будут преследоваться в соответствии с законодательством страны, на территории или под юрисдикцией которой они были совершены. Нарушитель будет наказан полицейскими мерами, предусмотренными в этом законодательстве, если он не подлежит более строгому наказанию в соответствии с действующими уголовными законами; с целью возмещения какого-нибудь убытка против нарушителя всегда могут быть также приняты меры, применяемые гражданским путем.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
Общие положения	11
ЧАСТЬ I. Значение терминов, употребляемых в настоящем Полицейском Регламенте	11
ЧАСТЬ II. Положения, относящиеся к судам всех категорий	14
Глава I. Оознавательные и другие знаки	14
Глава II. Общие положения о плавании	16
Глава III. Положения, касающиеся встречи судов	20
Глава IV. Положения, которых следует придерживаться ночью и при недостаточной видимости	28
Глава V. Положения, касающиеся судов и плавучих снарядов, поставленных на якорь или ошвартованных на реке	33
Глава VI. Положения для судов, лишенных возможности управления, затонувших судов, случаев аварий и посадки на мель	35
Глава VII. Положения, относящиеся к охране гидротехнических сооружений и работ, производящихся на реке	38
ЧАСТЬ III. Положения о плотках	39
ЧАСТЬ IV. Положения о судах, перевозящих опасные вещества	44
ЧАСТЬ V. Особые положения, касающиеся плавания на участках речной сети	46
ЧАСТЬ VI. Н а р у ш е н и я	46

НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА БОЛГАРИЯ

П Р А В И Л А
ПЛАВАНИЯ ПО ДУНАЮ НА УЧАСТКЕ
НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИИ

Настоящие Правила были *установлены* на основе ст. 23 «Конвенции о режиме судоходства на Дунае», заключенной 18 августа 1948 г. в г. Белграде с учетом «Основных положений о плавании по Дунаю», *принятых* Дунайской Комиссией 2 июня 1951 года.

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ

Статья 1

Настоящие правила применяются к плаванию по Дунаю на участке Народной Республики Болгарии.

РАЗДЕЛ II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

Капитаны и шкиперы судов, плавающих по Дунаю на участке НРБ, руководствуются настоящими правилами.

Статья 3

Термины, употребляемые в настоящих правилах

Наименование и термины, употребляемые в настоящих правилах, необходимо понимать в следующем смысле:

а) Судно

К этому термину относятся морские, озерные и речные суда более десяти (10) тонн водоизмещением*, имеющие двигателем машину или паруса или самоходные.

б) Самоходное судно

Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

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

с) Парусное судно

Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

Примечание.

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

d) Судно «на ходу»

Судно признается «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

e) Малые суда

Суда водоизмещением менее десяти (10) тонн, имеющие двигателем машину, паруса, весла, считаются малыми судами.

f) Плавающие сооружения

Всякого рода купальни, доки, плавающие ангары, мосты, плавпристани и т. п. считаются плавающими сооружениями.

g) Плавающие снаряды

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

h) Плоты

Возы лесоматериалов из жестко или свободно сплоченных бревен называются плотами.

i) Караваны

Группа судов, буксиров и других плавединиц, составленная из нескольких судов для буксировки, которая ведется лагом или на буксирном тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта, называется караваном.

j) Капитан — лицо, осуществляющее командование судном (п. «а»).

к) Шкипер — лицо, осуществляющее командование несамостоятельным судном (сухогрузные и нефтеналивные и пр.).

l) Водитель плота — лицо, ведущее плот.

т) Осадка судна — величина непостоянная; она изменяется в зависимости от степени загрузки судна.

В эксплуатационной практике различаются следующие осадки: *строительная* — наибольшая допустимая осадка, определенная при постройке данного судна; *регистрационная* осадка — наибольшая до-

пустимая осадка, определенная Регистром, с учетом износа судна, и отличающаяся от строительной осадки; *эксплуатационная* (грузовая), — осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке под осадкой воза понимается осадка наиболее глубокоосидающего судна (имеющего наибольшую осадку) в составе воза.

п) Порт отправления

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

Примечание 1.

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

Примечание 2.

При применении настоящих Правил, плавучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

Статья 4

Убежище и зимний отстой судов

Суда имеют право с соблюдением правил, установленных компетентными властями Народной Республики Болгарии, получить убежище и стать на зимовку в гаванях и местах зимнего отстоя в случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

§ 1. Судно, выходящее из притоков или каналов на основное русло Дуная, уступает дорогу судам, идущим по основному руслу.

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

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

д н е м — черный шар диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло реки запрещен;

н о ч ь ю — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места, и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зеленый огонь, означают — выход на основное русло реки запрещен.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло реки свободен, вышеуказанные сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

§ 1. Экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии с установленным штатом, определенным государством, флаг которого несет судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

§ 2. Капитаны и штурманы судов должны иметь свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должности.

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

Статья 7

Габариты судового хода

При отправлении судов капитан последнего порта отправления должен следить за тем, чтобы разница между наибольшей осадкой судна и минимальной глубиной фарватера, расстояние между судном и пределами судоходного фарватера, а также и отношение длины судов к радиусам закругления реки, отвечали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Статья 8

Техническое состояние судов

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

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

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

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и ее содержание

§ 1. Навигационная путевая обстановка на болгарском участке р. Дунай обозначает границы, направление и глубину судовых ходов, а также ограждает препятствия и сооружения, расположенные на участках судовых ходов или в непосредственной близости от них.

В принципе обстановка, береговая и плавучая, должна действовать непрерывно (днем и ночью) с момента освобождения водного пути ото льда и до наступления ледостава.

О всех изменениях в навигационной путевой обстановке должны быть извещены судоводители путем «Извещений для судоводителей».

Капитаны или шкиперы судов обязаны в наиболее короткий срок сообщать капитанам портов свои замечания в отношении перемещения бакенов или иной навигационной обстановки, а также всякие другие замечания, касающиеся судоходства, и главным образом, о всякой посадке на мель или аварии судна.

§ 2. Все труднопроходимые места реки на болгарском участке, где видимость не является достаточной вследствие естественных препятствий, регламентируются сигналами постов предупреждения.

§ 3. Навигационная путевая обстановка строится согласно технике современной навигационной путевой обстановки, с учетом установления на всем судоходном течении реки Дунай единой системы, согласно ст. 8, п. „f“ Конвенции.

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

РАЗДЕЛ III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

Опознавательные знаки и национальный флаг

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

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

Статья 11

Шкала осадки

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

Статья 12

Судовые документы

§ 1. Суда водоизмещением свыше 10 тонн обязаны иметь следующие судовые документы:

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой патент).

2. Удостоверение права собственности на судно.

3. Мерительное свидетельство.

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъемностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил.

5. Удостоверение на годность к плаванию.
6. Список экипажа (с приложением дипломов или удостоверений командного состава судна, дающих право на судовождение, а для механиков — право управления механизмами).
7. Судовой журнал.
8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.
9. Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих подобные станции.
10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем; книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих воздушные баллоны.
11. Свидетельство, устанавливающее максимальное допустимое число пассажиров, если судно совершает перевозку пассажиров;
12. Инвентарную книгу.
13. Санитарный журнал.

§ 2. Суда из категории малых судов (ст. 3 п. «е») обязаны иметь следующие судовые документы:

1. Судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом государства, которому принадлежит судно.
2. Удостоверение на годность к плаванию.
3. Свидетельство, устанавливающее максимальное допустимое число пассажиров, если судно совершает подобные перевозки.
4. Список экипажа.

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

Статья 13

Грузовая ватерлиния

Судно должно иметь ясно нанесенную грузовую ватерлинию, т. е. предельную линию, по которую оно может быть загружено.

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

Статья 14

Нормы грузоподъемности, грузовместимости и пассажироместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

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

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

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

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

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

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

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

Статья 16

Снабжение судов

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

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

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

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

Статья 18

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно ход, а в случае необходимости остановить машины таким образом, чтобы не подвергать опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

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

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

днем — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, черного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым сильным белым ярким огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—5 метров над поверхностью самой высокой воды.

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

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

днем — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета, расположенный на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

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

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений:

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

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

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

Статья 21

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 22

Обозначение судоходных пролетов мостов

§ 1. Суда могут проходить под постоянными мостами только в местах, обозначенных специальными знаками, с соблюдением правил, установленных властями для участка НРБ.

§ 2. Места для прохода судов и плотов под постоянными мостами обозначаются следующими знаками:

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

ночью — двумя створными красными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролета и расположенными также по оси фарватера.

Кроме того, ночью устои моста, между которыми расположен судоходный пролет, ограждаются по течению реки: правый — зеленым и левый — красным огнями.

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

Статья 23

Плавание в особых условиях

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

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

Запрещение выхода судов в плавание

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях:

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания;
- b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию;
- c) при неукomплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно: для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены, а для остальных — не менее двух смен;
- d) при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами;

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

ф) если судно загружено с нарушением допустимой осадки для данного судна;

г) если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых;

h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости;

и) при неисправно действующем рулевом устройстве;

j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

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

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ В ТРУДНОПРОХОДИМЫХ МЕСТАХ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку реки

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

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

Статья 26

Очередность движения на труднопроходимых участках

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

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки реки в порядке очередности подхода к ним.

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах

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

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

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

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

Статья 28

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

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

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

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

Статья 30

Исключение из общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться постановлений, установленных ст. 28 настоящих Правил, без того, чтобы не

подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно вовремя предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 43 настоящих Правил, указывая этим, что оно уклоняется влево.

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

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

Статья 31

Расхождение на труднопроходимых участках реки

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

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

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

Статья 33

Запрещение пересекать путь судна

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

Статья 34

Обгон судов

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

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

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

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

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

Статья 36

Обгон при входе в узкость

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

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

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

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда (см. ст. 3, п. «е») должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксирующие суда, различного рода плавучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно, обязаны так же,

как и последние придерживаться правил, изложенных в настоящей главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны вести воз так, чтобы встречные суда имели достаточную возможность беспрепятственного расхождения.

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

Статья 39

Движение паромов

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

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

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

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

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

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

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

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Расхождение парусного судна с паротеплоходом

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

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 41

Видимость огней

Слово «видимый» в настоящих Правилах означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

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

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

Статья 43

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

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

д н е м — отмашкой с правого борта темно-синим флагом ;
н о ч ь ю — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

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

Статья 44

Огни паротеплохода на ходу

Паротеплоход на ходу должен нести :

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

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

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

d) на корме — синий огонь, видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую

сторону судна ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 метров.

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

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

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

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и белым мачтовым огнем, указанным в п. «а», должно быть не менее 3 метров.

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

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

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

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

§ 2. Парусное судно из категории малых должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зеленый и красный одинаковой силы ; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу :
а) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды яркий

белый огонь, как это предписано выше в ст. 44 п. «а»; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

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

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

Статья 48

Огни для буксирующих судов на ходу

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

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

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

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

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена нешлифованным матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Флаг буксирующего судна

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

Статья 50

Синий огонь при буксировке

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

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

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

Если в хвосте воя идет группа нескольких счаленных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 51

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

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

Статья 52

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

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

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

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

Статья 53

Малые суда, идущие под парусами или веслами, не обязаны подавать сигналов, указанных в ст. 52, но они должны подавать как-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных

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

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

Статья 55

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

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

Статья 56

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

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

Статья 57

Сигналы о помощи

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

Сигналы при невозможности управления

Если судно лишено возможности управляться, оно должно при приближении других направляющихся к нему судов указывать свое положение прерывистыми гудками, свистком или сиреной, или всяким другим подходящим сигналом.

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

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

Статья 58

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять :
днем — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально ;

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

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

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

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

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять со стороны свободного прохода — днем белый флаг или кусок светлой материи, ночью — огни для судов, стоящих на якоре, предписанные в ст. 54.

Статья 59

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

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

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

Статья 60

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

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

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

§ 3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обрешен или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания на этом участке.

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

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксирующих судов, в соответствии со ст. 48 настоящих Правил.

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

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якорь или ошвартованных

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

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мели

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести:

днем — с восхода солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах;

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

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

Статья 64

Сигналы на плавучих снарядах

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

днем — черный шар диаметром 0,60 метра;

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

§ 2. При приближении к плавучему снаряду судно подает предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком sireны.

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

днем — черным флагом;

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

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

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

днем — три черных шара диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров; ночью — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые сигналы при съёмке с якоря и при постановке на якорь

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

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

Статья 65/a

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести:

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

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

Огни толкаемого каравана на ходу

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

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

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

с) На вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 метров выше яркого белого огня — зеленый огонь, который освещал бы

непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^\circ$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^\circ$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком движения каравана судов методом толкания.

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

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

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

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

g) На корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^\circ$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 500 м.

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

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

Опознавательные знаки буксира-толкача

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

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

§ 4. Визуальные сигналы, предписанные ст. 43 настоящих Правил, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

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

§ 5. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как методом толкания и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир согласно ст. ст. 44 и 48 настоящих Правил.

Об огнях и сигналах толкаемого каравана, не указанных в настоящей статье

§ 6. Что касается огней и сигналов на толкаемом караване судов на стоянке и на ходу (не указанных в настоящей статье), то эти огни и сигналы должны быть выполнены в строгом соответствии с требованиями настоящих Правил.

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы, подаваемые свистком или сиреной при развороте судов:

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

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

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 67

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

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

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

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

§ 4. Когда какой-либо предмет, составляющий инвентарь или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

днем — плавучим сигналом любой формы и цвета;

ночью — огнем красного или зеленого цвета, указывая остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

В данном случае капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок известить всеми возможными средствами ближайшие компетентные власти.

ГЛАВА V

О плотах

Статья 68

Особые постановления для плотов

Все правила плавания плотов на буксире и идущих самосплавом, порядок их формирования, их размеры и вооружение тросами, якорями и другим такелажем устанавливаются капитанами порта с учетом настоящих Правил, а также принимая во внимание следующее:

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

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

§ 3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

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

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

В местах, где плоты двигаются только по течению, должны быть приняты необходимые меры предосторожности, обеспечивающие безопасность судоходству.

О перевозке опасных веществ

Статья 70

Опасные вещества

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

Статья 71

Сигналы при перевозке опасных веществ

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

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

Когда судно, перевозящее упомянутые в ст. 70 грузы, ведет другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные в ст. 48 для судов, буксирующих суда, груженные опасными веществами.

Отличительная окраска судов, перевозящих нефтеналивные грузы

§ 2. Суда, перевозящие нефтеналивные грузы, должны иметь полосу светло-синего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28° С, кроме того, должны быть окрашены в серый цвет (серебристо-белый).

Статья 72

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 73

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовах, нести ночью красный огонь, уста-

новленный над белым ярким огнем, предписанным выше в ст. 54, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах.

Этот огонь, также как и якорный огонь, должен быть виден со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 74

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

Статья 75

Особые случаи

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

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий и правил, установленных капитанами порта соответствующего района и под их контролем.

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

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

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

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

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

Статья 77

Об аварии, угрожающей судоходству, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

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

В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к тому, чтобы судно стало годным для плавания.

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

Статья 78

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, а также другие заинтересованные лица, имеющие право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъему или к тому, чтобы судно стало годным для плавания, а также по устранению препятствий судоходству. В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ или если они не могут быть разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки в возможно короткий срок за счет владельца судна.

ГЛАВА VIII

О лоцманской службе

Статья 79

Лоцманская проводка судов на Дунае на участке Народной Республики Болгарии совершается согласно правилам, издаваемым соответствующим придунайским государством, под флагом которого плавает судно.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	стр.
Глава I. Общие положения	53
Раздел I. Пределы применения правил	53
Раздел II. Особые постановления	53
Раздел III. Снабжение и оборудование судов	57
Глава II. Плавание судов	59
Раздел I. Общие правила	59
Раздел II. Плавание в труднопроходимых местах	62
Раздел III. Встречное плавание и обгон судов	63
Раздел IV. Плавание парусных судов	66
Глава III. Об огнях и сигналах	67
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных.....	76
Глава V. О плотях	77
Глава VI. О перевозке опасных веществ	78
Глава VII. Об авариях	79
Глава VIII. О лоцманской службе	80

ВЕНГЕРСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

П О Л О Ж Е Н И Е
О ПЛАВАНИИ НА ВЕНГЕРСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ
И НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ СТРАНЫ

На основании решения Совета Министров Венгерской Народной Республики № 509/21/1953 вводится в действие нижеследующее Положение о плавании, распространяющееся на суда, плавающие по венгерскому участку Дуная, а также по внутренним водным путям страны.

Ч А С Т Ь I
ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

ГЛАВА I
Общие положения

РАЗДЕЛ I
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ
О ПЛАВАНИИ

Статья 1
Область применения

Настоящее Положение о плавании регулирует движение судов, плавающих на Дунае, а также на других внутренних водных путях Венгрии.

РАЗДЕЛ II
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 2
Суда, на которые распространяется настоящее положение

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

Статья 3
Плавание в пограничных районах

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

Статья 4
Убежище и зимний отстой судов

Суда имеют право с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, получить убежище и стать на зимовку

в местах зимнего отстоя в случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

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

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

Сигнальные станции устанавливаются только, когда этого требуют местные условия и движение судов.

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

д н е м — черный шар диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло запрещен ;
н о ч ь ю — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места, и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зеленый огонь означают — выход на основное русло запрещен.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло свободен, сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

§ 1. Экипаж судна должен быть укомплектован в соответствии с судовой ролью, определенной государством, флаг которого несет судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

§ 2. Капитаны и соответственно рулевые должны иметь дипломы или свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а штурманы — удостоверения на право занятия своей должности.

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

Статья 7

Габариты судового хода

До отправления судна компетентные власти или капитан последнего порта отправления должен проверить соответствует ли осадка судна глубине фарватера, по которому оно будет следовать, и отвечают ли его длина и ширина кривизне участков.

Статья 8

Техническое состояние судов

Каждое судно, отправляющееся в плавание, должно находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать ему плавание безопасно.

Содержание в исправном состоянии судна, отправляющегося в плавание, возлагается на капитана, шкипера судна, а также на весь экипаж.

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

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и ее содержание

§ 1. Навигационная путевая обстановка на всем судоходном течении Дуная должна обозначать границы, направление и глубину судового хода, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на фарватере или в непосредственной близости от него.

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

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

Компетентные власти придунайских государств должны извещать судоводителей о всех изменениях, происшедших в навигационной путевой обстановке, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

Капитан или шкипер судна обязан сообщить в наиболее короткий срок соответствующим компетентным властям о всех перемещениях или изменениях навигационной обстановки, а также других фактах, касающихся судоходства, и главным образом о каждой посадке на мель или аварии судна.

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

Все труднопроходимые места, где видимость является недостаточной вследствие естественных препятствий, обозначены сигналами предупреждения.

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

До установления Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, ограждение строится на основе системы, уже принятой придунайскими государствами для их соответствующих участков с учетом принципов, изложенных в §§ 1 и 2 настоящей статьи.

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

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ОСНАЩЕНИЕ СУДОВ

Статья 10

Флаги и опознавательные знаки

§ 1. На корме судна с восхода до захода солнца должен быть поднят флаг того государства, которому судно принадлежит. Кроме того каждое судно, за исключением малых судов, упомянутых в § 2, должно иметь следующие опознавательные знаки:

1. Название или номер судна.

Название или номер судна должны быть нанесены на обоих бортах судна, название или номер колесных самоходных судов — на кожухах гребных колес и на корме.

Если в результате буксировки или толкания судов закрываются нанесенные на бортах название или номер судна, то на поручнях капитанского мостика, с левого и правого бортов, необходимо прикрепить щиты с названием или номером судна.

2. Порт приписки или место регистрации.

На корме судна необходимо указать название порта приписки или же место регистрации.

3. Принадлежность судна (наименование владельца).

На обоих бортах носовой части судна следует указать полное или сокращенное наименование того органа (владельца), которому судно принадлежит.

На несамоходных судах наименование органа должно быть указано и на корме судна.

4. Национальность судна.

Для обозначения национальности судна, вслед за названием порта приписки или места регистрации, следует указать инициалы соответствующего государства.

Нет необходимости указывать инициалы государства, если по наименованию органа (владельца) и без того можно определить национальность судна.

5. Допустимое количество пассажиров.

На палубе пассажирских судов, на хорошо видимом месте, должна быть помещена надпись, указывающая максимально допустимое количество пассажиров.

6. Грузоподъемность судна.

Выраженная в тоннах грузоподъемность судна должна быть указана ниже названия или номера грузового судна, цифрами немного меньших размеров.

7. Эмблема на дымогарной трубе.

На дымогарной или на выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема для возможности определения принадлежности судна.

§ 2. Малые суда, за исключением малых судов народной армии полиции и пограничной охраны, должны быть снабжены следующими опознавательными знаками:

1. На обоих бортах малого судна венгерской национальности следует указать номер регистрации судна (номер лодки). Рядом с номером регистрации можно указать и название малого судна.

2. На обоих бортах иностранного малого судна должно быть нанесено название или номер малого судна. Вместо названия или номера судна можно указать номер регистрации (номер лодки).

3. В отношении малых судов, являющихся принадлежностью какого-либо судна, плавучего средства, плавучего снаряда, на обоих бортах следует указать название или номер того судна, плавучего средства, плавучего снаряда, которому малое судно принадлежит.

4. На малом судне должен быть помещен щит с наименованием и адресом того органа, которому малое судно принадлежит.

§ 3. Оознавательные знаки на судне должны быть нанесены с таким расчетом, чтобы они были хорошо видны.

Цвет букв и цифр должен быть такой, чтобы резко отличался от цвета окраски судна. Высота букв и цифр, составляющих название и номер судна, должна быть не менее 20 см, а высота остальных надписей — не менее 15 см.

Высота букв и цифр, составляющих название и номер малого судна, должна быть 10 см.

Ширина букв и цифр, а также расстояние между ними, должны быть пропорциональны их высоте и размерам судна.

Оознавательные знаки наносятся печатными латинскими буквами. Надписи можно дублировать и другим шрифтом.

Статья 11

Шкала осадки

На каждое судно, осадка которого превышает 0,60 метра, должна быть нанесена шкала осадки.

Статья 12

Судовые документы

§ 1. Каждое судно водоизмещением свыше 10 тонн обязано иметь следующие документы:

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой патент).

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно).

3. Мерительное свидетельство.

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъемностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил.

5. Удостоверение на годность к плаванию.

6. Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или удостоверений, дающих право на судовождение командному составу, а механикам — право управления механизмами).

7. Судовой журнал.
8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.
9. Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию.
10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем; книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих воздушные баллоны.

11. Пассажи́рское сви́детельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

12. Инвентарную книгу.

13. Санитарный журнал.

§ 2. Суда из категории малых судов (см. § 5 ст. 80) обязаны иметь :

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

2. Удостоверение на годность к плаванию.

3. Пассажи́рское сви́детельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

4. Судовую роль.

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

Статья 13

Грузовая ватерлиния и грузовая марка

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

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

Статья 14

Грузоподъемность и допускаемое количество пассажиров

Нормы грузоподъемности, грузовместимости и пассажироместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

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

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

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

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

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

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

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

Статья 16

Снабжение судов

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

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

Общие правила предосторожности

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

Капитан или шкипер должен также следить за тем, чтобы его судно не причиняло никаких препятствий при производстве маневров.

Капитан или шкипер судна обязан при погрузке следить за осадкой судна и принимать необходимые меры, чтобы она соответствовала глубинам, находящимся на пути следования судна, во избежание опасности посадки на мель.

Статья 18

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре или ошвартованных,

или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, гидротехнических и регуляционных сооружений, обязано своевременно уменьшить скорость, а в случае необходимости остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

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

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

д н е м — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем, черного цвета;

н о ч ь ю — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

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

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

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

д н е м — белый диск диаметром в 1—1,5 метра, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета;

н о ч ь ю — если паромной переправой пользуются и в ночное время, диск освещается белым ярким огнем.

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

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений:

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

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

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

Статья 21

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 22

Обозначение судоходных пролетов мостов

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

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

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

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

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

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

Статья 23

Плавание в особых условиях

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

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

Запрещение выхода судов в плавание

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях:

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания;
- b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию;

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

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

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

ф) если судно нагружено с нарушением допустимой осадки для данного судна ;

г) если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых ;

h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости ;

i) при неисправно действующем рулевом устройстве ;

j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

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

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ ПО ТРУДНОПРОХОДИМЫМ МЕСТАМ РЕКИ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимым местам

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

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

Статья 26

Очередность движения на труднопроходимых местах реки

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

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очередности подхода.

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах

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

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

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

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

Статья 28

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

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

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

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

Статья 30

Исключение из общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 28 настоящего Положения без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно вовремя предупредить об этом судно, которое сближается

с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 43 настоящего Положения, указывая этим, что оно уклоняется влево.

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

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

Статья 31

Расхождение судов на труднопроходимых участках реки

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

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

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

Статья 33

Запрещение пересечения курса

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

Статья 34

Обгон

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

Идущее впереди судно должно отклониться от своего курса влево, как только оно в состоянии это сделать и указать выполнение этого

маневра двумя короткими звуковыми сигналами, уменьшив при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно, дав один короткий звуковой сигнал, может увеличить свой ход и обойти обгоняемое судно, оставив его слева от себя.

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

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

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

Статья 36

Обгон при входе в узкость

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

Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 34 настоящего Положения.

Обгон судов, следующих по течению, перед входом в узкость запрещается.

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Малые суда (см. § 5 ст. 80) должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксирующие суда, различного рода плавучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно, обязаны так

же, как и последние придерживаться правил, изложенных в настоящей главе.

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

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

Статья 39

Движение паромов

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

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

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

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

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

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

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

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Расхождение парусных судов и пароплодов

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

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 41

Видимость огней

Слово «видимый» в настоящем Положении означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения огней

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

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

Статья 43

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

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

д н е м — отмахкой с правого борта темно-синим флагом ;
н о ч ь ю — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

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

Статья 44

Огни паротеплохода на ходу

Паротеплоход на ходу должен нести :

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

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

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

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

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

Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися, по меньшей мере, на 0,90 метра вперед от огня так, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с противоположной стороны.

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

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

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

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

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

§ 1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. п. «b», «с», и «d» для паротеплохода на ходу; парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае белый огонь, указанный в ст. 44.

§ 2. Парусное судно из категории малых должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем зеленый и красный огни одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу :

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

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

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

Статья 48

Огни для буксирующихся судов на ходу

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

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

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

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

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Отличительные знаки буксирующихся судов днем

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

Статья 50

Синий огонь при буксировке

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно,

которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 44 п. «д».

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

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

Если в хвосте воя идет группа счаленных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 51

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

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

Статья 52

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

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

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

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

Статья 53

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

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных

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

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

Статья 55

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

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

Статья 56

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

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

Статья 57

Сигналы о помощи

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

Сигналы при невозможности управления

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

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

Каждое судно, проходящее мимо или находящееся поблизости, обязательно должно оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если это не угрожает опасностью судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Статья 58

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять: днем — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

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

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

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

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась над водой. Когда капитан или шкипер судна полагает, что движение на реке возле его судна безопасно, он обязан поднять со стороны свободного прохода:

днем — белый флаг или кусок светлой материи,

ночью — огонь, предписанный ст. 54.

Статья 59

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов известить приближающиеся суда о своем положении прерывистыми звуками свистком или любыми другими подходящими сигналами, поданными имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет со стороны свободного прохода:

Днем — белый флаг или кусок ткани светлого цвета,

Ночью — показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 54.

Статья 60

Меры по ограждению затонувших или стоящих на мели судов

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

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

§ 3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

§ 4. В свою очередь компетентные власти государства, на участке которого затонуло или село на мель судно, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места, где находится затонувшее или севшее на мель судно.

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксирующих судов, в соответствии со ст. 48 настоящего Положения.

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

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или швартованных

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

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мели

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести:

д н е м — с восходом солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах;

н о ч ь ю — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах.

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

Статья 64

Сигналы на плавучих снарядах

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

д н е м — черный шар диаметром 0,60 метра;

н о ч ь ю — зеленый или красный огонь в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

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

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

д н е м — черным флагом;

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

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

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

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

ночью — три красных огня, расположенных также, видимых с расстояния не менее 2-х километров со всех сторон.

Статья 65

Звуковые сигналы при съемке с якоря и при постановке на якорь

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

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

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы для управления караваном, подаваемые свистком или сиреной при перемене курса:

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

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

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

Статья 66/а

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести следующие знаки:

§ 1. Днем (от восхода до захода солнца):

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

§ 2. Ночью (от захода до восхода солнца):

а) На передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 метров над ватерлинией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным

светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^{\circ}$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^{\circ}$ позади траверза с каждого борта и должен быть видимым с расстояния не менее 4 км.

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

c) На вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 метров выше ярких белых огней — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^{\circ}$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^{\circ}$ позади траверза с каждого борта, и должен быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным знаком толкаемого каравана на ходу.

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

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

f) Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,9 метра вперед от огня, для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с противоположной стороны. Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 метров.

g) На корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^{\circ}$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна; свет должен быть видимым с расстояния не менее 400 м.

h) Если корма буксира-толкача выступает назад от кормы крайних последних судов каравана, то в этом случае буксир-толкач также должен нести на корме синий огонь, предписанный в пункте «g» настоящего параграфа.

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

Опознавательные знаки буксира-толкача

§ 3. В случае, если буксир-толкач закрыт толкаемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и назва-

ние организации, которой принадлежит, на щитах достаточных размеров, установленных на боковых сторонах мостика.

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

§ 4. Визуальные сигналы, предписанные ст. 43 настоящего Положения, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

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

§ 5. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных лагом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как методом толкания и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир согласно ст. ст. 44 и 48 настоящего Положения.

Об огнях и сигналах толкаемого каравана, не указанных в настоящей статье

§ 6. Что касается огней и сигналов на толкаемом караване судов на стоянке и на ходу, не указанных в настоящей статье, то они должны быть выполнены в строгом соответствии с требованиями настоящего Положения.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 67

Меры предосторожности для судов, стоящих на якоре, ошвартованных или на ходу

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

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

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

§ 4. Когда какой-либо предмет, составляющий снаряжение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или соответственно шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему потерянного предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

д н е м — плавучим сигналом любой формы и цвета;

н о ч ь ю — огнем соответствующего цвета в зависимости от того, остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или соответственно между препятствием и левым берегом.

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

ГЛАВА V

О плотях

Статья 68

Особые постановления для плотов

Все правила, относящиеся к плаванию плотов на буксире и идущих самосплавом, порядку их формирования, их размерам и вооружению тросами, якорями и другим такелажем, устанавливаются компетентными властями с учетом настоящего Положения, а также принимая во внимание следующее:

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

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

§ 3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

Во время плавания или стоянки плотов водитель плотов должен следить за тем, чтобы не препятствовать судоходству и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке. Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или цепь в местах, где под водой проложены кабели или трубы.

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

ГЛАВА VI

О перевозке опасных веществ

Статья 70

Опасные вещества

Суда, на которых перевозятся опасные вещества, как-то: взрывчатые вещества, отравляющие вещества, нефтеналивные и другие легко воспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 71

Сигналы судов при перевозке опасных веществ

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

Судно с механическими двигателями при перевозке опасных веществ, при плавании ночью, обязано нести, кроме белого огня, предписанного ст. 44 настоящего Положения для самоходных судов на ходу, еще и красный огонь, предписанный ст. 48.

Когда судно, перевозящее вещества, указанные в ст. 70, ведет другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные в ст. 48 для судов, буксирующих суда, груженные опасными веществами.

Отличительный цвет судов, перевозящих нефтеналивные грузы

§ 2. Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светло-синего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый (серебристо-белый) цвет.

Статья 72

Место в буксирном вое судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 73

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовах, нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным ст. 54, на расстоянии

от последнего в 1,5—2 метрах и видимый, как и якорный огонь, со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 74

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

Статья 75

Особые случаи

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

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

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

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

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

§ 3. Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие, если это не угрожает опасностью судну и пассажирам, которых оно перевозит.

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

Статья 77

Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

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

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

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

Статья 78

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, или другое заинтересованное лицо, имеющее право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъему или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходству.

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

ГЛАВА VIII

О лоцманской службе

Статья 79

§ 1. Лоцманская служба на Дунае организуется:

— на участке от устья Сулинского канала до Браилы включительно — специальной речной Администрацией Низовьев Дуная;

— на участке Железных Ворот — специальной речной Администрацией Железных Ворот;

— на всех остальных участках, в случае необходимости, — пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

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

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

В этом случае для того, чтобы иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароходства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

§ 4. Во всех случаях лоцманские группы могут комплектоваться только из граждан придунайских государств, а лоцманские корпуса

для Администраций — только из граждан придунайских государств — участников соответствующих Администраций.

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

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

После сдачи экзамена лоцманам выдается специальное свидетельство, дающее им право выполнять лоцманскую службу.

ГЛАВА IX

Применяемые термины

Статья 80

§ 1. Судно

К этому термину относятся морские, озерные и речные суда более десяти (10) тонн водоизмещением*, имеющие двигателем машину или паруса, или самоходные.

§ 2. Самоходное судно

Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

§ 3. Парусное судно

Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

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

§ 4. Судно «на ходу»

Судно признается «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

§ 5. Малые суда

Суда водоизмещением менее десяти (10) тонн, имеющие двигателем машину, паруса, весла, считаются малыми судами.

§ 6. Плавающие сооружения

Всякого рода купальни, доки, плавающие ангары, мосты, плавпристани и т. п. считаются плавающими сооружениями.

§ 7. Плавающие снаряды

Всякого рода дноуглубительные снаряды, элеваторы, плавкраны, кофры, насосные станции и т. п. называются плавающими снарядами.

§ 8. Плоты

Возы лесоматериалов из жестко или свободно сложенных бревен называются плотами.

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

§ 9. Буксирные вozy (караваны)

Группа судов, составленная из одного или нескольких буксиров и плавучих единиц, которая ведется лагом, в кильватер или в линию фронта, называется буксирным возом или караваном.

§ 10. К а п и т а н — судоводитель, осуществляющий командование судном (§ 1).

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

Водитель плота — лицо, ведущее плот.

§ 11. Осадка судна

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

В эксплуатационной практике различаются осадки:

— *строительная*, т. е. наибольшая допустимая осадка, определенная при постройке данного судна;

— *регистрационная* — это также наибольшая допустимая осадка, но определенная Регистром, с учетом износа судна, и отличающаяся от строительной осадки;

— *эксплуатационная* (грузовая), т. е. та осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке под осадкой вoза понимается осадка наиболее глубокоосидающего судна в составе вoза.

§ 12. Порт отправления

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

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

Примечание 2. При применении настоящего Положения, плавучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

Ч А С Т Ь III*

Д О П О Л Н И Т Е Л Ь Н Ы Е П Р А В И Л А

ГЛАВА X

Общие дополнительные положения, относящиеся к плаванию по внутренним водным путям Венгрии

Статья 81

Лодки и баркасы

Малые суда, водоизмещение которых при допускаемой максимальной осадке не превышает 2 тонн, считаются лодками или баркасами.

* Статьи 100—110 исключаются, так как положения этих статей относятся к судоходству на Тиссе и Балатоне.

Статья 82

Лодки уступают дорогу

Лицо, управляющее лодкой, обязано постоянно следить за тем, чтобы не мешать следованию движущегося судна. Лодка не должна пересекать путь судну на ходу на расстоянии не менее 300 м или приближаться к судну на ходу на расстояние менее 30 м., за исключением служебных или принадлежащих судну лодок.

Статья 83

Судовые документы

§ 1. На основании пункта 4, § 1, ст. 1 настоящего Положения, санитарным свидетельством снабжается лишь судно, совершающее рейсы за границу.

§ 2. Суда, плавающие под венгерским флагом по внутренним водам, кроме документов, перечисленных в ст. 12 настоящего Положения, должны иметь еще Судовую книгу, которая на пароходах может быть объединена с Котловой книгой, а на теплоходах — с шнуровой Книгой воздухохранителей.

Статья 84

Обозначение судов симметрической формы

На тех судах, носовая и кормовая части которых из-за их симметрической формы неразличимы, для обозначения направления следования, днем в носовой части должен быть установлен перпендикулярно к диаметральной плоскости судна диск диаметром не менее 0,6 м, окрашенный в белые и красные горизонтальные полосы.

Статья 85

О запрещении стоянки судов

§ 1. Запрещается становиться на якорь или на швартовы в узкостях, крутых излучинах, вблизи или около судов, перевозящих опасные вещества и несущие отличительные знаки, предусмотренные ст. ст. 71 и 73 настоящего Положения.

§ 2. Кроме того, запрещается стоянка судов на линии канатной или бесканатной переправы, обозначенной знаками, предусмотренными § 3, ст. 19 настоящего Положения.

Статья 86

Самосплав

§ 1. Запрещается спускаться по течению самосплавом группе судов, ошвартованных друг к другу бортами. Запрещается спуск судов самосплавом, расположенных поперек реки.

§ 2. На спускающемся самосплавом судне днем не менее, чем на высоте 6 м над поверхностью воды, должен быть поднят шарообразный предмет черного цвета диаметром не менее 0,6 м и под ним, на расстоянии в 1 м, — квадратный флаг любого цвета.

§ 3. На спускающемся самосплавом судне ночью на высоте не менее 6 м должен быть поднят белый огонь, видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км. Кроме того, при приближении другого судна в носовой или кормовой части судна, т. е. в зависимости от того, какая часть спускающегося судна находится ближе к приближающемуся судну, следует показывать белый огонь.

Статья 87

Плоты

§ 1. Команда плота, в котором количество леса не превышает 300 м³, должна состоять не менее чем из 3 человек. На плотках, в которых количество леса превышает 300 м³, на каждые последующие начатые 100 м³ следует назначить по одному человеку сверх основной команды.

§ 2. Если одновременно спускается несколько плотов, то расстояние между ними должно быть не менее 300 м.

§ 3. При подходе к узким пролетам мостов или к узкостям, водитель плота обязан расформировать плот на части соответствующих размеров и проводку произвести по частям. Команда плота обязана также при наличии предупреждения рейдполиции развязать плот на таких участках реки, где в связи со строительством гидротехнических сооружений в этом возникает необходимость.

Статья 88*

Паромы

§ 1. Эксплуатация канатных паромов на Дунае, за исключением рукавов, запрещается.

Статья 89

Понтонные мосты

§ 1. Постройка понтонных мостов на Дунае разрешается только в исключительных случаях и только временного характера с согласия Министра путей сообщения и связи.

§ 2. Владелец понтонного моста, построенного на Дунае или на других внутренних водах, обязан обеспечить открытие понтонного моста в каждом случае, когда это требуется в интересах судоходства.

§ 3. Для пропуска судов, спускающихся самосплавом или плотом, понтонный мост следует открывать лишь два раза в день во время,

* §2—9 этой статьи относятся к судоходству на Тиссе и на Балатоне.

заранее определенное, продолжительностью не более чем по одному часу, если будет просьба со стороны спускающегося судна или плота о пропуске. В какое время суток и с какой продолжительностью понтонные мосты открываются, устанавливается Министром путей сообщения и связи по согласованию с заинтересованными областными Советами.

§ 4. Самоходные суда, желающие пройти через пролет понтонного моста, днем поднимают на топе мачты белый флаг, а ночью на мачте над белыми сигнальными огнями поднимается зеленый огонь. Если для самоходного судна, желающего пройти через пролет понтонного моста, достаточно открыть только одно крыло ворот, то белый флаг поднимается только до половины высоты мачты, а зеленый огонь устанавливается под белым сигнальным огнем.

§ 5. Вход в пролет моста разрешается лишь после полного открытия ворот. Для обозначения этого днем с обеих сторон пролета поднимается национальный флаг, а в ночное время устанавливаются предусмотренные для постоянных мостов красный и зеленый огни.

§ 6. Когда пролет моста закрыт, по линии середины моста или по линии края ворот в ночное время на расстоянии 1,5—2 м друг от друга, один над другим, должны быть установлены три красных огня.

§ 7. Если с места для разворота судов, расположенного выше понтонного моста, мост не виден, то в ближайшем месте для разворота судов, выше моста, за счет владельца моста следует установить сигнальный пост.

Статья 90

Мосты и подвесные провода

§ 1. Нижняя кромка конструкции вновь строящихся мостов на участке Дуная выше Будапешта должна быть на высоте 7 м, на участке ниже Будапешта — на высоте 8 м, при самом высоком уровне воды (без льда), продолжительность которого на Дунае не превысила 4 дней,*

§ 2. Самая низкая точка провисания протянутого над судоходной рекой провода сильного тока должна находиться на высоте не менее 15 м над максимальным уровнем воды (без льда), а самая низкая точка провисания провода слабого тока — на высоте не менее 12 м над максимальным уровнем воды.

§ 3. Для обозначения мест, где через реку переброшены провода, на берегу, на расстоянии 250 м ниже и выше линии провода, должны быть установлены знаки предупреждения, а именно: на высоте не менее 4—6 м закрепляется квадратный щит белого цвета в красной раме размером 1,5x2 м, с изображением на нем красной линии в виде молнии.

§ 4. Щит ночью освещается белым светом.

* Остальной текст этого параграфа относится к судоходству на Тиссе.

Статья 91

Несение вахты

§ 1. На каждом судне и плавучем снаряде, водоизмещением более 10 тонн, во время стоянки на якоре или на швартовых, должна находиться третья часть команды. Находящаяся на судне одна треть команды должна состоять наполовину из палубного и машинного персонала.

§ 2. На самоходных судах должно быть организовано дежурство комсостава или младшего комсостава и палубной вахты.

§ 3. На самоходных судах, баржах, плавучих снарядах, выведенных из эксплуатации на продолжительное время, если таковые стоят группами, можно организовать общую вахту.

ГЛАВА XI

Распоряжения местного характера, относящиеся к венгерскому участку Дуная и к другим судоходным внутренним водным путям

НА ДУНАЕ

Участок Райка—Генью

Статья 92

Состав караванов при следовании вниз

На участке между пунктами Райка—Генью при следовании вниз буксирам разрешается вести только одну единицу, пришвартованную к борту, а за собой—только один счал. Ширина счала при уровне воды выше +400 см по водомерному посту Братислава не должна превышать 40 м, а при уровне ниже +400 см по водомерному посту Братислава—31 м, если в связи с чрезвычайными обстоятельствами не делаются более строгие ограничения, публикуемые в Объявлениях для плавсостава.

Статья 93

Состав караванов при следовании вверх

На участке между пунктами Райка—Генью при следовании вверх буксирам разрешается вести за собой в кильватере не более 5 единиц, при условии, что уровень воды превышает +400 см по водомерному посту Братислава, когда уровень воды ниже +400 см по водомерному посту Братислава, разрешается буксировка только 4 единиц, если только, в связи с чрезвычайными обстоятельствами, не делаются более строгие ограничения, публикуемые в Объявлениях для плавсостава.

Статья 94

Плоты

- § 1. На участке Райка—Генью самосплав плотов запрещается.
§ 2. Размеры буксируемых плотов не должны превышать 65x13 м.

Участок Дуная между пунктами Генью — Бок

Статья 95

Состав караванов при следовании вниз

На участке Генью—Бок при следовании вниз к буксиру бортами могут быть пришвартованы по два судна, а за собой на тросе можно буксировать только два счала, причем количество единиц, счаленных бортами в один счал, не должно превышать 5.

Статья 96

Состав караванов при следовании вверх

На участке Генью—Бок при следовании вверх количество буксиремых единиц в каждом ряду не должно превышать 5.

Статья 97

Плоты

- § 1. Спуск плотов самосплавом на участке между пунктами Генью и устьем реки Ваг запрещается.
§ 2. Размеры буксируемых на участке Генью — устье реки Ваг плотов, а также буксируемых или спускающихся самосплавом плотов ниже устья реки Ваг, не должны превышать 65x15 м.

Статья 98

Состав караванов при прохождении в пределах Будапешта

- § 1. В пределах Будапешта, на участке между верхним концом острова Маргит и южным железнодорожным мостом, караваны судов могут состоять максимально из семи единиц, в том числе и буксир.
§ 2. При следовании вверх разрешается только буксировка за собой максимально в три счала, причем один счал может состоять максимально из двух единиц.
§ 3. При следовании вверх длина буксирного троса не должна превышать 35—40 м, и самоходные суда должны продвигаться, за исключением района бывшего моста Эржебет (1646 км), со скоростью не менее 6 км.
§ 4. При следовании вниз, караваны судов, желающие пройти через пролет моста им. Кошута, должны быть составлены так, чтобы

не более 3 единиц, счаленных между собой бортами, следовали за буксиром и две единицы были пришвартованы лагом к буксиру с левого и правого бортов, или же 4 единицы, счаленные в один счал, следовали бы за буксиром и одно судно было пришвартовано лагом к буксиру.

Статья 99

Спуск по течению в пределах Будапешта

В пределах Будапешта, на участке между верхним концом острова Маргит и южным железнодорожным мостом, спуск по течению само-сплавом несамоходным судам запрещается. Это распоряжение не относится к малым судам, построенным для одного рейса, лодкам и шлюпкам, а также судам, которые в связи с грузовыми операциями меняют свое место вдоль берегов.

ЧАСТЬ III*

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 112

Министр транспорта и связи может ввести иные положения временного характера, которые доводятся до сведения судоходства путем Оповещений для судоводителей, если исключительные обстоятельства, относящиеся к судоходству, этого требуют.

Статья 113

Каждое судно водоизмещением более 10 тонн, плавучие снаряды и сооружения должны иметь один экземпляр настоящего Положения, который им выдается их владельцем.

* Статья 111 была отменена на основе Постановления № 29/1959/9.У

О Г Л А В Л Е Н И Е

ЧАСТЬ I. Общие правила плавания	87
Глава I. Общие положения	87
Раздел I. Область применения положений о плавании	87
Раздел II. Специальные положения	87
Раздел III. Оповещательные знаки и оснащение судов	90
Глава II. Плавание судов	93
Раздел I. Общие правила	93
Раздел II. Плавание по труднопроходимым местам реки	96
Раздел III. Встречное плавание и обгон судов	97
Раздел IV. Плавание парусных судов	100
Глава III. Об огнях и сигналах	101
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных	110
Глава V. О плотях	111
Глава VI. О перевозке опасных веществ	112
Глава VII. Об авариях	113
Глава VIII. О лоцманской службе	114
Глава IX. Применяемые термины	115
ЧАСТЬ II. Дополнительные правила	116
Глава X. Общие дополнительные положения, относящиеся к плаванию по внутренним водным путям Венгрии	116
Глава XI. Распоряжения местного характера	120
ЧАСТЬ III. Заключительные положения	122

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ВЕНГЕРСКОГО РЕВОЛЮЦИОННОГО РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

9. V. 1959 г.

№ 29

г. Будапешт

Объявляющее, что действия, которые нарушают порядок судоходства, являются нарушением "Положения о плавании на венгерском участке Дуная и на внутренних водных путях страны"

§ 1

Когда поступок не подпадает под действие уголовных положений, то судовладелец или лицо, ответственное за эксплуатацию участка предприятия, имеющего разрешение на эксплуатацию водного транспорта, нарушает правила и может быть оштрафован на сумму до трех тысяч форинтов, если, несмотря на положения «Положения о плавании», утвержденных Постановлением № 3/1956/18.V/ Министра путей сообщения и связи ВНР, он :

1. Отправляет судно, которое не укомплектовано в соответствии со штатом, установленным органами власти (§ 1, ст. 6) ;
2. отправляет судно, члены экипажа которого не располагают необходимыми соответствующими документами (§ 2, ст. 6) ;
3. отправляет судно, которое не отвечает условиям фарватера (ст. 7) ;
4. не наносит на судно опознавательных знаков (ст. 10) ;
5. эксплуатирует судно, на котором не нанесены шкалы осадки (ст. 11) ;
6. эксплуатирует судно, не снабженное необходимыми действительными судовыми документами (§§ 1 и 2 ст. 12) ;
7. эксплуатирует судно, на котором не ясно указана грузовая марка (ст. 13) ;
8. отправляет судно, не снабдив его противопожарными, спасательными, сигнальными и водоотливными средствами, а также прочими судовыми принадлежностями, установленными органами власти (ст. 16).

§ 2

Когда поступок не подпадает под действие уголовных положений, то капитан судна (судоводитель, водитель малого судна, плота и т. д.) нарушает правила и может быть оштрафован на уплату денежной

суммы до одной тысячи форинтов, если, несмотря на положения, изложенные в статьях «Положения о плавании», он :

1. плавает с экипажем, укомплектованным в меньшем составе, чем установлено для данного судна органами власти (§ 1 ст. 6) ;

2. выполняет на судне функции, требующие определённой квалификации, не имея необходимого документа или удостоверения о квалификации (§ 2 ст. 6) ;

3. плавает на судне, которое не отвечает состоянию судового хода (ст. 7) ;

4. плавает на судне, техническое состояние которого не соответствует требованиям (ст. 8) ;

5. не исполняет обязанностей, указанных в ст. 9 § 1 в отношении сообщения своих замечаний ;

6. плавает на судне, не имеющем опознавательных знаков и на главной мачте которого с восхода до захода солнца не поднят флаг государства, которому оно принадлежит (ст. 10) ;

7. плавает на судне, на котором не нанесены шкалы осадки (ст. 11) ;

8. плавает на судне, не снабженном необходимыми действительными судовыми документами (§§ 1 и 2 ст. 12) ;

9. плавает на судне, не имеющем ясно указанной грузовой марки (ст. 13) ;

10. допускает превышение норм грузоподъёмности, грузоместности или пассажироместности, указанных в официальных документах (ст. 14) ;

11. плавает на судне, не снабжённом звуковыми сигнальными средствами или находящимися в плохом состоянии, либо подает звуковые сигналы, не соответствующие предписаниям (ст. 15) ;

12. плавает на судне, не снабженном противопожарными, спасательными, сигнальными и водоотливными средствами, а также прочими судовыми принадлежностями, установленными органами власти (ст. 16) ;

13. не принимает необходимых мер безопасности или же, выполняя маневры, препятствует движению судов (ст. 17) ;

14. не уменьшает ход самоходного судна, находящегося под его командованием, или не останавливает в случае необходимости его машины (ст. 18) ;

15. бросает якорь или оставляет якорь или цепь волочиться по дну в местах, где установлен знак запрещения якорной стоянки (§ 1 ст. 19 и ст. 69) ;

16. берет на буксир воз, размеры которого превышают мощность буксира (§ 1 ст. 20) ;

17. оставляет буксируемые суда при швартовке или постановке на якорь, не заботясь об освобождении судоводного фарватера и не убедившись в безопасности их постановки (§ 3 ст. 20) ;

18. не подает соответствующих звуковых сигналов, предусмотренных ст. 22 § 3 ; ст. ст. 25, 27—30, 34, 36, 52, 53, 55, 57, ст. 64, § 2 и ст. 88 §§ 2 и 9 ;

19. не уменьшает скорость хода при плохой видимости с тем, чтобы судно могло остановиться при возникновении любого препятствия или, чтобы имела возможность определения положения судна по отношению к берегам, либо идёт самосплавом в данных условиях (ст. 23) ;

20. подает на стоянке звуковые сигналы свистком или сиреной при приближении других судов (ст. 56);

21. не соблюдает положений, относящихся к встрече и обгону судов (ст. ст. 28—32, 34—40, 82, 107, 109 и ст. 110 § § 1 и 2);

22. пересекает курс другого судна и мешает его движению (ст. 33);

23. не применяет огни и визуальные сигналы, предусмотренные § 3 ст. 19, ст. ст. 43—51, 54, 57—64, 66/а, 67 §§ 2 и 4, ст. ст. 71, 73, 84, 86 §§ 2 и 3, ст. 88 §§ 5—8, ст. 89 §§ 4—6 и ст. 104;

24. не имеет на плоте щит с надписью, предусмотренный ст. 68 § 1.

25. останавливает судно, перевозящее опасные грузы, под мостами, швартуется или становится на якорь вблизи от железной дороги или жилых домов (ст. 75);

26. отказывает в оказании помощи ст. 76 §§ 2—4.

27. ставит судно на швартовы или на якорь в узкостях, крутых поворотах или вблизи судов, перевозящих опасные грузы (§ 1 ст. 85);

28. не обеспечивает охраны и дежурства (вахты) на судах на стоянке или на плавучем снаряде (ст. 91);

29. не соблюдает правил буксировки, предусмотренных ст. ст. 92, 93, 95, 96, 98 и 100;

30. не соблюдает правил о самосплаве судов и плотов, предусмотренных ст. 86 § 1, ст. ст. 87, 94, 97, 99, 101, 102;

31. мешает при постановке судна на швартовы свободному движению судов или наносит повреждение навигационным знакам, портовым, гидротехническим и другим сооружениям (§ 1 ст. 67);

32. пересекает на лодке курс судна на ходу на расстоянии менее 300 м или подходит к нему на расстояние менее 30 м (ст. 82);

33. этот пункт не относится к Дунаю.

§ 3

Когда поступок не подпадает под действие уголовных положений, то лицо, совершившее его, нарушает нижеуказанные статьи «Положения о плавании по Дунаю» и может быть оштрафовано на сумму до пятисот форинтов:

1. устанавливает на судоходном фарватере заграждения или рыболовные сети (ст. 9 § 4);

2. выбрасывает за борт золу, шлак или другие подобные вещества (§ 3 ст. 67, ст. 105);

3. мешает рыболовными принадлежностями безопасному заходу судов в порт или их выходу из порта (ст. 110 § 3).

§ 4.

Дела, связанные с нарушением «Положения о плавании по Дунаю», входят в компетенцию полиции.

§ 5.

Настоящее Постановление вступает в силу со дня его опубликования. Одновременно теряют силу ст. 111 «Положения о плавании», изданного Постановлением № 3/1956 (18.VIII) Министерством Транспорта и Связи, а также § 8 Постановления № 220 129/ 1928 (Министерство Внутренних Дел).

РУМЫНСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

П Р А В И Л А

ПЛАВАНИЯ ПО ДУНАЮ НА УЧАСТКЕ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Настоящие Правила были установлены на основе положений ст. 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, заключенной 18 августа 1948 года в г. Белграде с учетом Основных положений о плавании на Дунае, принятых Дунайской Комиссией 2 июня 1951 года в г. Галаце, а также изменений и дополнений, принятых сессиями Дунайской Комиссии 15 декабря 1954 г. и 23 января 1959 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
СОВЕТА МИНИСТРОВ
РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

**Об утверждении Правил плавания по Дунаю на участке
Румынской Народной Республики**

Совет Министров Румынской Народной Республики постановляет:

1. Утвердить прилагаемые к настоящему Постановлению Правила плавания по Дунаю на участке Румынской Народной Республики.
 2. Эти Правила действуют на румынском участке Дуная между 170—845,5 километрами. Правила вступают в силу спустя 60 дней после принятия настоящего Постановления.
 3. Положения предыдущих Правил отменяются.
- Бухарест, 30 августа 1954 года

№ 1650

М. А.

Примечание: Изменения и дополнения, внесенные позднее, были приняты Постановлением Совета Министров № 1229 от 27 августа 1960 года.

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

Статья 1

Пределы применения Правил

Настоящие правила применяются к плаванию по Дунаю на участке Румынской Народной Республики.

Статья 2

Термины, употребляемые в Правилах

Термины, употребляемые в настоящих Правилах, следует понимать в следующем смысле:

1. **Судно.** К этому термину относятся все морские, озерные или речные суда более десяти тонн водоизмещением,* имеющие движителем машину или паруса, или несамоходные.

2. **Самоходное судно.** Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

3. **Парусное судно.** Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

Примечание к п. 3. Судно, находящееся под парусами, а не под парами, считается парусным судном и каждое судно под парами, будет ли оно нести парус или нет, считается паровым судном.

4. **Судно «на ходу».** Судно признается «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

* *Водоизмещение* исчисляется по следующей формуле: $\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и средней осадки судна, сидящего в воде по максимальную грузовую ватерлинию.

Длина измеряется по палубе от задней кромки форштевня до передней кромки ахтерштевня; ширина измеряется от наружной кромки обшивки борта до наружной кромки обшивки другого борта; в средней наиболее широкой части судна, т. е. по миделю без учета толщины привальных брусков.

5. **Малые суда.** Суда менее десяти (10) тонн водоизмещением, имеющие двигателем машину, паруса, весла, считаются малыми судами.

6. **Плавающие сооружения.** Всякого рода купальни, доки, плавающие ангары, плавпристани, причальные понтоны и т. п. считаются плавающими сооружениями.

7. **Плавающие снаряды.** Всякого рода дноуглубительные снаряды, элеваторы, плавкраны, копры, насосные станции и т. п. называются плавающими снарядами.

8. **Плоты.** Вozy лесоматериалов из жестко или свободно сплоченных бревен называются плотами.

9. **Караваны.** Группа судов, буксиров и других плавединиц, составленная для буксировки, которая ведется лагом или на буксирном тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта (пыжами), называется караваном.

10. **Капитан** — судоводитель, осуществляющий командование самоходным судном более 10 тонн водоизмещением.

Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном (танкеры, баржи, баркасы и пр.).

Водитель малого судна — судоводитель, осуществляющий командование судном менее 10 тонн водоизмещением.

Водитель плота — лицо, ведущее плот.

11. **Осадка судна.** Осадка судна — величина непостоянная, она изменяется в зависимости от степени загрузки судна.

В эксплуатационной практике различаются следующие осадки :
— *строительная*, т. е. наибольшая допустимая осадка, определенная при постройке данного судна ;

— *регистравая* — это также наибольшая допустимая осадка, но определенная Регистром, с учетом износа судна и отличающаяся от строительной осадки ;

— *эксплуатационная* (грузовая), т. е. та осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке под осадкой вoза понимается осадка наиболее глубоководящего судна в составе вoза.

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

Примечание 1. Все положения, изложенные в настоящих Правилах, касающиеся судов вообще, относятся также и к малым судам, за исключением специальных положений.

Примечание 2. При применении настоящих Правил плавающие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к большим судам или малым судам.

РАЗДЕЛ II

Статья 3

Особые постановления

Капитаны и шкиперы судов, плавающих по Дунаю на участке Румынской Народной Республики, руководствуются положениями, предусмотренными в настоящих Правилах, а на соответствующих участках специальных речных Администраций — правилами, установленными для их участков (Низовья Дуная, Железные Ворота).

Статья 4

Убежище и зимний отстой судов

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

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

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

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

3. Устанавливается следующая система сигналов для судов, выходящих на основное русло реки (сигналы исполняются сигнальными станциями или постами, указанными во втором абзаце настоящей статьи):

д н е м — черный шар диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места;

н о ч ь ю — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зеленый огонь, означают — вход на основное русло реки запрещен.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло реки свободен, вышеуказанные сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

1. Экипаж судов должен быть укомплектован согласно штату судна, установленному государством, флаг которого несет судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

2. Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующую

щие дипломы или свидетельства на право судовождения, механики — свидетельства на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должности.

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

Статья 7

Габариты судового хода

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

Статья 8

Техническое состояние судов

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

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

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

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и содержание пути

1. Навигационная путевая обстановка на всем судоходном течении Дуная должна обозначать границы, направление и глубину судового хода, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судового хода или в непосредственной близости от него.

В принципе обстановка, береговая и плавучая, должна действовать непрерывно (днем и ночью) с момента освобождения водного пути ото льда до наступления ледостава.

О всех изменениях в навигационной путевой обстановке судоводителям сообщается путем «Извещений для судоводителей».

Капитан и шкипер судна обязан в наиболее короткий срок сообщить капитанам портов свои замечания в отношении перемещения бакенов или других средств навигационной обстановки, а также любые другие замечания, касающиеся судоходства, и, главным образом, о каждой посадке на мель или аварии судов.

2. Судоходная часть Дуная на участке Румынской Народной Республики, указанном в ст. 1, должна содержаться в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках — морских судов.

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

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

РАЗДЕЛ III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

Опознавательные знаки и флаги

Все суда, плавающие по Дунаю, обязаны нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому они принадлежат, и иметь опознавательные знаки, порядок несения которых определяется следующими положениями:

§ 1 *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится на обоих бортах и в кормовой части таким образом, чтобы они были видны сзади. То же самое касается колесного судна, на котором название или номер наносится на кожухах гребных колес.

В случае, если при буксировке судов лагом или толканием надписи буксирующего судна закрываются, то на поручнях мостика по обоим бортам устанавливаются щиты с нанесённым на них названием или номером судна.

§ 2 *Порт приписки или место регистрации.* Надписи, указывающие на порт приписки или место регистрации судна, наносятся в его кормовой части.

§ 3 *Принадлежность судна к организации (судовладельца).* Наименование (полностью или сокращенно) организации (судовладельца), которой принадлежит судно, наносится в носовой части на обоих бортах.

На самоходных судах эта надпись также наносится в кормовой части.

§ 4 *Национальная принадлежность судна.* Для определения национальной принадлежности судна после надписи порта приписки или места регистрации наносятся начальные буквы наименования государства. В случае, если из наименования организации (судовладельца) можно установить национальную принадлежность судна, нанесение на судно начальных букв наименования государства не обязательно.

§ 5 *Пассажировместимость.* На пассажирских судах, помимо надписей, указанных в §§ 1—4, также должно быть указано максимальное число пассажиров, допускаемых к перевозке. Эта надпись наносится на видном месте внутри судна.

§ 6 *Грузоподъемность судна.* На грузовом судне его грузоподъемность в тоннах наносится меньшим шрифтом на обоих бортах, под названием или номером судна.

§ 7 Для установления принадлежности судна к организации

(судовладельцу) на дымогарной или выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема:

§ 8 «Малые суда»

а) *Название или номер судна.* Название или номер судна наносится снаружи судна, на обоих бортах.

б) *Название и адрес организации, которой принадлежит судно или фамилия и адрес судовладельца.* Название и адрес организации, которой принадлежит судно, или фамилия и адрес судовладельца наносится на видном месте внутри судна.

Примечание :

1. Указание, изложенное в пункте «а», может быть заменено регистрационным номером.

2. На спасательных шлюпках и моторных катерах, являющихся частью оборудования судна, наносится название или номер этого судна внутри или снаружи шлюпок и моторных катеров.

Шрифт и размеры надписей. Все надписи на судах выполняются четким латинским шрифтом и цветом, резко отличающимся от фона. Высота букв и цифр, обозначающих название или номер судна, должна быть не менее 20 см, а прочих надписей — не менее 15 см.

Для судов из категории «малых» высота букв или цифр, обозначающих их название или номер, должна быть не менее 10 см.

Ширина букв и расстояние между ними должны иметь пропорциональное соразмерение с высотой букв и размером судна.

Статья 11

Шкала осадки

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

Статья 12

Судовые документы

I Суда, свыше 10 тонн водоизмещением, обязаны иметь :

1. Свидетельство на право плаванья под флагом государства, который оно несет (удостоверение о национальности).

2. Удостоверение права собственности на судно (судовое свидетельство находится у владельца, а право собственности удостоверяется в удостоверении о национальности).

3. Мерительное свидетельство.

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъемностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил.

5. Свидетельство на годность к плаванью.

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

7. Судовой журнал.

8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.

9. Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих подобные станции.

10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем, а также книгу осмотра баллонов сжатого воздуха на самоходных судах, имеющих подобные баллоны.

11. Свидетельство, устанавливающее максимальное допустимое число пассажиров, если судно совершает перевозку пассажиров.

12. Инвентарную книгу.

13. Санитарный журнал.

II Малые суда водоизмещением не свыше 10 тонн обязаны иметь :

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

2. Удостоверение на годность к плаванию.

3. Свидетельство, устанавливающее максимальное допустимое число пассажиров, если судно совершает подобные перевозки.

4. Судовую роль.

Примечание : Для лодок и спортивных катеров достаточно иметь удостоверение на годность к плаванию (судовой билет).

Статья 13

Грузовая ватерлиния

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

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

Статья 14

Нормы грузоподъемности, грузоместимости и пассажироместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

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

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

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

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

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

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

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

Статья 16

Снабжение судов

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

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

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

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

Статья 18

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно ход, а в случае необхо-

димости остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

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

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

днем — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, черного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым ярким белым огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте на менее 4—6 метров над поверхностью самого высокого уровня воды.

3. Все места паромных переправ должны быть ограждены знаками предупреждения, расположенными от места переправ в 250 метрах как сверху, так и снизу следующим образом:

днем — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета;

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

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самого высокого уровня воды.

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений:

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

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

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

Статья 21

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 22

Обозначение судоходных пролетов мостов

1. Суда могут проходить под постоянными мостами только по пролетам, обозначенным специальными знаками, с соблюдением правил, установленных для участка Румынской Народной Республики.

2. Пролеты, установленные для прохода судов и плотов под постоянными мостами, обозначаются следующими знаками:

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

ночью — двумя красными огнями, расположенными вертикально по оси фарватера и видимыми только с ходовой стороны пролета.

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

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

Статья 23

Плавание в особых условиях

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

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

Запрещение выхода судов в плавание

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях:

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания;
- b) при отсутствии свидетельства на годность к плаванию;
- c) при неукомплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно: для судов, не требующих постоян-

ного проживания экипажа, — не менее одной полной смены, для остальных — не менее двух смен;

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

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

f) если судно нагружено с нарушением допустимой осадки для данного судна;

g) если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых;

h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости;

i) при неисправно действующем рулевым устройстве;

j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

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

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ НА ТРУДНОПРОХОДИМЫХ УЧАСТКАХ РЕКИ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку реки

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

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

Статья 26

Очередность движения на труднопроходимых участках реки

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

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки реки в порядке очередности подхода к ним.

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах

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

- | | | |
|--------------------|---|---------------------------------|
| короткий звук | — | иду вправо; |
| два коротких звука | — | иду влево; |
| три коротких звука | — | имею намерение сделать поворот; |

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

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

Статья 28

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

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

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

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

Статья 30

Исключение из общих правил

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

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

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

Статья 31

Расхождение на труднопроходимых участках реки

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

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

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

Статья 33

Запрещение пересекать путь судну

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

Статья 34

Обгон судна

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

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

Если обгоняемое судно не может без опасности для себя или

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

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

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

Статья 36

Обгон при входе в узкость

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

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

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

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

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

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

Исключительный случай

Однако в условиях, когда одиночное судно, следующее вниз по реке, и судно, идущее с буксирным возом вверх, будут сближаться

на встречных курсах таким образом, что возникнет опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, идущему с буксирным возом, если этим маневром оно не подвергает себя опасности.

Статья 39

Движение паромов

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

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

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

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

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

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

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

Судно, идущее фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Расхождение парусного судна с самоходным

Если самоходное и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает возможность столкновения, то самоходное судно должно уступить дорогу парусному судну.

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 41

Видимые огни

Слово «видимый» в настоящих Правилах означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения огней

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

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

Статья 43

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

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

- днем — отмахкой с правого борта темно-синим флагом ;
- ночью — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

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

Статья 44

Огни самоходного судна на ходу

Самоходное судно на ходу должно нести :

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда, обязаны временно приспускать белый огонь, упомянутый в ст. 44 п. «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

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

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. п. «b», «с» и «d» для самоходного судна на ходу, за исключением упомянутого в ст. 44 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

2. Парусные суда из категории малых должны нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем зеленый и красный огни одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для малых самоходных судов

Самоходные суда из категории малых должны нести на ходу:

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

б) бортовые огни зеленый и красный, как это указано выше в ст. 46, п. 2.

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

Статья 48

Огни для буксирующихся судов на ходу

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

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

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

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

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена нешлифованным стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Флаг буксирующего судна

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

Статья 50

Синий огонь при буксировке

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

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

Когда суда буксируются в кильватер (гуськом) или строем фронтов (пыжами), даже если в то же время буксир ведет лагом ошвар-

тованные суда, синий огонь несут только суда, замыкающие воз каждой группы.

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

Статья 51

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

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

Статья 52

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

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

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

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

Статья 53

Малые суда, идущие под парусами или веслами, не обязаны подавать сигналов, указанных выше в ст. 52, но они должны подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных

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

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

Статья 55

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

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

Статья 56

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

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

Статья 57

Сигналы о помощи

Для получения помощи внимание привлекается :

— днем вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или иного подобного предмета ;

— ночью вращением в таком же порядке любого огня ; внимание также привлекается любым подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Сигналы при невозможности управления

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

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

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

Статья 58

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять :
днем — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально ;

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

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

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

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

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он поднимает со стороны свободного прохода :

днем — белый флаг или кусок светлой материи ;

ночью — огни для судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 54.

Статья 59

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

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

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода :

днем — белый флаг или кусок ткани светлого цвета ;

ночью — белый якорный огонь, предписанный в ст. 54.

Статья 60

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

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

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

3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность при-

нять другие меры для обеспечения безопасного плавания на этом участке.

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

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксируемых судов, в соответствии со ст. 48 настоящих Правил.

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

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

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

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мелі

Плот, оказавшийся на мелі, обязан нести :

д н е м — с восходом солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии 1,5—2 метра друг от друга ;

н о ч ь ю — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии 1,5—2 метра друг от друга.

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

Статья 64

Сигналы на плавучих снарядах

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

д н е м — черный шар диаметром 0,60 метра ;

н о ч ь ю — зеленый или красный огонь в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

2. При приближении к плавучему снаряду судно подает предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

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

д н е м — черным флагом;

н о ч ь ю — показыванием зеленого или красного дополнительного огня в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

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

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

д н е м — три черных шара диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров;

н о ч ь ю — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые сигналы при съемке с якоря и при постановке на якорь

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

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

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы внутрикараванной связи, подаваемые свистком или сиреной последовательно при развороте судов:

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

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

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) На корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^\circ$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 500 м.

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

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

Опознавательные знаки буксира-толкача

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

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

§ IV. Визуальные сигналы, предписанные ст. 43 правил плавания по Дунаю, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зелёный бортовой огонь.

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

§ V. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как методом толкания и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зелёный огни несет буксир согласно ст. ст. 44 и 48 Правил плавания по Дунаю на участке Румынской Народной Республики.

Об огнях и сигналах толкаемого каравана, не указанных в настоящих «Дополнениях»

§ VI. Что касается огней и сигналов на толкаемом караване судов на стоянке и на ходу (не указанных в настоящих «Дополнениях») то, эти огни и сигналы должны быть выполнены в строгом соответствии с требованиями Правил плавания по Дунаю.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 67

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

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

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

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

4. Когда какой-либо предмет, составляющий снаряжение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

д н е м — плавучим сигналом любой формы и цвета;

н о ч ь ю — огнем соответствующего цвета, в зависимости от того остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

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

ГЛАВА V

О плотях

Статья 68

Особые постановления для плотов

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

1. На плотках должны быть указаны фамилия и местожительство владельца или отправителя, которые наносятся на щите достаточного размера, поднятом таким образом, чтобы надпись могла быть прочитана с обеих сторон.

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

3. Сплотка плотов должна отвечать всем требованиям буксировки.

Статья 69

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

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

ГЛАВА VI

О перевозке опасных веществ

Статья 70

Опасные вещества

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

Статья 71

Сигналы при перевозке опасных веществ

1. Судно, перевозящее опасные вещества, определенные в ст. 70, при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

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

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

Отличительная окраска судов, перевозящих нефтеналивные грузы

2. Суда, перевозящие нефтеналивные грузы, должны иметь полосу светло-синего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу судна, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый цвет (шаровый).

Статья 72

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 73

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

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

Статья 74

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

Статья 75

Особые случаи

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

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

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

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

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

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

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

Статья 77

Об аварии, угрожающей судоходству, капитан или шкипер должны известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

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

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

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

Статья 78

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

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанных работ или если они не могут быть разысканы,

компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки в возможно короткий срок за счет владельца судна.

Присутствие экипажа на месте бедствия

Капитан и экипаж судна должны оставаться на судне или на берегу, вблизи места бедствия, до прибытия органов речного надзора.

ГЛАВА VIII

О лоцманской службе

Статья 79

О лоцманской службе

1. Лоцманская служба на Дунае организуется :
— на участке от устья Сулинского канала до Браилы включительно — специальной речной Администрацией Низовьев Дуная ;
— на участке Железных Ворот — специальной речной Администрацией Железных Ворот ;
— на всех остальных участках, если это необходимо — пароходствами придунайских стран.

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

3. Для обеспечения судов лоцманской проводкой пароходства придунайских стран могут иметь свои лоцманские корпуса, порядок комплектования которых устанавливается самими пароходствами.

Для того, чтобы иметь право производить лоцманскую проводку судов на вышеуказанных участках специальных речных Администраций, лоцман пароходства должен иметь удостоверение, выданное Администрацией соответствующего участка.

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

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

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

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

ГЛАВА IX

Заключительные постановления

Статья 80

Нарушения предписаний настоящих Правил будут преследоваться согласно действующим законам и постановлениям.

Статья 81

Все постановления, противоречащие настоящим Правилам, отменяются.

Статья 82

Настоящие Правила вступают в силу 29 октября 1954 года.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I. Общие положения	135
Раздел I. Пределы применения Правил	135
Раздел II. Особые постановления	137
Раздел III. Снабжение и оборудование судов	139
Глава II. Плавание судов	142
Раздел I. Общие правила	142
Раздел II. Плавание на труднопроходимых участках реки	145
Раздел III. Встречное плавание и обгон судов	146
Раздел IV. Плавание парусных судов	149
Глава III. Об огнях и сигналах	149
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоря или ошвартованных	160
Глава V. О плотях	160
Глава VI. О перевозке опасных веществ	161
Глава VII. Об авариях	163
Глава VIII. О лоцманской службе	164
Глава IX. Заключительные постановления	165

**СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК**

П Р И К А З
МИНИСТРА МОРСКОГО ФЛОТА

г. Москва

№ 667

29 октября 1951 г.

СОДЕРЖАНИЕ : «Об Основных положениях о плавании по Дунаю»

Согласно ст. 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 г., IV сессия Дунайской Комиссии установила 2 июня 1951 г. «Основные положения о плавании по Дунаю».

П Р И К А З Ы В А Ю :

Начальнику Дунайского Государственного морского пароходства при установлении правил плавания судов Дунайского пароходства на судоходной части реки Дунай в водах СССР (ст. 2 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 г.) — учитывать «Основные положения о плавании по Дунаю», установленные Комиссией 2 июня 1951 г.

ПРИМЕЧАНИЕ : Принятые впоследствии Дунайской Комиссией дополнения к главе III Основных положений (в связи с применением буксировки судов методом толкания) и новая редакция статьи 10, главы 1 введены в действие полностью для судов Советского Дунайского пароходства распоряжениями начальника этого пароходства, изданными соответственно 3 марта 1955 г. и 30 июля 1959 г. На советско-румынском участке реки Дунай от устья реки Прут до мыса Измаильский Чатал действуют Положения о режиме плавания в Низовьях Дуная, принятые Специальной Речной Администрацией Низовьев Дуная (см. стр. 411).

П Р А В И Л А ПЛАВАНИЯ ПО КИЛИЙСКОМУ РУКАВУ ДУНАЯ

Согласно сообщению советских компетентных органов в настоящее время Правила плавания по Килийскому рукаву Дуная пересматриваются. После вступления в силу пересмотренных Правил плавания, последние будут изданы аппаратом Комиссии отдельно, в виде дополнения к настоящему Сборнику.

**ЧЕХОСЛОВАЦКАЯ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

**ПРИКАЗ № 72 МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ОТ 8 АВГУСТА 1953 г.
ОБ УТВЕРЖДЕНИИ РЕГЛАМЕНТА О БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА
ЧЕХОСЛОВАЦКОМ УЧАСТКЕ РЕКИ ДУНАЙ**

Министр транспорта, с согласия заинтересованных министров и в соответствии с § 2 пунктом 2 Закона № 152/1950 Свода законов «Об урегулировании и безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта», издал приказ о следующем :

§ 1

1. В интересах соблюдения безопасности работы флота и порядка на чехословацком участке р. Дунай издается, в соответствии со статьей 23 Конвенции о режиме плавания на р. Дунай, Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай.

2. Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай разделяется на 2 части, а именно :

а) «Основные положения о плавании по Дунаю» (сокращенно ОП), которые составляют приложение № 1 Приказа ;

б) «Дополнительные положения о плавании на чехословацком участке р. Дунай» (сокращенно ДП), которые составляют приложение № 2 настоящего Приказа.

3. Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай является составной частью настоящего Приказа и публикуется в приложении к Кодексу законов (стр. 107).

§ 2

1. Регламент о безопасности судоходства на чехословацком участке р. Дунай действует на участке от устья р. Морава (1880,2 км) до устья р. Инель (1708,2 км).

2. Положения этого Регламента распространяются также на порты и перевалочные пункты, прилегающие к р. Дунай, и на соединяющие их каналы, если нет других особых положений об эксплуатации портов и перевалочных пунктов.

3. Положения Регламента распространяются на суда всех типов (без различия флагов), которые плавают или имеют стоянку на чехословацком участке р. Дунай, а также на лица, которые на этом участке эксплуатируют суда или же назначены для проведения надзора над ними.

§ 3

Министерство транспорта издает правила, необходимые для проведения в жизнь Регламента о безопасности судоходства на чехословацком участке реки Дунай.

§ 4

Отменяются все правила, противоречащие настоящему Приказу.

§ 5

Настоящий Приказ вступает в силу днем 1-го сентября 1953 года.

РЕГЛАМЕНТ

О БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА ЧЕХОСЛОВАЦКОМ УЧАСТКЕ р. ДУНАЙ

Текст настоящего Регламента о безопасности судоходства на чехословацком участке Дуная установлен Постановлением Министра транспорта № 72/1953 Свода законов и изменен и дополнен Постановлениями Министра транспорта №№ 3/1956 и 83/1960 Свода законов.

*Приложение № 1
к Приказу Министра транспорта
№ 72/1953 Свода законов
(Текст, измененный и дополненный
Постановлениями №№ 3/1956 и
83/1960 Свода законов)*

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ
ПО ДУНАЮ**

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 1

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

РАЗДЕЛ II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

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

Статья 3

Плавание в пограничных районах

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

Статья 4

Убежище и зимний отстой судов

Суда имеют право с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, получить убежище и стать на зимовку в

местах зимнего отстоя в случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

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

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

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

а) днем — черный шар диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло запрещен;

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

4. Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

5. Если выход на основное русло свободен, сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

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

2. Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующие дипломы или свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должностью.

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

Статья 7

Габариты судового хода

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

Статья 8

Техническое состояние судов

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

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

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

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и содержание пути

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

2. В принципе обстановка, береговая и плавучая, должна действовать на всех участках Дуная непрерывно (днем и ночью) с момента освобождения водного пути ото льда до наступления ледостава.

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

4. Компетентные власти придунайских государств должны извещать судоводителей о всех изменениях, происшедших в навигационной путевой обстановке, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

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

6. Судоходная часть Дуная от Ульма до Сулины должна содержаться в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках — морских судов.

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

8. До установления Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, ограждение строится на основе современной техники ограждения, с учетом создания единой системы на всем судоходном течении Дуная.

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

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

Опознавательные знаки и флаги

1. Все суда обязаны нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому они принадлежат.

2. Кроме флага все суда обязаны иметь следующие опознавательные знаки :

a) название или номер судна наносятся на обоих бортах и в кормовой части таким образом, чтобы они были видны сзади ; на колесном судне название или номер наносятся на кожухах гребных колес. В случае, если при буксировке судов лагом или методом толкания надписи буксирующего судна закрываются, то на поручнях мостика по обоим бортам устанавливаются щиты с нанесенными на них названием или номером судна ;

b) надписи, указывающие на порт приписки или место регистрации судна, наносятся в кормовой части судна ;

c) наименование (полностью, или сокращенно) организации (судовладельца), которой принадлежит судно, наносится в носовой части на обоих бортах ; на несамоходных судах эта надпись также наносится в кормовой части ;

d) определение национальной принадлежности судна начальными буквами наименования государства, нанесенными после надписи порта приписки или места регистрации ; нанесение начальных букв названия государства не обязательно, если национальную принадлежность судна можно установить из наименования организации (судовладельца), которой принадлежит судно ;

e) нанесение на пассажирских судах на хорошо видном месте, внутри судна максимального числа пассажиров, допускаемых к перевозке ;

f) обозначение на грузовом судне его грузоподъемности в тоннах, которое наносится меньшим шрифтом на обоих бортах, под названием или номером судна.

3. Для установления принадлежности судна к организации (судовладельцу) на дымогарной или выхлопной трубе судна может быть нанесена эмблема.

4. На малых судах (ст. 84 Основных положений) название или номер судна наносятся снаружи судна на обоих бортах. Название организации (судовладельца), которой судно принадлежит, наносится на видном месте внутри или снаружи судна. Наименование или номер судна может быть заменено регистрационным номером.

5. На спасательных шлюпках и моторных катерах, являющихся частью оборудования судна, наносится внутри или снаружи судна его наименование или номер.

6. Все надписи на судах выполняются четким латинским шрифтом и цветом, резко отличающимся от фона. Кроме надписи латинским

шрифтом, на судах могут быть нанесены и надписи национальным шрифтом. Высота букв и цифр, обозначающих название или номер судна, должна быть не менее 20 см, а прочих надписей — не менее 15 см. Для судов из категории «малых» высота букв или цифр, обозначающих их название или номер, должна быть не менее 10 см. Ширина букв и расстояние между ними должны иметь пропорциональное соотношение с высотой букв и размером судна.

Статья 11

Шкала осадки

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

Статья 12

Судовые документы

1. Суда водоизмещением свыше 10 тонн обязаны иметь :

a) свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой патент) ;

b) судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно) ;

c) мерительное свидетельство ;

d) санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъемностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил ;

e) удостоверение на годность к плаванию ;

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

g) Судовой журнал.

h) Котловую книгу на судах с паровыми котлами.

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

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

k) Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

l) Инвентарную книгу.

m) Санитарный журнал.

2. Суда из категории малых судов (ст. 84) обязаны иметь :

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

b) Удостоверение на годность к плаванию.

с) Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

д) Судовую роль.

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

Статья 13

Грузовая ватерлиния и грузовая марка

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

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

Статья 14

1. Нормы грузоподъемности, грузоместимости и пассажироместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

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

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

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

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

3. Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть ясно различимы для приема.

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

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

Статья 16

Снабжение судов

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

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

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

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

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

Статья 18

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судноподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

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

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

а) д н е м — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, черного цвета;

б) н о ч ь ю — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

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

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

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

а) д н е м — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета ;

б) н о ч ь ю — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнем.

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

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений :

а) мощность выделяемых буксирующих судов должна быть достаточной для безопасного выполнения всех требуемых маневров ;

б) капитан буксирующего судна, идущего первым в караване, руководит всей буксировкой, всеми маневрами, связанными с ней, и заботится о безопасности буксируемых судов ;

с) буксирующее судно не имеет права оставить буксируемые суда при швартовке или при постановке на якорь до тех пор, пока они не освободят судходный фарватер и капитан буксирующего судна не убедится в безопасности их постановки.

Статья 21

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 22

Обозначение судходных пролетов мостов

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

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

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

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

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

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

Статья 23

Плавание в особых условиях

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

2. Плавание судов самосплавом в условиях, указанных в п. 1, запрещается.

Статья 24

Запрещение выхода судов в плавание

1. Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях:

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания;
- b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию;
- c) при неукomплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно: для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены, а для остальных — не менее двух смен;
- d) при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами;
- e) при наличии палубного груза в количестве, нарушающем остойчивость судна;
- f) если судно нагружено с нарушением допустимой осадки для данного судна;
- g) если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых;
- h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажироместимости;
- i) при неисправно действующем рулевом устройстве;
- j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

2. Контроль за исполнением положения п. 1 возлагается на капитана порта отправления и на владельца судна.

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ НА ТРУДНОПРОХОДИМЫХ УЧАСТКАХ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку

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

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

Статья 26

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

2. Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очередности подхода.

РАЗДЕЛ III

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах

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

- a) короткий звук — иду вправо;
- b) два коротких звука — иду влево;
- c) три коротких звука — имею намерение сделать поворот;
- d) четыре коротких звука — машина работает назад.

2. Судно, которое дало один из сигналов, указанных в п. 1 должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

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

Статья 28

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

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

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

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

Статья 30

Исключение из общих правил

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

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

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

Статья 31

Расхождение на труднопроходимых участках реки

1. На труднопроходимых участках реки, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх, обязаны регулиро-

вать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение с судами, идущими вниз, совершались на удобном для этой цели месте.

2. Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

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

Статья 33

Пересечение курса судна

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

Статья 34

Обгон судна

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

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

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

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого, или два судна, идущие в противоположных направлениях, момент сближения которых приближается, обязаны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что, идя по фарватеру, каждое по той стороне, на которой в данный момент

находится, разойдутся одно с другим на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 36

Обгон при входе в узкость

Когда одиночное судно на малой скорости или судно, буксирующее воз, будет достигнуто у самого входа в узкий проход другим одиночным судном, оно обязано по требованию последнего, дав сиреной или свистком пять последовательных длинных сигналов, ждать обгона до входа в узкость. Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 34.

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

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда (ст. 84) должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

1. Буксирующие суда, различного рода плавучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно, обязаны так же, как и последние придерживаться правил, изложенных в главе II.

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

Исключительный случай

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

Статья 39

Движение паромов

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

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

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

a) судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд ;

b) судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом ;

c) если оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом ;

d) если оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, которое находится под ветром.

2. Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

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

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 41

Видимые огни

Слово «видимый» в настоящих Основных положениях означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения огней

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

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

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

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

- a)* д н е м — отмахкой с правого борта темно-синим флагом ;
- b)* н о ч ь ю — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

2. Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

3. Толкаемый караван на ходу исполняет визуальные сигналы, согласно п. п. 1 и 2, с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

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

Статья 44

Огни паротеплохода на ходу

1. Паротеплоход на ходу должен нести :

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

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

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

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

2. Огни, указанные в п. 1, должны быть установлены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных дуг.

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

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

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

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

1. При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. 1 «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

2. Паротеплоходы, несущие местную службу и проходящие часто под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести свой белый огонь на высоте меньшей, чем это указано выше в ст. 44 п. 1 «а», при условии, что этот огонь будет всегда находиться над красным и зеленым бортовыми огнями.

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. 1 «b», «с» и «d» для паротеплохода на ходу, за исключением упомянутого в ст. 44 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

2. Парусное судно из категории «малых» должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. 1. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зеленый и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

1. Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу:

а) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды яркий белый огонь, как это предписано в ст. 44 п. 1 «а»; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

б) бортовые огни зеленый и красный, как это указано в ст. 46, п. 2.

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

Статья 48

Огни для буксирующихся судов на ходу

1. Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом, либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных в ст.

44, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнем, указанным в ст. 44, п. 1 «а», расположенный под этим последним огнем на расстоянии по вертикали от 1 до 2 метров.

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

3. Огонь, указанный в п. 2, должен находиться по расстоянию полтора метров, измеренных по ширине судна от зеленого бортового огня, и на том же расстоянии в полтора метра, измеренных по высоте судна.

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

5. Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Отличительные знаки буксирующих судов днем

Буксирующее судно должно нести днем на топе мачты, на высоте не менее 6 метров над палубой, синий флаг прямоугольной формы; толкаемый караван несет этот флаг на одинаковой высоте, на самом переднем судне на носу, на топе выносной мачты.

Статья 50

Синий огонь при буксировке

1. В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, буксир и то судно, которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 44 п. 1 «d».

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

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

4. Если в хвосте воза идет группа счаленных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести:

a) на передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$ позади траверза с каждой стороны (борта); этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 4 км;

b) ниже яркого белого огня по вертикали на расстоянии 1—2 метров должен быть установлен еще второй яркий белый огонь такого же устройства, как указанный в пункте «а»;

c) на вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 метров выше яркого белого огня — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком движения каравана судов методом толкания;

d) в самой широкой части каравана, на правом борту (правой стороне) — зеленый огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22^\circ 30'$ назад от его траверза правой стороны, и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км;

e) в самой широкой части каравана на левом борту (левой стороне) — красный огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22^\circ 30'$ назад от его траверза левой стороны, и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км;

f) на корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна, и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 500 м.

2. Зеленый и красный огни, указанные в п. 1 "d" и "e", должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 90 см вперед от огня, для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны через нос.

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

4. Если корма буксира-толкача выступает назад от кормы крайних последних судов каравана, то в этом случае буксир-толкач

также должен нести на корме синий огонь такого же устройства, как указанный выше в пункте 1 «б».

5. Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями (п. 1 "d" и "e") и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 метров.

6. Буксировка одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, не рассматривается как буксировка методом толкания; буксир несет в этом случае огни согласно ст. ст. 44 и 48.

Статья 51

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

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

Статья 52

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

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

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

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

Статья 53

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

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных

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

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

Статья 55

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

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

Статья 56

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

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

Статья 57

Сигналы о помощи

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

Сигналы при невозможности управления

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

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

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

Статья 58

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

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

а) д н е м — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

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

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

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

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

5. Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять со стороны свободного прохода :

а) д н е м — белый флаг или кусок светлой материи ;

б) н о ч ь ю — огни для судов, стоящих на якоре, предписанные в ст. 54.

Статья 59

Сигналы для малых судов, стоящих на мели

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

2. Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода :

а) д н е м — белый флаг или кусок ткани светлого цвета ;

б) н о ч ь ю — белый якорный огонь, предписанный ст. 54.

Статья 60

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

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

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

3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные в п. 1 и 2, могут быть сняты со свих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

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

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

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

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

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

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

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мели

1. Плот, оказавшийся на мели, обязан нести :

а) д н е м — с восходом солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии в 1,5—2 метрах друг от друга;

б) н о ч ь ю — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии в 1,5—2 метрах друг от друга.

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

Статья 64

Сигналы на плавучих снарядах

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

а) д н е м — черный шар диаметром 60 см.

б) н о ч ь ю — зеленый или красный огонь в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход ; видимость огня должна быть не менее 2 километров.

2. При приближении к плавучему снаряду судно подает предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

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

а) д н е м — отмашкой черным флагом;
б) н о ч ь ю — показыванием зеленого или красного дополнительного огня в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

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

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

а) д н е м — три черных шара диаметром 60 см каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров;

б) н о ч ь ю — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые сигналы при постановке на якорь и при съемке с якоря

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

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

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

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

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

б) один длинный, два коротких, один длинный — положить руль на левый борт;

в) один длинный и три коротких — держать руль прямо.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 67

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

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

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

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

4. Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

а) дн ем — плавучим сигналом любой формы и цвета;

б) ночью — огнем соответствующего цвета в зависимости от того, остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

5. В случае, указанном в п. 4, капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок известить всеми имеющимися в его распоряжении средствами ближайшие компетентные власти.

ГЛАВА V

О плотях

Статья 68

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

2. Плоты должны быть составлены из прочно сплоченных между собой частей, а операции по сплотке или расформированию плотов,

производимые на реке, не должны мешать и являться препятствием для судоходства.

3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

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

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

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

ГЛАВА VI

О перевозке опасных веществ

Статья 70

Опасные вещества

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

Статья 71

Сигналы при перевозке опасных веществ

1. Судно, перевозящее опасные вещества, определенные в ст. 70 при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

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

3. Когда судно, упомянутое в ст. 70, ведет другое судно на буксире, оно должно нести огни, предписанные в ст. 48 для судов, буксирующие суда, груженные опасными веществами.

Отличительная окраска судов, перевозящих нефтеналивные грузы

4. Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светло-синего цвета шириной в 15 см по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 72

Место в буксирном вoзе судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 73

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

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

Статья 74

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

Статья 75

Особые случаи

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

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

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

1. Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, должен принять все

меры к тому, чтобы освободить фарватер реки и отвести аварийное судно к одному из берегов.

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

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

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

Статья 77

1. Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие компетентные власти, пользуясь всеми возможными средствами связи.

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

3. В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели. При невозможности снять судно с мели капитан буксирующего судна действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры в соответствии со ст. 58 настоящих Основных положений.

Статья 78

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

2. В случае, если лица, упомянутые в п. 1, не могут или не желают выполнить указанных работ или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки в возможно короткий срок за счет владельца судна.

ГЛАВА VIII

О лоцманской службе

Статья 79

1. Лоцманская служба на Дунае организуется :

а) на участке от устья Сулинского канала до Браилы включительно — специальной речной Администрацией Низовьев Дуная ;

б) на участке Железных Ворот — специальной речной Администрацией Железных Ворот;

в) на всех остальных участках, в случае необходимости, — пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

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

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

4. Для того, чтобы в случаях, указанных в п. 3, иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароходства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

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

6. Плавание судов на участках специальных речных Администраций Низовьев Дуная и Железных Ворот без лоцманской проводки запрещается.

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

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

ГЛАВА IX

Применяемые термины

Статья 80

Судно

1. К термину «судно» относятся морские, озерные и речные суда более 10 тонн водоизмещением, имеющие двигателем машину или паруса, или несамходные.

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

Статья 81

Самоходное судно

Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

Статья 82

Парусное судно

1. Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

2. Судно,двигающееся при помощи парусов, а не машин, считается парусным судном и каждое судно,двигающееся при помощи машин, будет ли оно нести парус или нет, считается самоходным судном.

Статья 83

Судно на ходу

Судно признается «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

Статья 84

Малые суда

Суда водоизмещением менее десяти тонн, имеющие двигателем машину, паруса или весла, считаются малыми судами.

Статья 85

Плавучие сооружения

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

Статья 86

Плавучие снаряды

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

Статья 87

Плоты

Возы лесоматериалов из жестко или свободно сплоченных бревен называются плотами.

Статья 88

Буксирные вozy (караваны)

Группа судов, буксиров и других плавединиц, составленная из нескольких судов для буксировки, которая ведется лагом или на буксирном тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта (пыжами), называется буксирным возом или караваном.

Статья 89

1. *Капитан* — судоводитель, осуществляющий командование самоходным судном.
2. *Шкипер* — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном (сухогрузные и нефтеналивные баржи и пр.).
3. *Водитель плота* — лицо, ведущее плот.

Статья 90

Осадка судна

1. Под осадкой понимается высота части судна, сидящего в воде.
2. При буксировке под осадкой вoза понимается осадка наиболее глубокоосидающего судна в составе вoза.

Статья 91

Порт отправления

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

Статья 92

1. Все постановления, касающиеся судов вообще, относятся также и к остальным плавединицам (малым судам, плавучим сооружениям, плавучим снарядам и плотам), если на них не распространяются особые положения.
2. При применении настоящих Основных положений, плавучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Приказу Министра транспорта
№ 72/1953 Свода законов

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ НА ЧЕХОСЛОВАЦКОМ УЧАСТКЕ Р. ДУНАЙ

Статья 1
(к ст. 8 ОП)

Техническая годность судна

Строительство и оборудование судов устанавливается правилами государства, под флагом которого они плавают. Это постановление относится к другим иностранным судам, кроме чехословацких, только при условии взаимности и в ее объеме.

Статья 2
(к ст. 9 ОП)

Обозначение фарватера

1. Не разрешается устранять, перемешать или повреждать установленные береговые и плавучие знаки, а также применять их для швартовки и для подтягивания судов.

2. В случае перемещения или повреждения навигационного знака судном, плавучим снарядом или плотом, капитан или шкипер должен поставить об этом в известность ближайший навигационный орган.

Статья 3
(к ст. 10 ОП)

Обозначение и флаги судов

1. Надписи, обозначающие название судна, должны быть помещены таким образом, чтобы их было хорошо видно с обеих сторон. Однако, соответствующими учреждениями могут быть сделаны исключения для вновь построенных судов, которые на чехословацком участке Дуная осуществляют только пробное плавание.

2. Суда, владельцами которых являются Дунайская Комиссия или речные Администрации, учрежденные на основе Конвенции о режиме судоходства на Дунае, несут флаг Комиссии или же соответствующей Администрации с восхода до заката солнца.

Статья 4

(к ст. 12 ОП)

Судовые документы

Документы, указанные в ст. 12, абз. 1, пунктах „а”, „b” и „к” и в ст. 12, абз. 2 пунктах „а” и „с” ОП, не являются необходимыми, если данные, которые должны быть приведены в этих документах, указаны в других судовых документах.

2. Соответствующие учреждения могут освободить суда, плавающие исключительно на чехословацком участке Дуная, от обязанности иметь санитарное свидетельство и санитарный журнал.

3. Условия выдачи судовых документов и их анулирования устанавливаются правилами государства, под флагом которого плавает судно. Это постановление относится и к другим иностранным судам, только при условии взаимности и в ее объеме.

Статья 5

(к ст. 20 ОП)

Буксировка судов

1. На чехословацком участке Дуная от устья реки Морава (1880,2 км) до Генью (1790 км) буксирные суда могут буксировать, если в навигационном оповещении не указано иначе:

а) при плавании вверх против течения и вниз по течению только одно судно, ошвартованное лагом;

б) в караване, идущем по течению, только один счал шириной не более 31 м, при уровне воды 400 см и ниже по водомерному посту Братислава, и шириной не более 40 м при уровне воды более 400 см;

с) в караване, идущем против течения гуськом, при уровне воды ниже 400 см по водомерному посту Братислава — максимум 4 судна и при уровне воды выше 400 см — максимум 5 судов.

2. Если в случае, приведенном в пункте 1, подпункте „с,” буксируются только порожние суда, то разрешается буксировать 6 судов в три счала, по два судна в каждом счале.

3. На участке между Генью (1790 км) и устьем реки Ипель (1708,2 км) разрешается буксировать вниз по течению или вверх против течения только два судна, ошвартованных лагом по каждому борту буксира. Вниз по течению буксируемое судно может иметь на буксире 10 судов в два счала, по 5 в каждом счале, вверх же против течения — максимально десять в пяти счалах, по два судна в каждом счале.

Статья 6

(к ст. 22 ОП)

Прохождение мостов

1. При прохождении под мостами топка котлов должна регулироваться таким образом, чтобы воспрепятствовать большому дымообразованию.

2. При прохождении судоходных пролетов понтонных мостов, суда должны вовремя уменьшить свою скорость и пользоваться только мощностью, необходимой для плавания и безопасного ведения каравана.

Статья 7

(к ст. 23 ОП)

Самосплав

1. На чехословацком участке Дуная воспрещается плавание самосплавом :

а) судам и плотам в ночное время, в пасмурную погоду, в туман, во время дождя, снежной бури и других условиях плохой видимости ;

б) группам судов, счаленным больше чем из двух судов, или группам плотов, счаленным более чем из двух плотов, кроме случаев, когда плоты счалены в одно целое, и по своей длине и ширине не превышают размеров, установленных в ст. 13, п. 2 ;

с) счаленным судам и плотам в положении поперек течения, за исключением случаев неизбежной надобности.

2. На участке между устьем реки Морава (1880,2 км) и Генью (1790 км) плавание судов самосплавом, за исключением малых и самоходных судов, воспрещается.

3. Постановления пунктов 1 и 2 не относятся к судам, которые перемещаются вдоль берегов для осуществления работ, связанных с их погрузкой и разгрузкой.

4. Суда, плавающие самосплавом, которые по своему характеру не подвергаются постановлениям ст. 44, 46, 47, 48 и 51 ОП, должны нести на высоте не менее 6 м над уровнем воды :

а) днем — черный шар диаметром не менее 60 см и на расстоянии 1 м под ним — прямоугольный флаг любого цвета ;

б) ночью — белый огонь, видимый по всему горизонту на расстоянии не менее 1 км ; кроме того, при приближении к другому судну, оно должно производить отмашку белым огнем в носовой или же в кормовой части судна, в зависимости от направления приближающегося судна.

Статья 8

(к ст. 33 ОП)

Пересечение фарватера

1. Лодки, т. е. малые суда, водоизмещение которых даже при самой большой осадке не достигает 2 тонн, не должны пересекать путь идущих судов на расстоянии менее 300 м и не должны к ним приближаться на расстояние менее 30 м.

2. Постановление пункта 1 не относится к лодкам, принадлежащим судам.

Статья 9
(к ст. 37 ОП)

Сигналы лодок

При встрече или же при обгоне лодки не обязаны давать сигналы, предписанные настоящими Положениями.

Статья 10
(к ст. 54 ОП)

Огни судов, стоящих на якоре или ошвартованных

Соответствующие учреждения могут освободить суда вообще, или же в отдельных случаях, от обязанности нести предписанные огни, если суда стоят у берега и если они достаточно и постоянно освещены другими источниками света, находящимися на берегу или же на незатопленных бунах.

Статья 11
(к ст. 60 ОП)

Предупреждающие посты

Предупреждающие посты должны днем отмашкой красным флагом и ночью красным огнем (и голосом) оповещать приближающиеся суда о месте несчастного случая.

Статья 12
(к ст. 67 ОП)

Мероприятия для судов, стоящих на якоре и ошвартованных

На судах, вынужденных стоять на якоре на фарватере или вблизи фарватера, должна быть постоянно наготове команда в таком составе, чтобы она могла производить необходимые маневры. На судах, стоящих на якоре или ошвартованных у берега, должны быть также и вахтенные.

Статья 13
(к ст. 68 и 69 ОП)

Специальные постановления для плотов

1. Сплотка плотов должна быть осуществлена плотно и тщательно таким образом, чтобы плоты могли сопротивляться влиянию течения и волн, а также напряжению, вызванному буксировкой.

2. На чехословацком участке Дуная длина плотов не должна превышать 65 м; их ширина не должна превышать:

а) на участке между устьем реки Морава (1880,2 км) и устьем реки Ваг (1766 км) — 13 м;

б) на остальной части чехословацкого участка Дуная — 15 м.

3. Плоты больших размеров, а также плоты, перевозящие грузы, должны быть всегда хорошо видимы.

4. Плоты должны быть оснащены сигнальными и спасательными средствами, а также средствами, необходимыми для их управления и ремонта.

5. Во время плавания, водитель плота должен держать у себя список экипажа и удостоверение на право управления плотами. Эти документы должны быть представлены для просмотра соответствующим навигационным органам, если они этого потребуют.

6. Помимо случаев, упомянутых в ст. 7 настоящего приложения, плотам запрещается :

a) самосплав на участке между устьем реки Морава (1880,2 км) и устьем реки Ваг (1766 км); на этом участке разрешается только буксировка плотов ;

b) параллельное плавание на участке между устьем реки Ваг (1766 км) и устьем реки Ипель (1708,2 км).

7. Если несколько плотов следуют друг за другом на небольшом расстоянии, то они должны держаться по возможности в одной линии и оставлять между собой соответствующее расстояние, чтобы они, по возможности, меньше мешали судоходству.

8. Буксируемые плоты не должны плавать в неясную погоду во время грозы, когда на реке находятся ледяные глыбы и при ледоходе. Если такие обстоятельства появятся во время плавания, плоты должны укрыться в ближайшем подходящем месте.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Глава I. Общие положения	183
Раздел I. Пределы применения Основных положений	183
Раздел II. Особые постановления	183
Раздел III. Снабжение и оборудование судов	186
Глава II. Плавание судов	189
Раздел I. Общие правила	189
Раздел II. Плавание на труднопроходимых участках	192
Раздел III. Встречное плавание и обгон судов.....	192
Раздел IV. Плавание парусных судов	196
Глава III. Об огнях и сигналах	196
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якорю или ошвартованных	206
Глава V. О плотях	206
Глава VI. О перевозке опасных веществ	207
Глава VII. Об авариях	208
Глава VIII. О лоцманской службе	209
Глава IX. Применяемые термины	210
Дополнительные положения о плавании	213

**ФЕДЕРАТИВНАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
ЮГОСЛАВИЯ**

РЕГЛАМЕНТ

О ПЛАВАНИИ НА ЮГОСЛАВСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ

Согласно ст. 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в Белграде, опубликованной в Правительственных ведомостях ФНРЮ № 8 от 26 января 1949 г., и, имея в виду Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией на IV сессии, которая состоялась в г. Галаце в мае—июне 1951 г., Совет транспорта и сообщения при Правительстве ФНРЮ устанавливает настоящий Регламент плавания на Дунае.

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ РЕГЛАМЕНТА

Статья 1

На участке Дуная от 1433 км до устья реки Нера, 1075 км, где оба берега принадлежат ФНРЮ, судоходство осуществляется в соответствии с положениями настоящего Регламента.

РАЗДЕЛ II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

Суда, на которые распространяется настоящий Регламент

Положения настоящего Регламента применяются на участке Дуная, упомянутом в статье 1 Регламента, ко всем судам на ходу или на стоянке, независимо от флага.

Статья 3

Обязанности судоводителей

Капитаны или штурманы судов обязаны подчиняться распоряжениям властей, в компетенцию которых входит речной надзор, в целях применения настоящего Регламента.

Они обязаны, если этого требуют компетентные органы, сообщить свою фамилию и представить все официальные документы, которые будут затребованы для проверки точности их деклараций или для установления личности капитанов, штурманов или экипажа.

Капитаны или штурманы судов не могут отказаться сами или запретить экипажу отвечать при опросе или быть в качестве свидетелей в связи с применением настоящего Регламента.

При соблюдении положений настоящего Регламента капитаны и штурманы судов обязаны считаться со всеми возможными опасностями судоходства и столкновениями. Во избежание неминуемой опасности они обязаны без колебания принять все меры и произвести все маневры, диктуемые обстоятельствами данного момента.

Статья 4

Об экипаже судов

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

Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующие дипломы, или свидетельства, выданные властями государства, флаг которого несет судно, на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверение на право вождения несамходного судна.

Статья 5

Убежище и зимний отстой судов

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

Статья 6

Контроль осадки судов

Органы речного надзора имеют право проверить, отвечает ли осадка судов глубине судового хода на пути следования судна, соответствует ли формирование каравана безопасному плаванию на пути следования.

Статья 7

Техническое состояние судов

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

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

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

Статья 8

Извещения о состоянии и ограждении судоходного пути

Органы речного надзора сообщают все необходимые сведения судоводителям о состоянии и ограждении судоходного пути.

Капитаны, соответственно штурманы, обязаны в кратчайший срок сообщить органам речного надзора о всех случаях смещения или отсутствия плавучих и других знаков ограждения судоходного пути, служащих для ориентировки судов, а также все необходимые наблюдения, касающиеся плавания судов и, в частности, о любой посадке на мель или аварии судна.

РАЗДЕЛ III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 9

Опознавательные знаки и флаги

Все суда должны иметь на обоих бортах номер или наименование судна, название организации, которой они принадлежат, а также номер приписки.

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

Статья 10

Шкала осадки

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 метра, должны быть нанесены шкалы осадки.

Эти шкалы должны быть расположены по две на каждом борту судна в носовой и кормовой частях таким образом, чтобы по каждой из этих шкал могла быть установлена максимальная осадка судна в любой момент.

Судно должно иметь ясно нанесенную грузовую ватерлинию, т. е. предельную линию, по которую оно может быть загружено.

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

Статья 11

Судовые документы

Суда свыше 10 тонн водоизмещением обязаны иметь :

1. Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой патент).

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно).

3. Мерительное свидетельство.

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов, грузовых судов грузоподъемностью свыше 1000 тонн и буксирных судов мощностью более 150 лошадиных сил.

5. Удостоверение на годность к плаванию.

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

7. Судовой журнал.

8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами.

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

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

11. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

12. Инвентарную книгу.

13. Санитарный журнал.

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

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

2. Удостоверение на годность к плаванию.

3. Пассажирское свидетельство, если судно совершает перевозку пассажиров.

4. Судовую роль.

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

Статья 12

Нормы грузоподъемности, грузовместимости и пассажировместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

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

Статья 13

Звуковые сигнальные средства

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

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

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

Статья 14

Снабжение судов

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

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ В УЗКОСТЯХ И В УСТЬЯХ ПРИТОКОВ

Статья 15

Проход через узкость у Бездана

Когда уровень воды, отнесенный к нулю водомерного поста Бездан (1425,2 км), ниже 4 м, караваны, следующие вниз по течению, независимо от их состава, могут входить в узкость Батина, только если сигнальная станция, находящаяся на правом берегу против входа в Велики-Бачки канал, показывает два черных шара, расположенные по вертикали.

В случае, если поднят только один шар, караваны, следующие вниз по течению, должны останавливаться не доходя местности Товарник (1429 км) и ждать поднятия обоих шаров, расположенных вертикально, которые обозначают свободный проход вниз по течению.

Караваны, которые следуют вверх по течению, независимо от своего состава, могут войти в узкость Батина только, если поднят на сигнальной мачте один шар.

Если подняты два шара, караваны, следующие вверх по реке, обязаны остановиться ниже узкости, пока сигнальная мачта не будет показывать только один шар.

Статья 16

Если сигнальная станция Батина показывает один синий флаг, поднятый до места — проход через узкость Батина запрещен для всех караванов. В этом случае они должны останавливаться таким образом: караваны, следующие вниз по течению, — выше местности Товарник, а караваны, следующие вверх по течению — ниже узкости.

Статья 17

Если сигнальная станция Батина показывает, кроме одного или двух шаров, синий флаг, поднятый до места на той же мачте, суда, следующие вниз или вверх по реке, извещаются этим сигналом о входе или выходе другого судна из Велики-Бачки канала. В этом случае они обязаны принять меры предосторожности при обгоне этого судна.

Статья 18

Прохождение устья Тимиша

Суда, следующие вниз по течению, обязаны сообщить вовремя о своем приближении к устью Тимиша судам, следующим вниз по течению на этом притоке, длинным звуком одним из сигнальных средств, указанных в ст. 13 настоящего Регламента, за исключением колокола.

Кроме того, они обязаны следить за звуковыми сигналами (один продолжительный звук), которые, согласно статье 31 этого Регламента, обязаны подавать суда, следующие вниз по Тимишу, чтобы обратить внимание судов, следующих вниз или вверх по Дунаю.

Статья 19

Суда, следующие вниз по реке, проходя мимо устья Тимиша, обязаны по возможности держаться ближе к правой кромке судоходного фарватера, чтобы оставить достаточно места и времени судам, идущим вниз по Тимишу, которые уже дошли до места слияния с Дунаем.

Статья 20

Если суда, идущие вверх или вниз по Дунаю, встречаются перед устьем Тимиша с другими судами, выходящими и входящими в этот приток, они оба обязаны соблюдать положения главы II раздела III настоящего Регламента.

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 21

Капитан или шкипер судна на ходу и на стоянке обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швар-

товые, сигнальные и другие средства, а также принимать меры к тому, чтобы его судно не чинило препятствий судоходству.

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

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

Статья 22

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре, ошвартованных, или вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости — остановить машины при условии, что оно не подвергнет опасности себя или буксируемые суда.

Статья 23

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

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

Места реки, где с одного берега на другой проложены кабель или трубы, должны ограждаться следующими береговыми знаками:

днем — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, черного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

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

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

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

Устанавливаются следующие знаки предупреждения:

днем — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета;

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

Статья 24

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений :

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

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

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

Статья 25

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случая обгона.

Статья 26

Прохождение под мостами

Прохождение судов под постоянными мостами разрешается только через определенные пролеты, обозначаемые как сверху, так и снизу следующими знаками :

днем — четырехугольным щитом, — размером 1 м каждая из сторон — разделенным по диагонали сверху вниз на два цвета (верхний треугольник — красный, нижний — белый) и расположенным на середине пролета моста с учетом оси фарватера :

ночью — двумя сигнальными огнями по отношению к берегам : зеленым огнем — к правому и красным огнем — к левому. Эти огни установлены на нижнем краю (кайме) фермы моста и обозначают границы судоходного пути.

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

Статья 27

Плавание в особых условиях

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя, суда должны уменьшать ход, образуясь с тем, чтобы всегда быть в состоянии безопасно маневрировать или остановиться в случае встречи с каким-либо препятствием

или в случае, если они потеряли возможность установить свое местоположение на фарватере.

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 28

Запрещение выхода судов в плавание

Капитания порта отправления судна может, после проверки, запретить выход в плавание судну в следующих случаях :

1. при отсутствии свидетельства на право плавания ;
2. при отсутствии удостоверения на годность к плаванию ;
3. при неукомплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно : для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, — не менее одной полной смены, а для остальных судов — не менее двух смен ;
4. при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами ;
5. при наличии палубного груза в количестве, нарушающем остойчивость судна ;
6. если судно загружено с нарушением допустимой осадки для данного судна ;
7. если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых ;
8. если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости ;
9. при неисправно действующем рулевом устройстве ;
10. при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ НА ТРУДНОПРОХОДИМЫХ УЧАСТКАХ

Статья 29

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки, судно обязано сигнализировать свой подход, давая длинный звук.

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

Очередность движения на труднопроходимых участках

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

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очередности подхода.

РАЗДЕЛ III

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 31

Звуковые сигналы при встречах

Когда суда находятся в виду одно у другого, судно на ходу, изменив курс, должно указать этот маневр следующими сигналами: короткий звук — иду вправо;

два коротких звука — иду влево;

три коротких звука — имею намерение сделать поворот;

четыре коротких звука — иду назад.

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

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

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

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

Статья 32

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

Статья 33

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

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

При встрече судов, если одиночное судно, идущее по течению вниз, приближается к каравану, идущему вверх против течения, и при этом существует опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, следующему с караваном, если этим маневром одиночное судно не подвергает себя опасности.

Если идущее сверху судно не может по причине извилистости русла или по другим каким-либо причинам определить, с какой стороны удобно оставить встречное судно, то оно заблаговременно (за 1,5 км) дает два последовательных продолжительных звука, не производя визуальных сигналов. В таком случае выбор курса предоставляется судну, идущему снизу.

Статья 34

Исключение из общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 32 настоящего Регламента, без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно вовремя предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 48 Регламента, указывая этим, что оно уклоняется влево.

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

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

Статья 35

Расхождение на труднопроходимых участках реки

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

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент встречи с судном, идущим вниз по течению, направляться к той кромке фарватера, на которой оно меньше мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 36

Места, где запрещается обгон и расхождение судов

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

Перед входом в узкость обгон судов, следующих вниз по течению, запрещается.

Статья 37

Пересечение курса судна

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

Статья 38

Обгон судна

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

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

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

Статья 39

Обгон при входе в узкость

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

Оба судна в этом случае должны руководствоваться положениями ст. 38 настоящего Регламента.

Статья 40

Когда сохраняется курс следования судна

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

Статья 41

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда должны уступать дорогу всем остальным судам, согласно правилам настоящего Регламента.

Статья 42

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксиры, буксирующие суда различного рода, приравниваются к судам, идущим одиночно и обязаны так же, как и последние, придерживаться всех правил настоящего Регламента.

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

Статья 43

Движение паромов

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

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 44

Расхождение парусных судов

Когда два парусных судна сближаются таким образом, что предвидется возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу, согласно нижеследующим правилам:

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

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

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

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

Парусное судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Статья 45

Расхождение парусного судна с паротеплоходом

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

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 46

Видимые огни

Слово «видимый» в настоящем Регламенте означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 47

Время несения огней

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

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

Статья 48

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

Визуальные сигналы, указанные выше в ст. 34, исполняются с правого борта :

д н е м — отмахкой с правого борта темносиним флагом ;

н о ч ь ю — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

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

Статья 49

Огни паротеплохода на ходу

Паротеплоход на ходу должен нести:

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 50

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда обязаны временно припускать белый огонь, упоминаемый в ст. 49 п. «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место, тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и проходящие часто под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести свой белый огонь на высоте меньшей, чем это указано выше в ст. 49 п. «а», при условии, что этот огонь будет всегда находиться над красным и зеленым бортовыми огнями.

Статья 51

Огни для парусных судов на ходу

Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 49 п. п. «b», «с» и «d» для паротеплохода на ходу, за исключением упомянутого в ст. 49 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

Парусное судно из категории "малых" должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 49 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зеленый и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 52

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу :

a) в носовой части, на трубе или впереди трубы, на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды, яркий белый огонь, как это предписано выше в ст. 49 п. «а»; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

b) бортовые огни, зеленый и красный, как это указано выше в ст. 51, абзаце 2.

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

Статья 53

Огни для буксирующихся судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом, либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных ст. 49, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнем, указанным в п. «а» той же статьи, расположенный под этим последним огнем на расстоянии по вертикали от 1 до 2 метров.

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

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

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

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят

буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 54

Отличительные знаки буксирующихся судов днем

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

Статья 55

Синий огонь при буксировке

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно, которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 49 п. «д».

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

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

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

Статья 55/a

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести днем (от восхода до захода солнца) на носу самого переднего судна, на выносной мачте, на расстоянии не менее 6 м над палубой, четырехугольный синий флаг.

Статья 55/b

Огни толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести ночью (от захода до восхода солнца):

а) на передней части каравана (на первом судне), на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 м над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал $112,5^\circ$ с каждой стороны каравана, начиная от носа, т. е. такой силы света, чтобы каждая сторона была ви-

дима на $22,5^\circ$ позади траверза. Этот огонь должен иметь такую силу света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 4 км;

b) ниже яркого белого огня, по вертикали, на расстоянии 1—2 м должен быть установлен второй белый огонь, как указано в п. «а» настоящей статьи;

c) на выносной мачте, на расстоянии 1—2 м выше первого яркого белого огня, должен быть установлен зеленый огонь, который освещал бы дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^\circ$ с каждой стороны каравана, начиная от носа, т. е. такой силы света, чтобы каждая сторона была видима на $22,5^\circ$ позади траверза. Этот огонь должен иметь силу света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь должен являться отличительным признаком движения караванов судов методом толкания;

d) в самой широкой части каравана, на правом борту, должен быть установлен зеленый огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$. Огонь установлен таким образом, чтобы его свет, начиная от носа, освещал правый борт, т. е. чтобы правая сторона была бы видима на $22,5^\circ$ назад от траверза. Этот огонь должен иметь силу света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км;

e) в самой широкой части каравана, на левом борту, должен быть установлен красный огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$. Этот огонь установлен таким образом, чтобы его свет, начиная от носа, освещал левый борт, т. е. чтобы левая сторона была бы видима на $22,5^\circ$ назад от траверза. Этот огонь должен иметь силу света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км;

f) вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть защищены со стороны судна щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,9 м вперед, таким образом, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны через нос.

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

g) на корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места в построении, должен быть установлен синий огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^\circ$ с каждого борта позади траверза.

Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 м;

h) если корма буксира-толкача длиннее, чем кормы крайних последних судов каравана, то в этом случае буксир также должен нести на корме синий огонь, установленный, как указано в п. «g»;

i) кормовой синий огонь должен быть защищен щитом с таким расчетом, чтобы он не был видим с носа.

Статья 55/c

Опознавательные знаки буксира — толкача

В случае, если буксир-толкач закрыт буксируемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и название вла-

дельца или организации, к которой он принадлежит, на щитах соответствующих размеров, установленных с двух сторон мостика.

Статья 55/d

Визуальные сигналы караванов, идущих методом толкания, при обгоне

Караван, идущий методом толкания, должен подавать с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь, визуальные сигналы, предусмотренные в ст. 48 Основных положений о плавании по Дунаю.

Статья 55/e

Огни буксира на ходу, буксирующего суда, ошвартованные к нему бортом

Буксировка одного или нескольких судов, ошвартованных к бортам буксира, не рассматривается как буксировка методом толкания и яркие белые огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир, согласно ст. ст. 49 и 53 настоящего Регламента.

Статья 55/f

Другие огни и сигналы, применяемые на караванах, буксируемых методом толкания

Все другие огни и сигналы каравана, буксируемого методом толкания, на стоянке или на ходу, не предусмотренные в настоящей статье, должны быть выполнены в строгом соответствии с положениями настоящего Регламента.

Статья 56

Знаки для симметричных судов

Суда, симметрическая форма которых не позволяет отличать носовую часть от кормовой, обязаны нести во время плавания — для обозначения направления хода — круг диаметром не менее 60 см с белыми и красными горизонтальными полосами, расположенный прямо на продольной оси судна в направлении хода.

Статья 57

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

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

Статья 58

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

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

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

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

Статья 59

Малое судно, идущее под парусами или веслами, не обязано подавать сигналов, указанных выше в ст. 58, но оно должно подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 60

Огни для судов на якоре или ошвартованных

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

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

Статья 61

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

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

Статья 62

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

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

Статья 63

Сигналы о помощи

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

Сигналы при невозможности управления

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

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

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

Статья 64

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять: днем — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

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

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

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

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

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна безопасен он обязан дополнительно поднять, со стороны свободного прохода, днем белый флаг или кусок светлой материи, а ночью огни для судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 60.

Статья 65

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов, известить приближающиеся суда о своем положении.

нии прерывистыми свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода — днем белый флаг или кусок ткани светлого цвета, а ночью показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 60

Статья 66

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

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

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

Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

Статья 67

Сигналы на плавучих снарядах

На плавучих снарядах, во время их работы, поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы:

д н е м — черный шар диаметром 0,60 метра;

н о ч ь ю — зеленый или красный огонь, в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

При приближении к плавучему снаряду судно подает предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком sireны.

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

д н е м — черным флагом;

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

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

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

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

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

Статья 68

Звуковые сигналы судов при входе или выходе из портов, подходе или отходе от пристаней и якорных стоянок

Суда могут сообщать о своем прибытии в порт или выходе из порта, подходе или отходе от пристаней и якорных стоянок одним длинным и последующим одним коротким звуковым сигналом.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 69

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

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

Суда при постановке на якорь на глубине, не превышающей 3 метров, должны обозначить место, где положен якорь, красным плавучим буйком.

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

Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно при-

нять меры к подъему затонувшего предмета ; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления ;

д н е м — плавучим сигналом любой формы и цвета ;

н о ч ь ю — огнем соответствующего цвета, в зависимости от того, остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

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

ГЛАВА V

О плотях

Статья 70

Составление и сооружение плотов, их размеры и опознавательные знаки

Размеры плотов не могут превышать 65 м в длину и 15 м в ширину, независимо от того, идут ли они самосплавом или на буксире.

На плотях должны быть указаны имя и местожительство владельца или отправителя, нанесенные на щит, достаточно поднятый, с тем, чтобы написанное могло быть прочитано с двух сторон.

Плоты должны быть составлены из частей прочно сплоченных между собой так, чтобы они могли сопротивляться влиянию течения и волн, а также, чтобы бревна не выступали за края плота.

Если работа по формированию или расформированию плотов проводится на реке, она не должна мешать или препятствовать судоходству.

Плоты должны быть снабжены необходимыми средствами для выполнения всех маневров, предписанных настоящим Регламентом.

Статья 71

Меры предосторожности на ходу или во время стоянки и осадка плотов

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

Он должен одновременно следить, чтобы плоты не наносили ущерба сооружениям, гидротехническим и другим работам и плотинам, уже существующим или строящимся, путевой обстановке или другим береговым или плавучим знакам. Он также должен строго соблюдать инструкции, указанные в «Извещениях для судоводителей», издаваемых компетентными органами, в отношении прохождения мест, где производятся гидротехнические и другие работы, а также убедиться в том, что осадка его плота соответствует условиям глубины на перекатах, через которые он должен пройти, с тем, чтобы избежать посадки на мель.

Статья 72

Запрещение параллельного плавания плотов, волочения якоря или цепей и проход плотов под мостами и мимо портов

Спуск плотов параллельно или ошвартованных лагом запрещается. Водитель должен держать свой плот по мере возможности вне пути следования судов и препятствовать плоту становиться поперек течения. Когда несколько плотов спускаются на близком расстоянии по основному течению, они должны по возможности следовать в одной линии.

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

При прохождении постоянных или понтонных мостов, водители плотов должны соблюдать особые правила, которые регламентируют проход, а в случае отсутствия таких правил, они могут проходить только через обозначенные пролеты мостов. При прохождении портов плоты должны придерживаться соответствующих предписаний компетентных властей.

Статья 73

Запрещение плавания плотов в неблагоприятных атмосферных условиях и ночью

В течение ночи, а также во время мглы, туманов, ливней и пурги плавание плотов самосплавом запрещается.

Во время неблагоприятных атмосферных условий, указанных в предыдущем абзаце, за исключением ночи, водители плотов обязаны предупреждать приближающиеся суда о своем месте нахождения колокольным звоном или криком.

Статья 74

Места запрещения якорной стоянки или ошвартовки плотов

Запрещается плотам бросать якорь там, где они смогли бы создать препятствия или опасность для судоходства, а также в местах, где находятся под водой кабели или трубы. Также они не могут бросать якоря или швартоваться в узких местах прохода, на крутых поворотах, у входов в каналы, вблизи мостовых быков и в местах переправы. Для якорной стоянки или швартовки плоты должны располагаться как можно ближе к одному из берегов.

В исключительных случаях, если плоты не могут соблюдать вышеуказанных предписаний, месторасположение якоря должно быть обозначено плавучим знаком любой формы, который ночью имеет зеленый огонь, если плавучий знак вблизи правого берега, соответственно — красный огонь, если он вблизи левого берега.

Статья 75

Огни плотов во время стоянки или ошвартовки

Плот, стоящий на якорь или ошвартованный, должен нести от захода до восхода солнца белый огонь на каждом углу, обращенном в сторону фарватера, расположенный на высоте не более 6 м и видимый со всех точек горизонта.

Если два или несколько плотов ошвартованы у берега лагом, лишь находящийся ближе всех к фарватеру плот должен нести огонь, предписанный в предыдущем абзаце.

Статья 76

Огни во время буксировки

Буксируемые плоты могут плавать ночью, причем буксирующее судно должно нести огни, предусмотренные для буксирующих судов, согласно ст. 53 настоящего Регламента.

Буксируемый плот ночью должен показывать проблесковый огонь в сторону подхода обгоняющего судна.

Статья 77

Сигналы для плотов, стоящих на мели

В случае посадки на мель, водитель обязан стараться снять свой плот с мели и может его покинуть лишь после того, как он убедится, что имеющиеся в его распоряжении средства недостаточны, чтобы снять плот с мели. В этом случае он должен обеспечить обозначение стоящего на мели плота сигналами, предписанными в ст. 64 настоящего Регламента.

Статья 78

Снятие плотов с мели

Если плот, стоящий на мели, представляет препятствие для судоходства, водитель и владелец этого плота должны немедленно воспользоваться всеми средствами, которыми они располагают, для того, чтобы в кратчайший срок устранить препятствие. Кроме того, водитель должен немедленно известить ближайший орган речного надзора.

Если лица, указанные в предыдущем абзаце, не исполнят своих обязанностей по очистке фарватера в срок, указанный им соответствующим органом речного надзора, или если они отказываются от выполнения очистки фарватера, или если их нельзя разыскать, необходимые меры будут приняты упомянутыми властями, сохраняющими за собой право на возмещение их расходов лицами, указанными в предыдущем абзаце. Власти могут прибегнуть, в случае крайней необходимости, к частичному или полному расформированию стоящего на мели плота.

О перевозке опасных веществ

Статья 79

Опасные вещества

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

Статья 80

Сигналы при перевозке опасных веществ

Судно, перевозящее опасные вещества, определенные выше в ст. 79, при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

Судно с механическими двигателями при перевозке опасных веществ одиночно или в случае буксировки других судов при плавании ночью обязано нести, кроме белого огня, предписанного в ст. 49 настоящего Регламента для самоходных судов на ходу, еще и красный огонь, предписанный в ст. 53.

Суда, перевозящие опасные вещества, должны иметь пелосу светлосинего цвета шириной в 0,15 м вокруг всего корпуса выше грузовой ватерлинии.

Статья 81

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

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

Статья 82

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовах нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным выше в ст. 60, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах и видимый, как и якорный огонь, со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 83

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ, в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания ст. ст. 79, 80, 81 и 82 настоящего Регламента.

Статья 84

Особые случаи

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

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

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 85

Меры, применяемые при авариях

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

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

В случае посадки судна на мель, капитан или шкипер этого судна, или буксирующего судна, должны принимать все меры для снятия судна с мели.

В случае невозможности снять судно с мели, капитан или шкипер судна поступает согласно обстоятельствам, принимая временные меры, предусмотренные в ст. 64 настоящего Регламента.

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

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

Статья 86

Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

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

Статья 87

Удаление затонувших судов или судов, сидящих на мели

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

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

ГЛАВА VIII

Заключительные постановления

Статья 88

Настоящий Регламент вйдет в силу спустя 30 дней после его опубликования в Правительственных ведомостях ФНРЮ.

№ 3143

Белград, 12 декабря 1951 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ К РЕГЛАМЕНТУ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

ПРИМЕНЯЕМЫЕ ТЕРМИНЫ

Термины, употребляемые в настоящем Регламенте, необходимо понимать в следующем смысле :

1. Судно — каждое плавучее средство, которое служит для перевозки пассажиров или грузов, а также каждое плавучее сооружение или устройство на воде и плот ;

2. Малое судно — судно водоизмещением до 10 тонн ;

3. Самоходное судно — судно с собственным двигателем, которое имеет водоизмещение выше 10 тонн ;

4. Малое самоходное судно — судно с собственным двигателем, водоизмещением до 10 тонн ;

5. Судно с собственным двигателем — каждое судно, имеющее механический двигатель ;

6. Парусное судно — судно, имеющее в качестве движителя паруса ;

7. Плавучие сооружения — всевозможные устройства, купальни-доки, ангары, плавучие пристани, понтоны, мельницы, свободноплавающие и передвигающиеся по тросу паромы и т. п. ;

8. Плавучие снаряды — дноуглубительные снаряды, элеваторы, судоподъемные снаряды, копры, насосы и т. п.

9. Буксир — самоходное судно, которое буксирует караван судов ;

10. Караван — группа, составленная из одного или более буксиров совместно с буксируемыми судами ;

11. Плот — плавучее средство, составленное из бревен, досок, которые жестко или свободно сплочены между собой ;

12. Капитан — судоводитель, который командует самоходным или парусным судном ;

13. Шкипер — судоводитель, который командует судном без собственного двигателя или малым судном ;

14. Водитель плота — лицо, ведущее плот ;

15. Осадка судна — степень погруженности судна под давлением груза ;

За осадку буксируемого каравана принимается осадка наиболее глубокоосидающего судна в составе вoза ;

16. Судно на ходу — судно, которое не на якоре, не ошвартовано, не стоит на мели ;

17. Порт отправления— порт в котором судно приняло груз или пассажиров ;

18. Несамостоятельное судно — судно для перевозки груза без собственного двигателя ;

19. Лодка — судно без собственного двигателя, водоизмещением до 5 тонн.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Глава I. Общие положения	227
Раздел I. Пределы применения регламента	227
Раздел II. Особые постановления	227
Раздел III. Снабжение и оборудование судов	229
Раздел IV. Плавание в узкостях и в устьях притоков	231
Глава II. Плавание судов	232
Раздел I. Общие правила	232
Раздел II. Плавание на труднопроходимых участках	235
Раздел III. Встречное плавание и обгон судов	236
Раздел IV. Плавание парусных судов	239
Глава III. Об огнях и сигналах	240
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных	249
Глава V. О плотях	250
Глава VI. О перевозке опасных веществ	253
Глава VII. Об авариях	254
Глава VIII. Заключительные постановления	255
Приложение к Регламенту о плавании по Дунаю	257

ДЕКРЕТ

О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА И РЕГЛАМЕНТОВ О БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

Статья 1

В соответствии с положениями настоящего Декрета будут наказаны следующие случаи нарушения Правил судоходства и Регламентов безопасности внутреннего судоходства :

1) если на судне не нанесены опознавательные знаки, грузовая ватерлиния, грузоподъемность и если судно не располагает установками, необходимыми для маневрирования, и средствами визуальной и звуковой сигнализации ;

2) если судно, передвигающееся при помощи своих собственных машин или следующее по течению, не подает днем и ночью в пути предписанных сигналов, или не подает для избежания столкновения сигналов, предписанных для встречи в нормальных и исключительных случаях, а также во время мглы, тумана, пурги и в других случаях ;

3) если судно бросает якорь на фарватере или волочит его по дну русла в тех местах, где это запрещается ;

4) если судно на стоянке не показывает ночью белый огонь, и если потонувшее или севшее на мель судно не обозначено сигналами, предусмотренными для дневной и ночной сигнализации ;

5) если судно на стоянке или на ходу не принимает необходимых или предписываемых для обеспечения безопасности мер предосторожности ;

6) если судно не снабжено необходимым для безопасности и эффективного маневрирования инвентарем и оборудованием ;

7) если размеры плотов превышают размеры, предусмотренные для соответствующего участка реки ;

8) если нанесены повреждения гидротехническим сооружениям, плавучим сооружениям, берегам, дамбам, плавучим и другим знакам навигационной путевой обстановки, установленным на реке или на берегу ;

9) если компетентные органы речного надзора не извещаются о прибытии или отправлении судна, а также о погрузке и выгрузке товаров в портах и других прибрежных пунктах судоходных рек, каналов, озер, если это сообщение является обязательным ;

10) если судно не представляется для основного, очередного или внеочередного технического и навигационного освидетельствования и обмера, а также для основного, очередного и внеочередного освидетельствования котлов, если это мероприятие является обязательным ;

11) если судно, находящееся в постройке, не заявлено, или его котлы не занесены в регистр, если эта декларация является обязательной ;

если для исключения из регистра не заявлено о судне, которое вследствие перестройки изменило свое назначение, или погибло или было признано непригодным для использования, либо было продано за границу ;

если не объявлено изменение владельца или органа управления судна, его опознавательного знака, а также любое другое изменение, если эта декларация является обязательной ;

12) если судно не имеет необходимых документов ;

13) если судно плавает с экипажем или снаряжением ниже нормы, предусмотренной для данного судна ;

14) если судно берет на борт количество пассажиров или груза, превышающее допускаемую норму ;

15) если членом экипажа назначается лицо, не имеющее должной квалификации ;

16) если совершается нарушение регламента по поддержанию порядка в речных, канальных и озерных портах, а также в портах-зимовниках и зимних убежищах ;

17) если компетентным органам речного надзора не объявляется о несчастном случае, происшедшем на судоходном пути, канале или озере ;

18) если на судоходной части реки или озера вычерпывают песок и другие материалы без разрешения и без уведомления компетентного органа речного надзора ;

19) если предметы, найденные в воде или поднятые из воды, прячутся и не объявляются, несмотря на обязательность их декларации ;

20) если строительство гидротехнических сооружений имеет место без предварительного одобрения компетентных органов ;

21) если плавание имеет место без разрешения компетентного органа.

Статья 2

За нарушения, предусмотренные в статье 1 настоящего Декрета, ответственность несет директор предприятия или учреждения, капитан судна или начальник сооружения, а также любое другое лицо, которое не выполнило определенной задачи, возложенной на него согласно специальным положениям, или совершило действие, которое противоречит положениям.

Статья 3

Лицо, ответственное за нарушения, предусмотренные в статье 1 настоящего Декрета, подвергается штрафу в размере 5000 динар.

За нарушения, предусмотренные в статье 1 §§ 6, 10, 11, 12, 13, 15, 20 и 21 настоящего Декрета, юридическое лицо подвергается штрафу в размере 20 000 динар.

Статья 4

В случае нарушений, предусмотренных в статье 1 настоящего Декрета, меры административного и уголовного порядка будут приняты в первой инстанции :

1) органом речного надзора за нарушения, совершенные судном или лицом, ведущим судно, собственником или капитаном судна, или всяким другим лицом, участвующим в плавании или в технической и навигационной подготовке судна к плаванию ;

2) компетентным судом за нарушения, совершенные другими лицами.

Обжалование решения, принятого органами речного надзора, подается непосредственно высшему органу речного судоходства.

Статья 5

Штраф должен быть выплачен в срок, установленный в решении о наказании, этот срок не может быть меньше трех и больше 14 дней, начиная со дня вступления в действие решения.

Статья 6

Министр коммуникаций ФНРЮ может принимать более детальные положения относительно исполнения настоящего Декрета.

Статья 7

Настоящий Декрет войдет в силу в день его опубликования в Ведомостях ФНРЮ.

5 августа 1949 г.
г. Белград

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И РАБОТЕ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ
В СИПСКОМ КАНАЛЕ

На основе параграфа II Указа Президиума Народного Собрания Народной Республики Сербии об образовании Совета Коммуникаций Правительства Народной Республики Сербии (Ведомости Народной Республики Сербии № 33/51) Председатель по делам Коммуникаций Правительства Народной Республики Сербии устанавливает Технический Регламент об организации и работе локомотивной тяги в Сипском канале.

ГЛАВА I

Производство тяги

Статья 1

Учреждение локомотивной тяги в Сипском канале (далее Учреждение) оказывает помощь, независимо от национальности, каждому следующему вверх по течению судну или буксируемому возу, подавшему заявку, которое самостоятельно может достичь в Сипском канале мест подачи буксирного троса локомотива.

Тяга не предоставляется несамоходным судам, за исключением случаев, когда эти суда являются частью буксируемого воза, или при происшествии, предусмотренном в статье 21 абзаце 2 настоящего Регламента.

Предоставленная тяга оплачивается по тарифу, установленному и опубликованному компетентным органом.

Статья 2

Заявки на локомотивную тягу направляются Учреждению, находящемуся в Кладово-Сипский канал.

В заявке должны быть указаны :

1. Время прибытия судна или буксируемого воза в Сипский канал.
2. Название судна или буксира и мощность его в л. с.
3. Количество единиц, находящихся в составе буксируемого воза, их грузоподъемность и вес груза в тоннах, а также наименование или номер этих единиц.

Для получения тяги до 7 часов, заявка должна быть подана Учреждению в Кладово-Сипский канал до 22 часов предыдущего дня. Для получения тяги после 7 часов, заявка подается Учреждению по крайней мере за 3 часа до запрашиваемого времени, учитывая часы, когда, согласно Регламенту о судоходстве на участке Железных Ворот, прохождение судов вверх по течению прекращается.

В ходе проводки судоводитель может непосредственно договориться с водителем локомотива о времени проводки отдельных единиц буксируемого воза.

Статья 3

Сообщение о времени подачи тяги

Учреждение в Кладово-Сипский канал должно известить заинтересованных лиц о времени, предусмотренном для удовлетворения запроса на тягу, а именно до 20 часов, если тяга запрошена на следующий день и в возможно короткий срок, если заявка подана на этот же день.

Суда или буксируемые вozy, которые не были предупреждены о принятии их заявки, должны до отправления из Кладово узнать в Учреждении, на какое время предусматривается выполнение их заявки.

Статья 4

Нарушение связи

Если по причине нарушения телефонной связи между Кладово и местом нахождения локомотивной тяги или по другим причинам не представляется возможным вовремя передать заявку на локомотивную тягу, Учреждение должно немедленно ввести в действие локомотив, если судно или буксируемый воз при проходе Гура-Вэйи запросит тягу путем подачи длинного звука свистком или сиреной, опустив при этом до половины левого фала один или два прямоугольных флага любого цвета.

Статья 5

Задержка или неиспользование запрошенной тяги

Убытки, понесенные по причине задержки или неиспользования запрошенной тяги, возмещаются в размере, определенном ст. 2 Тарифа локомотивной тяги в Сипском канале.

Статья 6

Отмен заявки

Любая заявка на тягу может быть аннулирована при условии, что сообщение об этом передается Учреждению по меньшей мере за 3 часа до времени, на которое она была запрошена.

Статья 7

Порядок производства тяги

Локомотивная тяга подается судам или буксируемым вoзам согласно очередности их прибытия к нижнему входу Сипского канала.

Статья 8

Количество локомотивов, пущенных в эксплуатацию

Согласно количеству поданных заявок на тягу, Учреждение вводит в эксплуатацию один или два локомотива.

Если три или больше заявок подаются примерно на один и тот же час или, если три или больше судов или буксируемых востов ожидают ниже канала Малый Джеврин подачи тяги, Учреждение вводит в эксплуатацию два локомотива с тем, чтобы способствовать скорейшей проводке судов.

Статья 9

Производство тяги

Когда два локомотива работают одновременно, второй локомотив не начинает проводки, пока первый не дойдет до гектометра «0» канала.

В ходе проводки второй локомотив должен регулировать свою скорость таким образом, чтобы между ним и последним судном востов, ведомого первым локомотивом, имелось расстояние не менее 300 метров.

Статья 10

Сигналы предупреждения о подаче локомотивной тяги

Когда локомотив готов начать проводку, на сигнальном столбе Учреждения поднимается черно-белый шар, предупреждающий суда, сообщившие при проходе Гура-Вэйи о своем намерении воспользоваться локомотивной тягой в Сипском канале, что таковая им будет предоставлена.

Вышеуказанный сигнал поднимается только тогда, когда локомотив готов отдать буксирный трос судну или буксируемому каравану, подавшему заявку.

Статья 11

Маневры, предшествующие производству тяги

В принципе, локомотив, находящийся в эксплуатации, должен стоять у нижнего входа в Сипский канал, причем свободный конец буксирного троса должен иметь достаточную длину и быть готовым для непосредственной подачи на судно, запросившее тягу, когда оно прибывает к мостику отдачи троса, откуда начинается производство тяги.

Буксирный трос подается :

a) с мостика на гектометре +15 канала, когда судно, желающее получить вспомогательную тягу, поднимает прямоугольный флаг любого цвета до половины левого фала ;

b) с мостика на гектометре +16 канала, когда судно, желающее получить вспомогательную тягу, поднимает два прямоугольных флага любого цвета до половины левого фала.

Статья 12

Подача буксирного троса

Персонал, обслуживающий буксирный трос локомотивной тяги, должен принять трос, брошенный с судна, которое непосредственно буксируется локомотивом, закрепить его с тросом локомотива и совместно с экипажем судна следить за тем, чтобы трос попал на судно, не упав в воду.

Статья 13

Как только с непосредственно буксируемого локомотивом судна подается сигнал рукой, обозначающий, что буксирный трос закреплен, локомотив медленно трогается и постепенно увеличивает скорость.

Когда буксирный трос достаточно натянут, локомотив подает сигнал свистком, предупреждая буксир или одиночное судно о том, что оно должно постепенно увеличивать свою скорость.

Статья 14

Скорость локомотива при производстве тяги

При буксировке воза локомотив должен регулировать свою скорость таким образом, чтобы трос буксира был достаточно натянут. Капитан буксира должен строго следить за соблюдением этого положения. Скорость хода локомотива должна быть по мере возможности равна скорости хода буксира, для того чтобы буксирный трос не слишком погружался в воду и не касался дна канала.

При буксировке одиночного судна, скорость локомотива должна быть 6 км/час.

Статья 15

Встреча с судами, следующими вниз по течению

Когда сигнальная станция Сип поднимает красный флаг, указывающий на то, что по огражденному участку ниже Водица следуют суда вниз по течению, локомотив, а также и буксир или одиночное судно должны регулировать свою скорость хода таким образом, чтобы встреча с судном или с судами, следующими вниз, имела место ниже гектометра +5 канала. В таком случае каждое судно должно держаться левой стороны.

Статья 16

Обгон

Буксируемому возу, ведомому локомотивом, в Сипском канале запрещается обгонять другое судно или буксируемый воз или же приближаться к нему. Локомотив и буксир должны регулировать свою скорость хода так, чтобы между кормой последней единицы

воза, идущего впереди, и носом судна, буксирующего воз, ведомого локомотивом, поддерживалось расстояние не менее 100 м.

Если буксир воза, ведомого локомотивом, разрешает обгон одиночному судну ниже гектометра +5 канала, предупредив его об этом подачей длинного звука свистком или сиреной, локомотив и буксир должны замедлять скорость хода, пока одиночное судно не обгонит буксир. При этом одиночное судно должно держаться правой стороны.

Статья 17

Запрос тяги непосредственно в канале

Самоходное судно, идущее вверх по Сипскому каналу, которое не в состоянии преодолеть силу течения, может просить помощи локомотива подачей сигналов, указанных в статье 4. Учреждение примет как можно скорее все необходимые меры, чтобы обеспечить проход ему по Сипскому каналу.

Чтобы позволить судну не возвращаться назад до одного из мест подачи буксирного троса, расположенных на гектометрах +15 и +16 канала, буксирный трос будет подан на судно, соответственно на первую единицу, в том месте канала, где помощь была запрошена.

В подобных случаях подача буксирного троса и начало тяги производится согласно положениям статей 12 и 13.

Статья 18

Окончание производства тяги

Перед прибытием в место, где заканчивается производство тяги, локомотив предупреждает ведомое судно двумя свистками о необходимости подготовки к отдаче буксирного троса.

В момент окончания проводки, локомотив, останавливаясь, подает один свисток, после которого буксирный трос должен быть немедленно отдан.

На судне, непосредственно пользующемся тягой, должен находиться достаточный экипаж для быстрой подготовки и отдачи буксирного троса.

Статья 19

Сматывание буксирного троса

Когда с судна, пользующегося тягой, подается сигнал рукой об отдаче буксирного троса, трос медленно сматывается на лебедку. Управляющий лебедкой должен следить за тем, чтобы слои троса накладывались на барабан равномерно.

Пегля буксирного троса должна быть помещена на лебедке так, чтобы быть готовой для подачи троса.

Статья 20

Возвращение локомотива

Если по окончании производства тяги и после того, как буксирный трос был смотан, локомотив должен произвести еще одну тягу, он возвращается к нижнему входу в канал по главной колее со скоростью хода не более 20 км/час.

Если второй локомотив также работает на тяге, то первый локомотив, указанный в предыдущем абзаце, должен вернуться к нижнему входу в канал по второй колее. Однако, если на уровне гектометра +5 он встречает второй локомотив, ведущий судно или буксируемый воз, он должен остановиться на треугольнике у нижнего края колее и ожидать его прохождения.

Статья 21

Маневр в случае происшествия (разрыв буксирного троса)

При разрыве буксирного троса во время производства тяги, локомотив должен подать несколько последовательных звуков свистком и, когда буксир остановился, поменять тендр лебедки; продолжение тяги производится согласно положениям статей 12 и 13.

Если в этот момент второй локомотив находится под парами, но не производит еще тяги, он должен, услышав сигнал тревоги, поданный первым локомотивом, отправиться на место происшествия и продолжить проводку.

В случае, когда оба локомотива работают на тяге и разрывается трос первого локомотива, идущего вверх по течению, второй локомотив, если это окажется необходимым, должен оставить свою тягу и взять на себя проводку, осуществляемую первым локомотивом. Капитан судна или буксира, ведомого вторым локомотивом, несет ответственность за быстрое производство этого маневра.

Статья 22

Маневр при происшествии (аварии)

В случае аварии буксира или единиц, находящихся в составе воза, персонал локомотива должен быть немедленно уведомлен (подача более пяти коротких последовательных звуков свистком или сиреной, крик и т. д.). В этом случае персонал локомотива обязан произвести маневр, диктуемый обстоятельствами и согласованный с судоводителем, по просьбе которого он должен закрепить на берегу поданный ему трос, отцепить буксирный трос или дать одновременно с буксируемым возом задний ход, маневрируя таким образом, чтобы по мере возможности уменьшить последствия аварии.

Статья 23

Помощь в случае аварии на самоходном судне

Персонал локомотивной тяги оказывает также, по мере возможности, помощь любому судну или буксируемому возу, пользующемуся собственными средствами для прохождения по Сипскому каналу и потерпевшему аварию.

Статья 24

Протокол о происшествиях или авариях

При наличии происшествия или аварии в Сипском канале во время производства тяги или в случае, предусмотренном ст. 23, Учреждение должно немедленно известить капитанию порта Кладово с тем, чтобы последняя могла вовремя принять все необходимые меры, а также произвести расследование на месте. Капитан судна, потерпевшего аварию, может присутствовать при ее расследовании.

Независимо от расследования, Учреждение должно как можно скорее направить Протокол Секретариату Коммуникаций Народной Республики Сербии об обстоятельствах происшествия или аварии.

Статья 25

Приостановка производства тяги

В часы, которые, согласно положениям Регламента о плавании на участке Железных Ворот, отведены только для плавания вниз по течению, тяга локомотивом не предоставляется судам или буксируемым возам, за исключением случаев, предусмотренных в ст. 17, 21, 22 и 23, или, когда Учреждение получило предупреждение от капитании порта Кладово или от сигнальной станции Сип о том, что по огражденному участку ниже Водица не ожидается прохождения вниз ни судов, ни буксируемых возов.

Статья 26

Претензии

Все жалобы или претензии Учреждения на действие судоводителей, нарушивших настоящий Регламент, должны подаваться в капитанию порта Кладово и доводиться до сведения Секретариата Коммуникаций Народной Республики Сербии. Все жалобы и претензии судоводителей на Учреждение подаются в капитанию порта Кладово.

ГЛАВА II

Регистрация тяги

Статья 27

Реестры о тяге

Учреждение должно вести, согласно инструкциям Председателя по делам Коммуникаций Правительства Народной Республики Сербии, реестр заявок на тягу и реестр исполненных заявок.

В случае тяжбы заинтересованные могут ссылаться на данные, внесенные в реестры.

Статья 28

Настоящий Регламент входит в силу в день его опубликования в Ведомостях Народной Республики Сербии.

**ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА
ГЕРМАНИИ**

ВЫПИСКА ИЗ ПОЛИЦЕЙСКОГО РЕГЛАМЕНТА О СУДОХОДСТВЕ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИИ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3

Обязанности речного надзора

Капитаны, шкиперы или водители судов, плавучих сооружений и снарядов, плотов и возов лесоматериалов должны соблюдать указания властей речного надзора по выполнению положений настоящего Полицейского Регламента.

Указанные власти имеют право проверять в любой момент и в рамках их местной компетентности выполнение положений настоящего Регламента.

Статья 4

Обязанности судоводителей

Капитаны, шкиперы и водители должны по просьбе властей речной полиции назвать свое имя и представить все документы и удостоверения, которые у них будут потребованы для того, чтобы проверить правильность их показаний или установить их личность или личность членов экипажа.

Статья 5

Допросы и показания

Капитаны, шкиперы и водители не должны отказываться от допроса или дачи показаний ими самими или членами их экипажа в целях применения настоящего Полицейского Регламента.

ЧАСТЬ I

ЗНАЧЕНИЕ ТЕРМИНОВ, УПОТРЕБЛЯЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПОЛИЦЕЙСКОМ РЕГЛАМЕНТЕ

Статья 6

В настоящем Полицейском Регламенте перечисленные ниже термины употребляются в следующем смысле :

Суда

Суда — этот термин, употребляемый в общем смысле, независимо от типа судна, включает суда любой категории, как-то : морские суда,

отличающиеся от судов внутреннего плавания, паротеплоходы, отличающиеся от парусных судов, теплоходы, грузовые суда, паровые или моторные, буксиры, буксируемые единицы (буксируемые суда), паровые и парусные яхты, весельные суда, рыболовные суда, гидроглиссеры и т. д. Когда термин «судно» употребляется без уточнения, следует ли этот пароход один или во главе буксируемого воя, подразумеваются всегда обе возможности.

Малые суда

Малые суда — суда или лодки без различия способа их передвижения, водоизмещение которых при наибольшей допускаемой осадке равно 20 или менее метрических тонн,* сидящих по ватерлинию, при максимальной загрузке.

В смысле настоящего Полицейского Регламента суда или малые суда, имеющие механические двигатели, не являющиеся паровыми машинами, и источник энергии которых находится на самом судне, приравниваются к паротеплоходам.

То же самое относится и к гидропланам, пока они находятся на воде.

Плавучие сооружения

Плавучие сооружения — все плавучие сооружения, служащие в качестве купален или коммерческих предприятий (мельницы и т. д.) доки, ангары, плавучие причалы, пристани и др. понтоны, паромы и плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой.

Плавучие снаряды

Плавучие снаряды — всякого рода плавучие снаряды, снабженные механическими устройствами, такие как: землечерпалки, элеваторы, плавучие краны, насосы, копры и т. д.

Плоты

Плоты — плоты, как таковые, или сплавляемый лес, более или менее прочно скрепленный.

Буксирные караваны

Буксирные караваны — группа судов, состоящая из одного или нескольких буксиров и буксируемых единиц (суда, плавучие сооружения или снаряды, плоты или сплавляемый лес), которые составлены в кильватер или пыжами и пришвартованы к буксиру лагом или на буксирном тресе.

Осадка судна

Термин «осадка судна», применяемый в одной фразе с термином «судно» относится, когда последнее находится во главе буксируемого

* Приблизительное водоизмещение вычисляется по следующей формуле: $\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и максимальной допускаемой осадки судна, сидящего по ватерлинию при максимальной загрузке; при измерении длины исключаются румпель и бушприт, а ширины — привальные бруссы.

каравана, к наиболее глубокосидящему судну, находящемуся в составе каравана.

Статья 7

Капитан, шкипер, водитель плота

Выражения «капитан, шкипер, водитель плота», каково бы ни было их звание в различных флотах, имеют следующее значение:

капитан — лицо, командующее судном и ответственное за плавание парусных судов, паротеплоходов и других подобных им судов; *шкипер* — в частности, лицо, командующее и ответственное за плавание малых паровых и парусных судов и других им подобных судов на веслах и судов без парусов или механического двигателя, которые следуют по реке обычно на буксире;

водитель плота — лицо, которому поручено управление плотами или сплавляемым в плотях лесом.

Статья 8

Положения, касающиеся малых судов

Кроме специальных положений, касающихся малых судов, на малые суда распространяются так же общие положения, действующие для судов.

Статья 9

Приравнение

При применении положений, содержащихся в частях II, III, IV и V настоящего Полицейского Регламента, плавучие сооружения и снаряды, идущие или стоящие на реке вне портов, приравниваются к категории судов, которым они соответствуют по их водоизмещению или способу передвижения; кроме специальных, касающихся их положений, на них распространяются также общие положения о судах.

ЧАСТЬ II

ПОЛОЖЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К СУДАМ ВСЕХ КАТЕГОРИЙ

ГЛАВА I

Опознавательные и другие знаки, навигационные средства, способы сигнализации

Статья 10

Опознавательные знаки

Для общего опознавания судов на их бортах должны быть нанесены название, номер или их особое наименование. Эти опознавательные знаки должны быть легко различимы с обеих сторон.

Статья 11

Шкалы осадки

Все суда с осадкой более 0,6 м должны иметь шкалы осадки, которые должны быть нанесены по две на бортах в носовой и кормовой части судна или на форштевне и ахтерштевне, таким образом, чтобы по одной из них всегда можно было бы определить степень наибольшего погружения судна.

Способ расположения указанных шкал осадки должен указываться в официальном документе судна.

Статья 12

Грузовая ватерлиния

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

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

Статья 13

Максимальное число пассажиров

Суда, специально предназначенные для перевозки пассажиров, должны поместить на видном месте указание о максимально допускаемом количестве пассажиров, которых они могут взять на борт, согласно имеющимся у них официальным документам. Количество пассажиров не должно ни в коем случае превышать указанного максимального числа.

Статья 14

Навигационные и спасательные средства

Суда должны иметь на борту спасательные и навигационные средства, указанные в их официальных документах.

Статья 15

Средства визуальной сигнализации

Каждое судно должно быть снабжено достаточным количеством флагов, шаров и огней, чтобы иметь возможность в дневное и ночное время давать сигналы, предписанные настоящим Полицейским Регламентом.

Флаги, используемые для сигнализации, должны быть хорошо различимого цвета и иметь размеры: ширина — не менее 1 м и высота — 0,7 м.

Статья 6

Опознавательные знаки судов симметричной формы

Суда, симметричная форма которых не позволяет различить их носовую часть от кормовой, должны на ходу, для обозначения направления движения, нести диск диаметром не менее 0,6 м, окрашенный горизонтальными красными и белыми полосами и расположенный в вертикальной плоскости по продольной оси судна в его носовой части, по ходу движения.

Статья 17

Опознавательные знаки буксиров

Буксирующие паротеплоходы несут на топе мачты прямоугольный синий флаг.

Статья 18

Средства звуковой сигнализации

Каждый пароход должен иметь паровой свисток или сирену достаточной силы и расположенные таким образом, чтобы их звук не был заглушен никакими препятствиями, а также, за исключением малых паротеплоходов, достаточной силы колокол.

Каждый парусник, исключая малые суда, должен иметь колокол, ревун, рог или рожок. Все другие суда, которые должны исполнять звуковые сигналы, должны пользоваться рогом, рожком, или извещать криком. Звуки, подаваемые как звуковые сигналы, должны быть ясно слышимы.

Под коротким звуком понимается звук продолжительностью от 1 до 2 сек., под продолжительным звуком — звук продолжительностью от 4 до 6 сек. Интервал между последовательно подаваемыми звуками должен быть от 1 до 2 сек.

ГЛАВА II

Общие положения о плавании на реке

Статья 19

Меры предосторожности на ходу и на стоянке

Каждый капитан или шкипер судна на ходу или на стоянке должен следить за тем, чтобы судно не препятствовало судоходству и не причиняло ущерба другим судам, плавучим сооружениям и снарядам, плотам и другим судам, стоящим или следующим по реке.

Равным образом он должен заботиться о безопасности собственного судна, а именно : должен следить, чтобы якорь, швартовы, сигнальные средства, а также все устройства и части оснащения, предназначенные для навигации и безопасности судна, в любой момент были готовы к действию.

Для ознакомления с состоянием судоходности на различных участках реки капитаны и шкиперы судов должны читать «Оповещения для судоводителей». Вместе с тем они должны руководствоваться собственными наблюдениями за состоянием фарватера, т. к. сведения вышеуказанных «Оповещений для судоводителей» даются властями пересекаемых стран только для информации.

Статья 20

Осадка судна

Для избежания опасности посадки на мель, капитаны или шкиперы обязаны своевременно регулировать осадку их судна в соответствии с глубинами на перекатах, которые находятся на пути их следования.

Статья 21

Места, где суда должны уменьшить скорость

Паротеплоходы или подобные им суда, проходя возле порта или вблизи причала, где стоят другие суда, плавучие сооружения или снаряды, плоты или сплавляемый лес, должны своевременно и в достаточной мере уменьшить скорость, чтобы избежать опасности причинения ущерба и при необходимости полностью остановить машину, если это не угрожает опасностью им самим или буксируемым единицам. Указанные выше суда обязаны сделать то же самое, проходя вблизи буксируемых караванов, беспалубных судов, плотов, тяжело нагруженных барж и лодок и всякого другого судна, идущего по реке, а также проходя мимо затонувшего или севшего на мель судна.

Статья 22

Плавание в узкостях и на крутых излучинах реки

Суда, проходящие узкости, крутые излучины фарватера и вообще места с ограниченной видимостью не должны слишком приближаться к идущему впереди судну.

Статья 23

Проход под постоянными мостами

Если установленные знаки показывают, что проход под мостом разрешается через определенный пролет, суда должны проходить только через указанный пролет этого моста.

Регулирование огня в топках котла

При проходе под мостами огонь в топках котла следует регулировать так, чтобы избежать излишнего выделения дыма.

Статья 24

Проход через понтонные мосты

При проходе через понтонные мосты суда должны вовремя уменьшать скорость и иметь лишь такую скорость хода, которая необходима при их водоизмещении для безопасного плавания.

Кроме того, прежде чем приблизиться к понтонному мосту, они обязаны известить о своем приближении длинным звуковым сигналом свистка или сирены и отрегулировать скорость своего хода так, чтобы не войти в пролет понтона раньше, чем будут поданы сигналы, извещающие, что пролет свободен.

Статья 25

Плавание самосплавом

Плавание самосплавом запрещается группе судов, состоящей более чем из двух единиц, ошвартованных лагом.

Запрещается самосплав судна поперек течения реки.

Статья 26

Отличительные знаки судов, плывущих самосплавом

Суда, плывущие самосплавом, обязаны поднимать на видном месте черный шар диаметром не менее 0,6 м и под ним на расстоянии 1 м цветной флаг прямоугольной формы.

Места, где запрещается волочить якоря и цепи

Суда не должны волочить свои якоря и цепи в местах прокладки телеграфных и других кабелей или труб; эти места ограждены береговыми знаками с изображением якоря штоком вниз.

Статья 27

Буксируемые караваны

Буксировка судов, плавучих сооружений или снарядов, плотов или сплавляемого леса осуществляется посредством одного или, в случае необходимости, нескольких буксиров такой мощности, чтобы выполнение буксировки и всех необходимых маневров было безопасным.

Если в буксировке участвуют несколько судов, то составом руководит капитан судна, находящегося перед буксируемыми единицами.

При выполнении соответствующих маневров указанный капитан должен следить за безопасностью буксируемых единиц, а также за порядком их формирования.

Статья 28

Буксируемые караваны

При постановке буксируемых судов, плавучих сооружений или снарядов, плотов или сплаваемого леса на швартовы или на якорь в каком-либо месте реки, буксир не должен оставлять воз прежде, чем будет освобожден фарватер.

Статья 29

Параллельное плавание

Параллельное плавание одного или нескольких судов или караванов запрещается, за исключением случаев обгона.

Статья 30

Организация спортивных соревнований и праздников на воде

Организатор спортивных соревнований и праздников на реке должен заранее получить разрешение властей Речной полиции.

Статья 31

Заграждения и сети для рыбы

Запрещается установка заграждений и сетей для рыбы на судходном фарватере.

Статья 32

Злоупотребление сигнальными средствами

Запрещается паротеплоходам и другим подобным судам, идущим на виду у других судов или плотов, пользоваться свистком или сиреной, а также визуальными или звуковыми сигналами в других целях и значениях, чем это предусмотрено в настоящем Полицейском Регламенте, за исключением случаев подачи сигнала о помощи в момент серьезной опасности.

Статья 33

Запрещение бросать за борт балласт, золу, шлак и т. д.

Запрещается судам бросать за борт шлак и другие подобные продукты, за исключением случаев, когда суда находятся на ходу

и удалены от берега по крайней мере на 20 м, в местах, где глубина превышает 2 м. Бросать за борт балласт разрешается только в местах, специально указанных для этой цели компетентными властями.

Статья 34

Обязанность сообщать о важных наблюдениях, сделанных в пути, касающихся судоходства

Капитаны или шкиперы обязаны сообщать представителям речной полиции в первом порту, где они останавливаются, или во время встречи с ними в пути, о всяком замеченном изменении в навигационном пути и перемещении бакенов, береговых и других знаков, а также о всяком другом наблюдении, касающемся судоходства, а именно о замеченном случае аварии или посадки на мель.

В частности, они обязаны сообщать ближайшим компетентным властям о каждой посадке на мель и аварии, которая может создать препятствие на фарватере или подвергнуть опасности человеческие жизни.

Статья 35

Общие обязанности

Ни одно из положений настоящего Полицейского Регламента не освобождает капитана или экипаж судна от ответственности за последствия какой-нибудь небрежности в использовании предписанных огней, сигналов, несения вахты, а также всех мер предосторожности, рекомендованных в общей практике речного судоходства или в исключительных обстоятельствах, в которых находится судно.

Г Л А В А I I I

Положения, касающиеся встречи судов

Статья 36

Парусные суда или пароходы

В смысле применения положений этой главы, всякое судно, идущее под парусом, но не при помощи пара или мотора, рассматривается как парусное судно, а всякое судно, идущее при помощи пара, независимо от того, несет ли оно паруса или нет, считается паротеплоходом.

Суда на ходу

Судно считается на ходу, в смысле последующих положений, если оно не стоит на якоре, на мели и не ошвартовано.

Статья 37

Звуковые сигналы при встрече

Когда суда находятся на виду одно у другого, судно на ходу, которое согласно предписаниям настоящего Полицейского Регламента может или должно изменить курс, обязано указать этот маневр следующими сигналами свистка или сирены :

один короткий звук — «иду вправо»,

два коротких звука — «иду влево».

Три коротких звука означают — «моя машина работает назад», или «имею намерение повернуть против течения», или «имею намерение повернуть по течению».

Судно, подавшее один из вышеуказанных сигналов, обязано исполнить маневр, предписанный этим сигналом.

Для привлечения внимания других судов или плотов, следующих по реке, суда на ходу подают длинный сигнал.

Статья 38

Визуальные сигналы при встречах

Визуальные сигналы, указанные в статье 49, следующие :

днем — отмашка с правого борта темносиним флагом ;

ночью — подача с правого борта серии белых проблесков посредством предусмотренного для этой цели фонаря. Каждый проблеск должен иметь продолжительность примерно 1 сек. и за ним должна следовать полная темнота той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии по меньшей мере 1,5 км и только в направлении судна, идущего навстречу.

Эти сигналы, показываемые днем и ночью, должны подаваться до тех пор, пока суда не разойдутся, с оговоркой, содержащейся в абзацах 4 и 6 статьи 48.

Статья 39

Запрещение пересекать путь другому судну

Чтобы не мешать судоходству, любое судно на ходу или в момент отправления не должно пересекать путь другому судну или плоту с тем, чтобы не препятствовать его пути следования.

Как общее правило, суда должны избегать пересечения курса другого судна, идущего вверх или вниз, а также поворотов перед ним, за исключением случаев, когда им невозможно действовать иначе.

Следует придерживаться вышеуказанных положений и в отношении плотов, идущих вниз по течению.

Статья 40

Запрещение обгона и встречи в крутых излучинах и в узкостях

В крутых излучинах и в местах, где фарватер не представляет достаточной ширины для параллельного плавания двух судов, как общее правило, встреча и обгон судов запрещаются.

Также запрещаются обгон и встреча судов или плотов в судоходных пролетах постоянных и понтонных мостов, за исключением случаев, когда специальные положения разрешают подобный проход под вышеуказанными мостами и между понтонами.

Статья 41

Приближение к узкости или крутой излучине

Суда, идущие вниз, прежде чем войти в узкость или крутую излучину, должны указать на свое приближение одним из средств звуковой сигнализации, указанных выше в статье 18, исключая колокол, подав продолжительный гудок.

Кроме того, если проход не регламентируется сигнальными постами, суда должны уменьшить скорость до момента, когда с капитанского мостика им будет обеспечена хорошая видимость вниз по течению и они смогут убедиться, что ни одно судно, идущее вверх, не вошло или не входит в узкость. В последнем случае, идущее вниз судно должно произвести необходимые маневры, чтобы не войти в узкость или излучину прежде, чем фарватер будет свободен.

Статья 42

Приближение к узкости или крутому повороту

Суда, идущие вверх, прежде чем войти в узкость или крутой поворот реки, должны указать на свое приближение сигналами, предусмотренными выше в статье 41, и убедиться, что ни одно судно или плот, следующие вниз, не вошли или не входят в узкость или поворот.

Кроме того, в случае, если проход не регулируется сигнальными постами и если в узкостях возможна встреча с судном или плотом, идущими вниз, уже туда вошедшими или сигнализировавшими о своем приближении, указанные суда должны ждать ниже по течению до тех пор, пока другое судно или плот закончат свой проход.

Статья 43

Случай, когда обязательно следует ждать ниже узкости

Когда судно, идущее вверх, вынуждено ожидать ниже по течению у входа в узкость пока судно или плот, идущие сверху, пройдут это место, оно должно держаться той стороны фарватера, где судно

и буксируемый им воз меньше всего мешают или ставят в опасность судно или плот, спускающиеся вниз.

Статья 44

Обгон или вход в узкость или крутой поворот

Когда у входа в узкость одиночное судно желает обогнать другое одиночное судно, следующее с малой скоростью или буксирующее воз, то по его просьбе, судно, следующее с малой скоростью или буксирующее воз, должно пропустить его до входа в узкость; при этом подается 5 последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной. Во всех случаях оба судна должны соблюдать положения следующих ниже статей 50 и 51.

Статья 45

Встреча на труднопроходимых участках реки

На участках реки, где направление фарватера часто меняется на сравнительно коротких расстояниях, а также в местах, где местные условия требуют особой предосторожности для обеспечения безопасного маневрирования судов и плотов, следующих вниз, суда, следующие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча с судами или плотами, идущими вниз, произошла в подходящем месте реки. В этих целях они должны направляться к той стороне фарватера, где их нахождение в момент встречи меньше всего будет мешать или подвергать опасности идущие вниз суда и плоты.

Положения этого параграфа, однако, не касаются положений ст. ст. 47 и 48, следующих ниже, относящихся к пользованию сигналами и к маневрам, которые нужно произвести в случае опасного сближения.

Статья 46

Встречи и обгон в условиях, исключаящих опасность столкновения

Два судна, идущие в одном направлении, одно из которых имеет большую скорость, также как два судна, идущие в противоположном направлении, к моменту встречи обязаны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что следуя каждый по своей стороне фарватера, они разойдутся на достаточном расстоянии одно от другого без опасности столкновения.

Статья 47

Общее правило, применяемое при встречах, могущих вызвать столкновение судов

Устанавливается как общее правило, что если два судна, идущие в противоположном направлении, сближаются так, что возникает опасность столкновения, они должны принять все меры чтобы разойтись, каждый уклоняясь вправо. Кроме того, каждый из них до сближения подает короткий звук свистком или сиреной и уменьшает скорость.

Исключения из общего правила

В случае, когда судно не может придерживаться общего правила, установленного выше в статье 47, не подвергнув себя и суда, которые оно буксирует, неминуемой опасности, оно должно своевременно предупредить об этом приближающееся судно, подав два последовательных коротких звуковых сигнала, указывая, что оно идет влево.

Паротеплоход, следующий вверх по течению по правой стороне фарватера с буксирным возом, может при встрече с одиночным судном, следующим вниз по течению, сохранить свой курс, если он известит последнее об этом, подачей сигналов перечисленных в предыдущем абзаце.

Судно, предупрежденное двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, не придерживается общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, производя соответствующий маневр.

Если это последнее судно не может выполнить необходимый маневр без риска для себя или судов, которые оно буксирует, оно обязано указать на это по меньшей мере пятью короткими последовательными сигналами свистка или сирены, давая знать, что оно не имеет возможности уклониться влево; в таких случаях суда должны, во избежание опасности, принять все меры и исполнить маневры, диктуемые им обстоятельствами данного момента.

Во всех случаях каждое из судов должно вовремя уменьшить скорость, если обстоятельства этого требуют.

Те же звуковые сигналы и те же маневры должны быть исполнены обоими судами, идущими навстречу, когда в соответствии с вышеуказанными положениями статей 43 и 45, судно, идущее вверх, предвидя, что это необходимо для судна, идущего вниз, направляется влево или, когда само судно, идущее вниз, не может уклониться влево.

Статья 49

Случаи применения синего флага и белых проблесков

Суда должны своевременно показывать визуальные сигналы, предусмотренные выше в статье 38:

если, в соответствии с положениями статьи 46, каждое из двух судов, идущих в противоположном направлении, должно пройти вправо от другого, и

если судно, в смысле статьи 48, уклоняется влево; однако в последнем случае оно обязано одновременно исполнить звуковые сигналы, предусмотренные выше в статье 48.

Статья 50

Обгон судов

Если судно хочет обогнать другое и если оно не может это сделать без того, чтобы обгоняемое судно не отклонилось от своего пути,

обгоняющее судно должно просить пропустить его раньше, чем оно приблизится на короткое расстояние к обгоняемому судну, сделав пять последовательных продолжительных звуковых сигналов свистком или сиреной, одновременно замедляя ход.

Идущее впереди судно должно уклониться влево, сразу, как только будет в состоянии это сделать, и указать на исполнение этого маневра двумя короткими сигналами, замедлив одновременно свой ход.

Только в этом случае первое судно может увеличить скорость и обогнать судно, идущее впереди, оставляя его слева. Если для выполнения этого маневра оно должно уклониться вправо, оно подает один короткий сигнал свистком или сиреной.

Статья 51

Исключения из общего правила

Если идущее впереди судно не может, следуя общему правилу, указанному в статье 50, уклониться влево, не подвергнув себя или буксируемые единицы опасности, оно должно уклониться вправо, указав на это следующему за ним судну одним коротким звуковым сигналом.

В этом случае обгоняющее судно оставит его с правого борта. Если для выполнения этого маневра, оно должно уклониться влево, оно подает два коротких звуковых сигнала свистком или сиреной.

Статья 52

Встреча паротеплохода с парусным судном

Если паротеплоход и парусное судно, идущее полным ветром или фордевинд в противоположном направлении, сближаются, они должны, учитывая положения статьи 48, уклониться вправо.

В данном случае, парусное судно приравнивается к паротеплоходу и должно подавать предписанные сигналы, используя имеющиеся на нем средства сигнализации.

Паротеплоход должен пройти с подветренной стороны парусного судна, идущего в противоположном направлении бейдевинд.

Статья 53

Обгон парусного судна паротеплоходом

Если паротеплоход имеет намерение обогнать парусное судно, он должен, прежде чем приблизиться на короткое расстояние к этому судну, подать звуковые сигналы, предусмотренные в первом абзаце статьи 50 и пройти от него с подветренной стороны.

Статья 54

Встреча с судами, следующими самосплавом, или с весельными судами

Всякий паротеплоход или парусник, идущие вверх или вниз, должны уступать путь судам, не имеющим механического двигателя, и плотам, плывущим по течению, а также весельным судам, более 20 тонн водоизмещением.

Суда и плоты, следующие самосплавом, даже если они оставляют волочиться якорь или цепь, обязаны держаться как можно ближе одного из берегов (по выбору), чтобы как можно меньше затруднять проход другим судам.

Паротеплоходы, плывущие самосплавом, нос которых обращен вверх по течению и машины работают назад, при встрече с другими паротеплоходами должны соблюдать правило, указанное в предыдущем абзаце.

Статья 55

Лавирующие парусные суда

При производстве маневров, лавирующие парусные суда должны следить, чтобы не находиться на пути паротеплоходов.

Статья 56

Встреча парусных судов

Когда два парусных судна сближаются таким образом, что возникает опасность столкновения, одно из них уступает дорогу другому, в соответствии с нижеследующими правилами:

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

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

Если два судна идут полным ветром, но разными галсами, судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

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

Судно, идущее фордевинд, уступает дорогу другому судну.

Статья 57

Буксиры и караваны

Буксиры, буксирующие другие суда, плавучие сооружения и снаряды, плоты или сплаваемый лес приравниваются к паротеплоходам, плывущим одиночно, и обязаны соблюдать как таковые все положения этой главы.

Кроме того, буксируемые единицы, идущие пыжами (в линию фронта), должны при встрече с другими судами сблизиться друг с другом таким образом, чтобы оставить этим судам достаточно широкий проход.

Статья 58

Паромы и другие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой

Паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают путь судам, плавучим сооружениям и снарядам, плотам, сплавленному лесу, плывущим по реке.

Если же показывается несколько караванов, идущих вверх и следующих друг за другом на короткой дистанции, водители паромов и других плавучих сооружений, пересекающих реку с одного берега на другой, могут просить, чтобы после прохода одного каравана следующий уступил путь парому. Водители караванов обязаны исполнить эту просьбу.

Статья 59

Малые суда

Малые суда любой категории без различия их способа передвижения должны держаться в стороне от пути следования судов водоизмещением более 20 тонн.

Статья 60

Встреча и обгон малых и весельных судов

Весельные суда, также как малые суда, должны уступать путь друг другу, согласно предписаниям, установленным для категории судов, к которой они принадлежат. Весельные суда в этом случае приравниваются к паротеплоходам.

Статья 61

Суда, пользующиеся тягой

Если два судна, пользующиеся тягой, следуют в противоположном направлении и встречаются вдоль того же самого берега, судно, идущее вверх, должно уклоняться с тем, чтобы пропустить судно, идущее вниз.

Если судно, идущее посредством животной тяги, обгоняет судно, которое тянут люди, последнее должно пропустить пользующееся животной тягой судно. Когда судно, идущее на тяге, встречает на пути другое судно или плот, ошвартованный у берега, капитан, шкипер или водитель последнего должны оказать помощь при перемещении каната тяги и в случаях срочной необходимости они должны разрешить экипажу судна, идущего на тяге, подняться на их судно.

Статья 62

Встреча с судами, пользующимися тягой

Когда одно судно хочет обогнать или разойтись с судном, идущим на тяге, оно должно отойти от берега, по которому осуществляется тяга.

Со своей стороны суда, идущие на тяге, после того, как поданы предупреждающие сигналы, должны держаться как можно ближе берега, на котором находится тяга.

Статья 63

Исключительные непредвиденные обстоятельства

Применяя перечисленные выше положения, капитаны и шкиперы должны предупреждать случаи опасности для судоходства и возможности столкновения. Для избежания неминуемой опасности, они не должны колебаться для проявления собственной инициативы при принятии всевозможных мер и должны исполнить все маневры, которые могут потребовать обстоятельства данного момента.

ГЛАВА IV

Положения, которых следует придерживаться ночью и при недостаточной видимости

Статья 64

Видимые огни

Слово «видимый» в положениях настоящей главы, когда оно относится к огням, обозначает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 65

Положения, относящиеся к огням

Положения относительно огней следует соблюдать в течение ночи, т. е. от захода до восхода солнца. Ночью запрещено показывать всякий другой огонь, который по ошибке может быть принят за один из предписанных огней.

Статья 66

Огни паротеплоходов на ходу

а) Паротеплоход на ходу должен нести на фок-мачте или впереди этой мачты или же, если судно не имеет такой мачты, на передней части судна на высоте не менее 6 метров над грузовой ватерлинией, которая со-

ответствует наибольшей допускаемой осадке судна, яркий белый огонь видимый по дуге горизонта в 225° , т. е. по $112^\circ 30'$ с каждого борта судна, считая от носа; этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 4 км.

b) На правом борту паротеплоход должен нести зеленый огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа судна; этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 2 км.

c) На левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа судна; этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 2 км.

Эти огни должны быть расположены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных выше дуг. Зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,91 м вперед от огня, для того, чтобы красный огонь не был виден с передней части правого борта и чтобы зеленый огонь не был виден с передней части левого борта.

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и белым огнем, указанным в пункте «а» этой статьи, не должно быть меньше 3-х метров.

Статья 67

Огни малых паротеплоходов

Паротеплоходы, принадлежащие к категории малых, являются исключением из предыдущей статьи и должны нести на ходу:

a) На носу судна на трубе или впереди трубы на видном месте на высоте не менее 2-х метров над поверхностью воды яркий белый огонь, который предписан выше в статье 66, пункт «а»; этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 2 км.

b) Бортовые огни — зеленый и красный, указанные выше в статье 66 пункты «b» и «с»; эти огни должны быть видимы на расстоянии не менее 1 км.

Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, который показывает зеленый и красный огонь одинаковой силы, каждый из этих двух огней должен быть виден по дуге горизонта $112^\circ 30'$ со стороны соответствующего борта.

Расстояние по вертикали между этим фонарем и белым огнем, находящимся выше, не должно превышать одного метра.

Статья 68

Временное приспускание белого огня паротеплоходов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами и всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, пароходы обязаны временно приспускать белый огонь, указанный в ст. ст. 66, 67 пункт «а», который однако должен всегда оставаться выше зеленого и красного

огней ; этот огонь должен быть поднят на свое положенное место тотчас же по прохождении перечисленных выше препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и часто проходящие под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести постоянный белый огонь на высоте, меньшей чем это указано выше в статье 66, но при условии, что он будет всегда расположен выше бортовых красного и зеленого огней.

Статья 69

Огни для буксирующих судов на ходу

Паротеплоход, буксирующий одно или несколько судов лагом или в линию кильватера, должен кроме огней, предписанных выше в статье 66, нести второй яркий белый огонь тем же способом, что и огонь, указанный в пункте «а» этой статьи, помещенный под последним на расстоянии от 1,5 м до 2-х метров по вертикали.

Если среди буксируемых судов находится одна или несколько единиц, нагруженных опасными веществами, указанными в части IV настоящего Полицейского Регламента, буксир должен, кроме других предписанных огней, нести красный огонь, видимый только с носа на расстоянии 1,5 км.

Этот огонь должен находиться на расстоянии 1,5 м от зеленого бортового огня, измеренных по ширине судна, и приблизительно на 1,5 м выше последнего. Если по своему расположению этот огонь может быть немедленно введен в действие, то достаточно его показывать только при появлении огня встречного судна или каравана и только на протяжении встречи.

Бортовые огни должны быть установлены так, чтобы они не были закрыты судами, идущими лагом. Буксир должен кроме того нести во время всей буксировки сзади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому ориентируются буксируемые единицы, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден с носовой части буксира.

Статья 70

Временный приспуск огней буксира

Если буксир по одной из причин, указанных в статье 68, должен временно приспустить огни, предписанные для буксиров в первом абзаце статьи 69, нижний огонь должен всегда оставаться над бортовыми красным и зеленым огнями ; в этом случае оба огня могут быть сближены, но однако расстояние между ними не должно быть меньше 1 м. Огни буксира должны быть немедленно подняты на предписанное место, как только препятствия будут пройдены.

Статья 71

Огни парусных судов на ходу

Парусное судно на ходу должно нести огни, предписанные в статье 66 для паротеплохода на ходу, за исключением белого огня, который парусное судно на ходу не должно показывать ни в коем случае.

Статья 72

Огни весельных судов и малых парусных судов

Весельные суда, исключая лодки, а также малые парусники, на ходу должны нести белый огонь, расположенный таким образом, чтобы он был виден со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Лодки, передвигающиеся при помощи весел, при приближении к другому судну показывают белый огонь.

Статья 73

Огни судов, плавающих самосплавом

Судно, плывущее самосплавом, к которому по причине его категории не относятся положения ст. ст. 66, 67, 69, 71 и 72, обязано нести белый огонь, видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км. При приближении других судов оно должно кроме того производить отмашку белым огнем с носа или с кормы в зависимости от того, к какой его части приближается другое судно.

Статья 74

Кормовой огонь паротеплоходов

Всякий одиночный паротеплоход водоизмещением более 20 тонн обязан при приближении судна, которое его нагоняет, своевременно показывать с кормы синий огонь, видимый на расстоянии не менее 500 метров и не видимый с носа судна.

Этот синий огонь может действовать постоянно. В этом случае он должен быть снабжен щитами и расположен таким образом, чтобы быть видимым по дуге горизонта не менее 135° и не более 180° , т. е. по дуге от $67^\circ 30'$ до 90° с каждого борта судна, если смотреть с кормы.

Статья 75

Кормовые огни караванов

В буксирном возе, когда одна или несколько единиц ошвартованы лагом с одного борта буксира, только буксир и крайнее судно должны нести синий огонь, указанные выше в статье 74; когда бук-

сируемые единицы ошвартованы по обоим бортам буксира, только суда, занимающие крайние места, должны нести синий огонь.

Когда суда буксируются в линию кильватера или пыжами, даже если буксир ведет одновременно единицы, ошвартованные лагом, только суда, которые находятся в конце каждой группы, обязаны показывать синий огонь. Если в конце буксируемого воя находится ряд, составленный из нескольких счаленных судов, только единицы, помещенные на краях этого ряда, обязаны нести синий огонь.

Статья 76

Плавание ночью или при недостаточной видимости

Ночью или при плохой видимости, во время мглы, тумана, проливного дождя, метели или измороси, паротеплоходы и парусные суда должны уменьшить свою скорость в соответствии со степенью темноты и состоянием атмосферы таким образом, чтобы не терять возможности управляться или остановиться при встрече с любым препятствием или в случае невозможности установить свое положение на фарватере.

Статья 77

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

При недостаточной видимости, во время тумана, измороси, метели, паротеплоход на ходу, идущий одиночно, обязан подавать через интервалы, не превышающие 2-х минут, свистком или сиреной один продолжительный звуковой сигнал. Когда паротеплоход буксирует другие единицы, он должен через две минуты подать один продолжительный звуковой сигнал, за которым сразу следуют два коротких звуковых сигнала.

Парусные суда на ходу должны подавать эти сигналы ревуном или другими средствами звуковой сигнализации, находящимися на борту, за исключением колокола, который ни при каких обстоятельствах не должен использоваться судном на ходу. В буксирном караване только головной буксир обязан выполнять положение настоящей статьи.

Статья 78

Малые суда

Малое судно, идущее под парусом или на веслах, не обязано исполнять сигналы, указанные выше в статье 77, однако, оно должно криком или другими звуковыми сигналами достаточной силы подавать сигналы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Запрещение плавания самосплавом

При недостаточной видимости во время мглы, тумана, измороси и снегопада, а также в темную ночь плавание самосплавом запрещено для судов всех категорий.

ГЛАВА V

Положения, касающиеся судов и плавучих снарядов, поставленных на якорь или ошвартованных на реке

Статья 80

Постановка на якорь или на швартовы судов и плавучих снарядов

Суда и плавучие снаряды, стоящие на якорь или ошвартованные на реке, должны располагаться как можно ближе к берегу, с тем, чтобы оставить достаточно широким фарватер для проходящих судов.

Статья 81

Запрещение становиться на якорь на фарватере

Запрещается судам бросать якорь в местах, где они могут мешать судам, проходящим по реке, или подвергать их опасности.

Если в исключительных случаях они не могут придерживаться этого правила, местоположение якоря должно быть обозначено бакен-ном любой формы; ночью бакен должен нести зеленый огонь, если судно стоит на якорь возле правого берега, и красный огонь, если оно стоит возле левого берега.

Статья 82

Места, где запрещена постановка на якорь и на швартовы

Запрещается судам становиться на якорь и на швартовы в узкостях, в крутых поворотах реки, возле устоев моста и вблизи судов, груженых опасными веществами и несущих сигналы, перечисленные ниже в статье 126.

Также запрещается судам становиться на пути паромов и других плавучих единиц, пересекающих реку с одного берега на другой, а также в местах, где по дну реки проложены телеграфные и другие кабели и трубы. Эти участки ограждены сигналами, расположенными на берегу в форме щитов, на которых изображен якорь штоком вниз.

Статья 83

Суда и плавучие снаряды, стоящие на реке вне портов

За пределами акватории порта, в местах где проходит тяга, запрещается швартовать два или несколько судов лагом вдоль берега.

Плавучие снаряды, также как паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, должны располагаться только в местах, указанных компетентными властями.

Статья 84

Цепи или канаты, пересекающие фарватер

Когда канат или цепь ошвартованного судна пересекает фарватер, судно обязано при приближении к нему другого судна, намеревающегося пройти мимо, немедленно отдать или притопить канат или цепь.

Статья 85

То же

Ночью или при недостаточной видимости запрещается судам оставлять канаты поперек фарватера.

Статья 86

Огни ошвартованных судов и плавучих снарядов

Судно или плавучий снаряд, стоящие на якоре или ошвартованные на реке, должны ночью нести в носовой части на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь, помещенный на борту со стороны фарватера и видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 87

То же

Когда несколько судов ошвартованы лагом к берегу или стоят на якоре на реке, только крайнее к фарватеру судно должно нести огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 88

Огни малых судов

Малые суда, ошвартованные или стоящие на якоре, не должны нести огней, предписанных выше в статье 86 при условии, если они оставляют фарватер полностью свободным.

Статья 89

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

Когда видимость недостаточна, во время мглы, измороси, метели, проливного дождя, капитаны или шкиперы паротеплоходов, стоящих вне портов, и которые не оставляют фарватер полностью свободным, обязаны как днем, так и ночью подавать учащенные сигналы колокола в течение приблизительно пяти секунд каждый раз с промежутками, не превышающими 1 минуты.

Капитаны или шкиперы других категорий судов, стоящих при тех же обстоятельствах, должны извещать об их положении криком другие приближающиеся суда.

Статья 90

Злоупотребление свистком или сиреной

Запрещается судну, стоящему на реке, использовать свисток или сирену при приближении других судов и подавать сигналы без законного основания.

ГЛАВА VI

Положения, касающиеся судов, лишенных возможности управления, затонувших судов, случаев аварий и посадки на мель

Статья 91

Сигналы о помощи

Для получения помощи в случаях, предусмотренных ниже в статьях 92 и 93, внимание привлекается днем вращением вытянутой рукой куска ткани или другого подобного предмета, а ночью вращением любого огня. Кроме того внимание привлекается всяким другим визуальным или звуковым сигналом.

Статья 92

Потеря возможности управления

Когда судно по причине несчастного случая не в состоянии управляться, оно должно при приближении других судов, направление хода которых может вызвать столкновение, привлечь их внимание раньше, чем они приблизятся к нему, подавая непрерывные гудки свистком или сиреной или всякий другой подобный сигнал, указывая им, что оно не может управляться в соответствии с правилами, установленными настоящим Полицейским Регламентом.

Кроме того оно должно сделать все возможное, чтобы быстрее освободить фарватер и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим судам, подавая им сигналы о помощи. Последние должны по мере возможности оказать помощь.

Статья 93

Несчастные случаи

Когда судну из-за столкновения или несчастного случая грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, обязан сделать все возможное, чтобы направить его к одному из берегов с тем, чтобы освободить фарватер.

Когда одному из двух судов, по причине столкновения, грозит опасность затопления, капитан или шкипер другого судна должен применить все средства, которыми он располагает, чтобы удалить поврежденное судно с фарватера.

Те же обязанности лежат на судах, проходящих возле тонущего судна, которое просит их о помощи.

Если вследствие несчастного случая на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все суда, находящиеся вблизи, должны участвовать в их спасении.

Статья 94

Затонувшие суда и суда на мели

Если судно затонуло или село на мель на реке, его капитан или шкипер обязаны как можно скорее предупредить власти речной полиции или непосредственно, или через местные власти, которые находятся ближе всего, или же обращаясь к капитанам или шкиперам судов, проходящих вблизи, или же всяким другим способом.

Когда на мель села одна из единиц буксируемого вoза, буксир должен принять меры для снятия ее с мели; буксиру запрещается оставить ее прежде, чем он убедится, что способы, находящиеся в его распоряжении недостаточны для снятия ее с мели.

Капитан и экипаж судна, севшего на мель или затонувшего, должны оставаться на борту или вблизи места происшествия до прибытия представителей речной полиции.

Статья 95

Сигналы затонувших судов и судов на мели

Всякое севшее на мель судно, обязано поднять на видном месте днем от восхода солнца два цветных флага или два предмета шарообразной формы, расположенных вертикально на расстоянии друг от друга от 1,8 до 2 м.

Шары или шарообразные предметы, употребляемые в этих целях, должны иметь диаметр не менее 0,6 м.

Ночью судно на мели обязано показывать на том же месте два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии от 1,8 до 2 метров и имеющих достаточную силу, чтобы быть видимыми со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

То же самое обязаны делать суда, которые затонули и часть корпуса которых выступает над водой.

Когда капитан или шкипер судна предполагает, что судоходство возле его судна возможно, он обязан кроме того поднять со стороны фарватера днем белый флаг или кусок светлой ткани, а ночью белый якорный огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 96

Огни малых судов на мели или затонувших

Малые суда, стоящие на мели на реке, должны при приближении других судов, прежде чем наступит момент сближения, указать свое положение посредством непрерывных гудков или всяким другим сигналом, подаваемым имеющимися в их распоряжении средствами.

Когда возле сидящего на мели судна судоходство других судов возможно, малое судно поднимает со стороны фарватера днем белый флаг или кусок светлой ткани, а ночью — белый якорный огонь, предписанный выше в статье 86.

Статья 97

Предупредительный пост

Когда судно любого водоизмещения затонуло или село на мель и находится в положении, которое затрудняет или мешает судоходству, и если оно находится в таком месте реки, где вследствие конфигурации местности или по другим обстоятельствам, идущие вниз суда не могут вовремя заметить подаваемые сигналы, капитан или шкипер затонувшего или севшего на мель судна должен при первой возможности установить на берегу или на реке на достаточном расстоянии, выше места бедствия, предупредительный пост.

Обозначение положения затонувшего судна

Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью погруженным и таким образом невидимо, его капитан или шкипер обязаны кроме того временно указать его положение, установив над затонувшим судном плавающий предмет любой формы, снабженный ночью зеленым или красным огнем в зависимости от положения затонувшего судна по отношению к правому или левому берегу.

Предупредительный пост и плавающий сигнальный предмет могут быть убраны, как только проход будет огражден или когда власти речной полиции смогут принять другие меры, чтобы обезопасить судоходство на этом участке.

Освобождение фарватера от судов, затонувших или севших на мель

Когда затонувшее или севшее на мель судно затрудняет или препятствует судоходству, капитан или шкипер и собственник указанного судна, а также всякое заинтересованное лицо, обязаны немедленно употребить все имеющиеся у них средства, чтобы восстановить как можно скорее свободу судоходства; капитан или шкипер обязаны кроме того немедленно предупредить ближайшие власти речной полиции.

Если одно из лиц, перечисленных в первом абзаце этой статьи не выполняет своей обязанности по освобождению фарватера в промежуток времени, указанный ему компетентными властями, или отказывается произвести расчистку фарватера, или не может быть найден, необходимые меры будут приняты компетентными властями, которые потребуют возмещения расходов, имевшихся при этом. В срочных случаях власти могут разрушить судно.

Статья 99

Освобождение фарватера от затонувших предметов, которые не были подняты

Когда предмет, являющийся частью оснащения или груза судна, затонул на фарватере и может затруднять или препятствовать судоходству, капитан или шкипер судна обязан немедленно поднять этот предмет или же, если это невозможно, оградить его положение, соответственно положениям, установленным выше в статье 97 абзац второй. Кроме того он обязан немедленно предупредить власти речной полиции. Капитаны или шкиперы обязаны передать властям речной полиции первого же порта захода якоря, цепи и подобные предметы, которые они нашли на реке.

ГЛАВА VII

Положения, относящиеся к охране гидротехнических сооружений и работ, производящихся на реке

Статья 100

Охрана сооружений, предметов, употребляемых при строительных работах, знаков путевой обстановки и др.

Положения, предусмотренные в статьях 19, 21, 35 и 105 настоящего Полицейского Регламента, которые обязаны соблюдать капитаны и шкиперы во избежание причинения ущерба другим судам, плавучим сооружениям или снарядам, плотам или сплавляемому лесу, должны соблюдаться также по отношению к плавучим снарядам и предметам

или всяким другим предметам, используемым при гидротехнических и других работах, производимых на реке.

Кроме того, капитаны или шкиперы обязаны также заботиться, чтобы не причинять ущерба любым существующим или строящимся сооружениям, как-то: мосты, пристани, сооружения и установки, дамбы, мостовые сваи, причалы, облицовка берега, а также бакенам и др. знакам, установленным на реке или на берегу.

Статья 101

Оповещения для судоводителей о производящихся работах

Капитаны или шкиперы должны также следить, чтобы их суда не причиняли никаких препятствий производящимся работам.

Они обязаны в точности придерживаться указаний, передаваемых компетентными органами относительно прохода в местах, где производятся работы. Эти указания доводятся до их сведения в портах посредством вывешенных «Оповещений для судоводителей».

ЧАСТЬ III

ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛОТАХ

Статья 102

Размеры плотов

На участке Дуная между Ульм и Регенсбург размеры плотов не должны превышать 50 м длины и 9 м ширины.

Статья 103

Опознавательные знаки

На плотях должны быть указаны фамилия и местожительство собственника и отправителя, которые наносятся на щите достаточных размеров, поднятом таким образом, чтобы написанное могло быть прочитано с двух сторон.

Статья 104

Сплотка плотов

Части, составляющие плот, должны быть прочно скреплены между собой так, чтобы плот мог сопротивляться влиянию течения и волн, и быть составлены таким образом, чтобы не было выступающих за края плота частей, которые могут помешать плоту свободно проходить возле судов, искусственных сооружений, берегов и т. д.

Операции по сплотке и расформированию плотов, осуществляющиеся на реке, не должны затруднять или препятствовать судоходству.

Размеры плота должны легко определяться, даже если плот нагружен.

Статья 105

Меры предосторожности во время сплава и стоянки плотов

Во время сплава или стоянки плотов водитель должен следить за тем, чтобы не причинить помех судоходству и ущерба другим плотам, судам, плавучим сооружениям или снарядам, следующим или стоящим на реке.

Кроме того, водитель должен следить, чтобы не причинить ущерба уже существующим или строящимся сооружениям таким как : мосты, пристани, сооружения и установки, дамбы, причалы, мостовые сваи, облицовка берега, а также бакенам и другим плавучим или береговым знакам.

Он также должен точно следовать указаниям, даваемым компетентными властями относительно прохода в местах, где производятся работы. Эти указания доводятся до его сведения через вывешенные в портах «Оповещения для судоводителей».

Он должен заботиться также о безопасности своего плота.

Для этого водитель плота должен принять все необходимые меры ; однако к нему не относятся особые положения, действующие в государствах, по участкам которых он проходит, касающиеся экипажа, категории и количества спасательных установок и средств.

Статья 106

Осадка

Чтобы избежать опасности посадки на мель, водитель плота обязан проверять осадку плота, с тем чтобы она соответствовала глубинам на перекатах.

Статья 107

Проход под мостами

Во время прохода под постоянными мостами или понтонами, плоты должны придерживаться специальных правил, касающихся подобного прохода.

В случае отсутствия специального положения для плотов, последние должны проходить только через пролеты, обозначенные условными знаками, указывающие, через какой пролет моста разрешается проход.

Статья 108

Плавание плотов

Водитель плота должен стараться вести свой плот, по мере возможности, в стороне от пути следования судов и избегать, чтобы плот становился поперек течения реки.

Если несколько плотов идут самосплавом на короткой дистанции один за другим, они обязаны, по мере возможности, соблюдать между собой соответствующее расстояние, с тем, чтобы как можно меньше мешать движению судов и караванов.

Параллельный самосплав или счаливание плотов запрещается, за исключением случаев, когда они составляют одно целое, не превосходящее ни по ширине, ни по длине максимальных размеров, установленных выше в ст. 102.

Статья 109

Места, где запрещается волочить якоря и цепи

Запрещается плотам волочить якоря и цепи в местах, где проложены по дну телеграфные и другие кабели или трубы; эти места ограждены столбами, расположенными на берегу, со щитом, на котором изображен якорь штоком вниз.

Статья 110

Встречи с судами

При встрече с судами, идущими вверх или вниз, плоты, даже если они волочат якоря или цепи, обязаны держаться как можно ближе одного из берегов (по выбору), чтобы как можно меньше затруднять проход.

Статья 111

Огни плотов, следующих самосплавом ночью

На участке реки, где разрешается плавание плотов ночью, плоты, следующие самосплавом, обязаны ночью от захода до восхода солнца нести белый огонь, помещенный на достаточной высоте и обладающий достаточной силой, чтобы быть видимым со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Кроме того, при приближении судна с плота должны давать отмашку белым огнем в сторону приближающегося судна.

Статья 112

Запрещение следовать самосплавом

При недостаточной видимости, во время мглы, тумана, измороси, метели или проливного дождя, а также в темную ночь, самосплав плотов запрещается.

Статья 113

Постановка плотов на якорь и на швартовы

Плоты, стоящие на якорь или ошвартованные на реке, обязаны располагаться как можно ближе к берегу, чтобы оставить проходящим судам достаточно широкий фарватер.

Статья 114

Запрещение становиться на якорь на фарватере

Плотам запрещается бросать якорь в местах, где они могут являться препятствием или опасностью для судов и плотов, следующих по реке.

Если в исключительных случаях это положение не может быть соблюдено, положение якоря должно быть обозначено плавучим предометом любой формы; ночью этот плавучий предмет должен быть освещен зеленым огнем, если якорь находится со стороны правого берега и красным огнем, если он находится со стороны левого берега.

Статья 115

Места, где запрещается становиться на якорь и швартоваться

Запрещается плотам швартоваться в узкостях и крутых излучинах реки, у входа в каналы, вблизи устьев моста и на пути паромов.

Также запрещается бросать якорь в местах, где проложены телеграфные и другие кабели и трубы; эти места ограждаются столбами, расположенными на берегу, со щитом, на котором изображен якорь штоком вниз.

Статья 116

Стоянка плотов

Запрещается швартовать лагом два или несколько плотов вдоль берега, по которому осуществляется тяга.

Статья 117

Канаты и цепи, пересекающие фарватер

Когда канат или цепь ошвартованного плота пересекают фарватер, водитель плота обязан при приближении к нему судна, намеревающегося пройти мимо, немедленно отдать или притопить канат или цепь.

Статья 118

То же

Запрещается плотам оставлять канаты протянутыми поперек фарватера ночью или при недостаточной видимости.

Статья 119

Огни плотов, стоящих на якорь

Плоты, стоящие на якорь или на швартовах, должны нести от захода до восхода солнца на каждом конце со стороны фарватера белый огонь на достаточной высоте, но не превышающей 6 метров над уровнем воды, или же на плоту поддерживается костер.

Огни или костер должны быть видимы со всех точек горизонта.

Статья 120

Огни плотов на швартовах

Когда несколько плотов ошвартованы лагом у берега, только плот, находящийся ближе всего к фарватеру, несет огни, предписанные выше в статье 119.

Статья 121

Звуковые сигналы при недостаточной видимости

При недостаточной видимости, во время мглы, измороси, снегопада или проливного дождя водители плотов, намеревающиеся бросить якорь, во исполнение положений статьи 112, а также водители плотов, стоящих вне портов, должны криком указывать на их присутствие при приближении других судов.

Статья 122

Плоты на мели

При посадке плота на мель, его водитель должен сделать все возможное, чтобы снять плот с мели, и ему запрещается оставлять плот прежде, чем он убедится, что средства, находящиеся в его распоряжении недостаточны для этого.

Статья 123

Сигналы плотов, сидящих на мели

Плот, севший на мель на реке, должен нести днем от восхода солнца два сигнала или два предмета круглой формы, расположенные вертикально на расстоянии от 1,5 до 2 метров один от другого. Ночью

он должен показывать два красных огня, расположенных таким же образом, обладающих достаточной силой, чтобы быть видимыми со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 124

Очистка фарватера от плотов, препятствующих судоходству

Когда плот, севший на мель или затонувший, затрудняет судоходство или препятствует ему, водитель или собственник данного плота, заинтересованные лица и другие лица, которые имеют право распоряжаться данным плотом, должны немедленно употребить все средства, находящиеся в их распоряжении, чтобы в кратчайший срок восстановить свободное судоходство. Водитель плота обязан, кроме того, предупредить без промедления ближайшие власти речной полиции.

Если лица, указанные в положениях первого абзаца этой статьи, не выполняют своих обязанностей по освобождению фарватера в срок, указанный им компетентными властями, или если они отказываются предпринять меры по очистке фарватера, или если эти лица не могут быть найдены, необходимые меры будут приняты компетентными властями, которые потребуют возмещения понесенных ими затрат. В случае срочной необходимости власти могут прибегнуть к полному или частичному расформированию плотов.

ЧАСТЬ IV

ПОЛОЖЕНИЯ О СУДАХ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА

Статья 125

Определение

Положения этой части относятся к судам, на борту которых находится груз, требующий исключительной предосторожности при перевозке и при погрузо-разгрузочных операциях, т. е. вещества, его составляющие, способны, по своей природе, вызвать взрыв, воспламенение или общий пожар, который поставит в опасность все судно и даже может распространиться за пределы его.*

Статья 126

Ночные и дневные сигналы

Суда, перевозящие опасные вещества, определенные выше в статье 125, и стоящие на реке, должны нести днем в носовой части красный флаг треугольной формы.

* Перевозка мазута и сырого масла танкерами или в бочках, а также перевозка спирта, керосина, бензина или эфира в бочках или металлических бидонах, полностью непроницаемых, а также перевозка спичек в плотной упаковке рассматривается в рамках положений этой части, как перевозка обычных товаров.

Одинокое судно с механическим двигателем на ходу, перевозящее вещества, определенные выше в статье 125, должно нести ночью кроме огней, предписанных в статье 66 для паротеплоходов на ходу, красный огонь, указанный во 2 и 3 абзацах статьи 69.

Когда судно, указанное в предыдущем абзаце, ведет на буксире другие суда, оно должно показывать огни, предписанные выше статьей 69 для судов, буксирующих единицы, груженные опасными веществами.

Статья 127

Место судов, перевозящих опасные вещества, в буксирном караване

В буксирном караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно дальше удалены от других судов, насколько это совместимо с безопасностью судоходства.

Когда такое судно поставлено в конце воя, синий огонь, предписанный выше в статье 75, может быть расположен на отдельной единице, буксируемой на тросе.

Статья 128

Огни судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке

Всякое судно, перевозящее опасные вещества, должно при стоянке на якоре или на швартовах нести ночью красный огонь на расстоянии от 1,5 до 2 метров над ярким белым огнем, предусмотренным в статье 86; эти два огня должны быть видимы со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Эти огни должны находиться либо на борту судна, либо на соответствующей дистанции на берегу, либо на судне, помещенном между берегом и этим судном.

Статья 129

Танкеры

Танкеры, которые в связи с перевозкой опасных веществ, представляют еще опасность вследствие скопления в них газа, выделенного веществами, также должны соблюдать положения статей 126, 127 и 128.

Суда, вокруг корпуса которых над грузовой ватерлинией имеется светло-синяя полоса шириной не менее 15 см, не обязаны нести днем сигналы, предписанные выше в статье 126.

Статья 130

Запрещение в особых случаях

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, останавливаться под мостами, швартоваться или бросать якорь вблизи судов,

стоящих на реке, а также вблизи железной дороги или жилищ, расположенных возле берега. Им не разрешается производить операции по перегрузке опасных веществ на реке без соблюдения правил, установленных компетентными властями, и без их контроля.

Ч А С Т Ь V

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЛАВАНИЯ НА УЧАСТКАХ РЕЧНОЙ СЕТИ

Статья 133

Временные предписания

Капитаны, шкиперы или водители должны также соблюдать предписания, издаваемые властями речного надзора в «Навигационных оповещениях» для указания срочных мер, которые следует принимать для обеспечения судоходства в исключительных обстоятельствах или с тем, чтобы обеспечить безопасность работ, производящихся на реке.

Ч А С Т Ь VI

НАРУШЕНИЯ

Статья 135

Нарушения настоящего Полицейского Регламента будут преследоваться в соответствии с законодательством страны, на территории или под юрисдикцией которой они были совершены. Нарушитель будет наказан полицейскими мерами, предусмотренными в этом законодательстве, если он не подлежит более строгому наказанию в соответствии с действующими уголовными законами; с целью возмещения какого-нибудь убытка против нарушителя всегда могут быть также приняты меры, применяемые гражданским путем.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Общие положения	277
ЧАСТЬ I. Значение терминов, употребляемых в настоящем Полицейском Регламенте	277
ЧАСТЬ II. Положения, относящиеся к судам всех категорий.....	279
Глава I. Оознавательные и другие знаки	279
Глава II. Общие положения о плавании	281
Глава III. Положения, касающиеся встречи судов	285
Глава IV. Положения, которых следует придерживаться ночью и при недостаточной видимости	293
Глава V. Положения, касающиеся судов и плавучих снарядов, поставленных на якорь или ошвартованных на реке	298
Глава VI. Положения, касающиеся судов, лишенных возможности управления, затонувших судов, случаев аварий и посадки на мель	300
Глава VII. Положения, относящиеся к охране гидротехнических сооружений и работ, производящихся на реке	303
ЧАСТЬ III. Положения о плотках	304
ЧАСТЬ IV. Положения о судах, перевозящих опасные вещества.....	309
ЧАСТЬ V. Особые положения, касающиеся плавания на участках речной сети	309
ЧАСТЬ VI. Н а р у ш е н и я	311

РЕГЛАМЕНТ

О СУДОХОДСТВЕ И ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ НА УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 79

Согласно положениям статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в г. Белграде, и статей 5 и 11 Соглашения об учреждении речной Администрации Железных Ворот, подписанного 31 мая 1953 года в Оршова и Текля, Комитет речной Администрации установил на заседании 10 ноября 1955 года Регламент о плавании и лоцманской службе на участке Железных Ворот, а также Регламент о вспомогательной тяге у Гребень, являющиеся совместно с приложенными текстами неотъемлемой частью настоящего Постановления.

Положение статьи 189 Регламента о плавании и лоцманской службе на участке Железных Ворот, касающееся запросов вспомогательной тяги локомотивом в Сипском канале, соответствует, положениям Технического регламента об организации и действии локомотивной тяги в Сипском канале, установленного Правительством Федеративной Народной Республики Югославии 25 сентября 1952 года в Белграде.

На основе положений статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в г. Белград, и статей 5 и 11 Соглашения о создании речной Администрации Железных Ворот, подписанного 31 мая 1953 г. в г. Оршова и Текия, Комитет речной Администрации Железных Ворот установил, с учетом Основных положений о плавании на Дунае, принятых Дунайской Комиссией, нижеприведенный Регламент о плавании и лоцманской службе на участке Железных Ворот.

ГЛАВА I

Общие положения

Статья 1

Область применения настоящего Регламента

Судоходство на участке Железных Ворот от 1048 до 931 км осуществляется в соответствии с положениями настоящего Регламента.

Статья 2

Суда, к которым применяется настоящий Регламент

Положения настоящего Регламента применяются ко всем судам без различия флага, следующим или находящимся на стоянке на участке Дуная, указанном в статье 1 настоящего Регламента.

Статья 3

Период времени, когда судоходство на участке Железных Ворот разрешено

1. Судоходство на участке разрешается в период времени, начинающийся за час до восхода солнца и кончающийся спустя час после захода солнца.

Тем не менее, плавание судов допускается также и в другие часы при наличии нижеуказанных условий и на следующих участках реки :

a) между 931 км (Турну-Северин, соответственно Кладово) и 941 км (Тура-Вэйи) — при лунной или звездной ночи ;

b) между 951 км (Водица) и 957 км (Далбока) ;

c) между 957 км (Далбока) и 980 км (Люботино, соответственно Голубине) при лунной или звездной ночи, с согласия лоцмана, одиночным судам или караванам, следующим вниз по течению в составе до пяти порожних единиц, буксируемых в линию фронта ;

d) между 1016 км (Дренкова, соответственно Кожица) и 1048 км (Молдова-Веке, соответственно Винце) — только по фарватеру «средних и высоких вод».

2. Положения настоящего Регламента, касающиеся судов, следующих ночью, применяются только к участкам и в условиях, указанных в настоящей статье.

Статья 4

Обязанности судоводителя

Капитаны, шкиперы, соответственно штурманы судов должны соблюдать положения, предписанные органами речного надзора, ввиду применения настоящего Регламента и применять законоположения, касающиеся речного надзора, действующие на территории соответствующего государства.

Статья 5

Убежища и зимний отстой судов

Суда имеют право с соблюдением предписаний, действующих в Румынской Народной Республике, соответственно в Федеративной Народной Республике Югославии, получить убежище и стать на зимовку в местах зимнего отстоя и в зимовниках, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 6

Об экипаже судов

Экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии со штатом, определенным государством, флаг которого несет судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу или на стоянке.

Капитаны, соответственно лоцманы, судов должны иметь надлежащее удостоверение (дипломы) или свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а штурманы — на право занятия своей должности.

Порядок выдачи удостоверений (дипломов) и свидетельств, знания, требуемые от командного состава, и порядок проверки их знаний устанавливаются компетентными властями государства, флаг которого несет судно.

Статья 7

Навигационная путевая обстановка на Участке

Навигационная путевая обстановка на участке Железных Ворот указывает границы фарватера низких вод, а также препятствия, находящиеся на фарватере или в непосредственной близости от него.

Ограждение фарватера на участке Железных Ворот осуществляется Речной Администрацией Железных Ворот.

Количество и расстановка знаков навигационной путевой обстановки должны соответствовать требованиям безопасности плавания судов.

Администрация извещает судоводителей о всех изменениях, касающихся отмены или установки знаков навигационной путевой обстановки, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

Фарватер ограждается с момента освобождения водного пути от льда до наступления ледостава в Белграде (т. е. спустя 24 часа после его наступления) или с момента внезапного образования льда на Участке.

Администрация должна в течение 24 часов после снятия знаков навигационной путевой обстановки сообщить пароходствам (судовладельцам) о необходимости поставить суда на отстой в зимовник или увести их с Участка.

Однако, по просьбе заинтересованных пароходств (судовладельцев), Администрация может оставить на месте необходимые знаки навигационной путевой обстановки с тем, чтобы предоставить им возможность увести суда, которые не смогли достичь зимовника в течение вышеуказанного срока.

Статья 8

Маяки и береговые знаки

Каждое прибрежное государство устанавливает и содержит в интересах судоходства маяки и береговые знаки, которые должны отвечать требованиям безопасности дневного и ночного плавания.

Компетентные органы обоих государств должны сообщать о всех изменениях, происшедших в береговой навигационной обстановке, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

Статья 9

Запрещение устанавливать на судоходном фарватере заграждения и наносить ущерб гидротехническим сооружениям

Установка заграждений или сетей для рыбной ловли, а также нанесение ущербов гидротехническим сооружениям воспрещается.

Кроме компетентных органов Администрации, никто не имеет права пользоваться или изменять гидротехнические сооружения, находящиеся на Участке.

Статья 10

Опознавательные знаки и флаг

Номер и наименование, название или инициалы судовладельца, соответственно пароходства (руководящего органа), которому принадлежит судно, а также порт приписки должны быть нанесены на внешней обшивке судна с двух сторон. Эти данные должны быть легко различимы.

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

Статья 11

Шкалы осадки и грузовая ватерлиния

На всех судах, осадка которых может превышать 0,6 м, должны быть нанесены шкалы осадки.

На каждом борту должны быть нанесены три шкалы осадки: на носу, по середине и на корме с тем, чтобы осадка судна могла бы быть определена в любой момент.

На судне должна быть ясно нанесена грузовая ватерлиния, т. е. линия, указывающая предел, до которого судно может быть загружено.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах судна должен быть ясно нанесен круг диаметром в 0,15 м, пересеченный по диаметру горизонтальной линией длиной 0,25 м и шириной в 2 см. Нижний край этой линии совпадает с грузовой ватерлинией.

Статья 12

Судовые документы

Суда должны иметь следующие судовые документы:

а) суда свыше 10 тонн водоизмещением:

1) Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (удостоверение о национальности);

2) Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно);

3) Мерительное свидетельство;

4) Санитарное свидетельство для пассажирских судов и для барж грузоподъемностью свыше 1000 тонн, а также для грузовых самоходных судов и буксиров мощностью более 150 л. с. (санитарный патент);

5) Удостоверение на годность к плаванию (разрешение на плавание);

6) Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или свидетельств, дающих командному составу судна право на судовождение, а механикам — право на управление механизмами);

7) Судовой журнал;

8) Котловую книгу на судах с паровыми котлами;

9) Свидетельство на право пользования радиостанцией и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию;

10) Машинный журнал на судах с механическим двигателем и книгу осмотра баллонов на самоходных судах, имеющих воздушные баллоны;

11) Пассажирское свидетельство на пассажирских судах, указывающее допускаемое количество пассажиров;

12) Инвентарную книгу;

13) Санитарный журнал.

б) Малые суда менее 10 тонн водоизмещением:

1) Свидетельство на право плавания под флагом государства, который оно несет (судовой билет);

2) Удостоверение на годность к плаванию (разрешение на плавание);

3) Пассажирское свидетельство на пассажирских судах, указывающее допускаемое количество пассажиров;

4) Судовая роль.

Примечание : Для спортивных катеров и лодок достаточно наличия удостоверения на годность к плаванию.

Статья 13

Положения, касающиеся грузоподъемности, грузовместимости и пассажировместимости

Нормы грузоподъемности, грузовместимости и пассажировместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

Ответственность за выполнение настоящего положения возлагается на капитана, шкипера, соответственно штурмана судна, а также на компетентные органы порта отправления.

Статья 14

Звуковые сигнальные средства

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

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

Звуковые сигналы должны быть ясно различимы.

Статья 15

Снабжение судов

Все суда должны иметь в достаточном количестве противопожарные, спасательные, сигнальные, и водоотливные средства, а также другие судовые принадлежности, в соответствии с нормами, установленными компетентными властями государства, флаг которого несет судно.

Статья 16

Запрещение выхода в плавание

При выходе в плавание каждое судно должно находиться в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность плавания.

Капитан порта отправления может запретить выход судна в плавание в следующих случаях :

а) при отсутствии свидетельства на право плавания под флагом государства, который несет судно (удостоверение о национальности);

b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию (разрешение на плавание);

с) при неукомплектованности судна экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно:

— для судов, не требующих постоянного проживания на борту экипажа — не менее одной полной смены;

— для остальных судов — не менее двух смен;

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

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

f) если загрузка судна нарушает его допускаемую осадку;

g) если размещение груза мешает видимости рулевых;

h) если количество пассажиров, принятых на судно, больше, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажировместимости;

i) при неисправно действующем рулевом устройстве;

j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнализационных и якорных средств или при неисправности битенгов.

Контроль за исполнением настоящих положений возлагается на капитана порта отправления и на судовладельца.

ГЛАВА II

Освидетельствование судов при входе на участок

Статья 17

Обязательное освидетельствование судов при входе на участок

Освидетельствование при входе на участок является обязательным.

Освидетельствование производится за счет Администрации старшим официальным лоцманом, находящимся на лоцманской станции или же представителем речного надзора, находящимся на службе в Администрации, либо лоцманом судна (если на соответствующей станции не имеется официального лоцмана или представителя речного надзора).

Статья 18

Порты освидетельствования судов

Для производства освидетельствования, предусмотренного в статье 17, каждое судно, желающее войти на Участок, должно остановиться в портах Молдова-Веке — Винце или Дренкова — Кожница, соответственно Турну-Северин — Кладово.

Порты, где находятся органы Администрации, которым поручено освидетельствование судов, указываются красным флагом, на котором посредине нанесены белым цветом буквы «С.—Р.»; флаг поднимается до места на мачте, установленной в порту.

Статья 19

Обязанности капитана при освидетельствовании судна

Капитан, шкипер, соответственно штурман, обязаны облегчать работу органа Администрации при освидетельствовании судна и по возможности лично оказывать ему содействие.

Статья 20

Техническое состояние механизмов и оборудования

При входе судов на участок механизмы, оборудование, инструменты, а также средства для маневров и буксировки должны быть в безупречном состоянии. Капитан, шкипер, соответственно штурман, обязаны подтвердить таковое органам Администрации, которым поручено освидетельствование судов.

При необходимости может быть произведена проверка механизмов, оборудования и средств для маневров и буксировки.

Статья 21

Объекты освидетельствования

Освидетельствование, предусмотренное статьей 17, касается:

- a) удостоверения на годность к плаванию;
- b) возможности управления судном — рулевое устройство должно хорошо действовать;
- c) возможности буксирования для самоходных судов — буксировочные средства судов, буксирующих на участке, должны находиться в исправном состоянии;
- d) возможности буксирования судов, подлежащих буксировке — битенги должны быть в исправном состоянии, обеспечивая буксировку в надлежащих условиях;
- e) действия водоотливных насосов — наличие возможности привести их в действие в любой момент;
- f) действия якорных средств — наличие возможности привести их в действие в любой момент;
- g) корпуса судна — корпус судна должен быть непроницаемым и на судне не должно находиться в большом количестве цементных кессонов;
- h) осадки — осадка должна отвечать положениям статьи 22;
- i) погрузки судна — груз на судне не должен превышать максимальную грузоподъемность, указанную в судовых документах;

й) размещения груза — груз должен быть размещен таким образом, чтобы на баржах и наливных судах не имелось большой разницы между осадкой кормы и носа и чтобы остойчивость судна была в общем обеспечена ;

к) груза на палубе — груз на палубе должен быть размещен таким образом :

— чтобы у бортов имелся проход шириной не менее 0,6 м ;

— чтобы у водоотливных средств и битенгов было обеспечено пространство, необходимое для работы с ними ;

— чтобы высота груза не превышала 0,80 м над платформой руля ;

л) наливных судов — все отверстия на палубе, через которые можно проникнуть в трюм, предназначенный для перевозки легковоспламеняющихся веществ, должны быть непроницаемо закрыты. Газовый трубопровод должен быть снабжен металлической крышкой для предотвращения огня.

На продольных и поперечных переборках не должны находиться отверстия, не имеющие крышек.

Статья 22

Нормы осадки

Нормы осадки судов, действующие на Участке, следующие :

— на фарватере «малых вод» между Турну-Северин и Люботино, соответственно Кладово и Голубине, — отметка уровня воды по водомерному посту Оршова, увеличенная на 100 см ;

— на фарватере «малых вод» между Люботино и Молдова-Веке, соответственно Голубине и Винце, — отметка уровня воды на данный день по водомерному посту Дренкова, увеличенная на 140 см. Между Дренкова и Молдова-Веке, соответственно Кожица и Винце, Администрация в особых случаях может допустить осадку, соответствующую отметке уровня воды на данный день по водомерному посту Дренкова, увеличенную на 160 см.

Нормы осадки на фарватере «малых вод» вписываются в специальный реестр и ежедневно вывешиваются по месту пребывания Администрации, а также на лоцманских станциях, и в случае необходимости, в других пунктах Участка ; при этом они должны быть указаны крупным шрифтом, легко различимым с судов на ходу.

Нормы, применяемые на фарватере «средних» и «высоких вод», указаны в таблице (стр. 330-331).

Статья 23

Разрешение на плавание

Если все условия, предусмотренные в статье 21, выполнены, то орган Администрации, которому поручено освидетельствование, или особый лоцман, который освидетельствовал судно, выдает разрешение на плавание, без которого судно не может плавать на участке.

Разрешение на плавание составляется в 2-х экземплярах, один из которых выдается капитану или судоводителю, соответственно шкиперу, а второй остается у органа освидетельствования судов. Если по получении разрешения на плавание судно, не покинув участок производит погрузку или разгрузку, то лоцман, находящийся на самоходном судне, должен вновь проверить осадку и размещение груза на судне, производившем эти операции; если по проверке данных лоцман устанавливает, что они отвечают положениям статьи 21, он выдает капитану новое разрешение на плавание.

Разрешение на плавание должно постоянно находиться у капитана, судоводителя или шкипера освидетельствованного судна и представляться по просьбе лоцмана.

Статья 24

Суда, не отвечающие условиям, требуемым для прохождения участка

Если освидетельствованное судно не отвечает условиям, предусмотренным в статье 21, то орган Администрации, которому поручено освидетельствование судов, должен немедленно доложить об этом Навигационной службе Администрации и не выдавать Разрешения о плавании, не получив на это от нее указаний.

Одновременно он должен сообщить капитану, судоводителю, шкиперу, соответственно судовладельцу, освидетельствованного судна о причинах задержки выдачи разрешения.

Статья 25

Решения Навигационной службы Администрации, касающиеся судов, не отвечающих условиям, требуемым для прохождения участка

На основе доклада, указанного в предыдущей статье, Навигационная служба Администрации решает вопрос о принятии надлежащих мер.

Навигационная служба может принимать следующие решения:

а) дать указания на проводку судна в состоянии, в котором оно находится;

б) предписать в зависимости от случая меры предосторожности для прохождения участка, так например, увеличение рулевого экипажа, применение надлежащих средств буксировки, взятие на борт опытного лоцмана и т. д.;

Показание уровней воды по водомерному посту Дренкова

Осадки в мм	Развалины Голубца	Стенца-Тесингунт	Дренковина-шахта Козла	Дренковина-Дойка после Босман	Дойка-Пягара-Дунга	Штубница-Песлаз до правого берега	Бышолт	Медвежье-Тахталия	Исла-буи № 4	Сасна - Райн-кану
XXIII	104	266	253	274	250	292	110	312	292	177
XXII 1/2	98	260	247	267	244	286	105	306	286	171
XXII	92	253	241	261	239	281	100	301	281	165
XXI 1/2	85	247	235	255	235	275	95	295	275	158
XXI	80	242	230	250	230	270	90	290	270	152
XX 1/2	75	239	225	245	225	265	85	285	265	147
XX	71	234	220	240	220	260	80	280	260	142
XIX 1/2	65	230	212	235	215	255	75	275	255	137
XIX	57	225	204	229	209	250	70	269	249	135
XVIII 1/2	54	220	199	224	204	244	65	264	244	131
XVIII.....	51	216	194	219	200	239	60	260	239	127
XVII 1/2	46	211	189	213	194	233	55	253	235	122
XVII	42	206	183	208	189	227	50	248	228	117
XVI 1/2	36	201	178	203	184	222	45	243	223	113
XVI	31	196	173	198	178	216	40	238	218	111
XV 1/2.....	26	188	168	190	169	206	35	230	210	108
XV	22	180	157	182	160	198	30	222	202	105
XIV 1/2	17	170	146	171	150	188	25	212	193	101
XIV	11	161	138	163	141	179	20	203	183	97
XIII 1/2	5	153	132	155	133	171	15	195	176	93
XIII	0	146	125	148	126	164	10	188	168	91
XII 1/2	-5	139	118	142	119	157	5	181	161	87
XII	-9	132	111	134	110	150	0	174	154	83
XI 1/2	-14	124	103	124	100	141	-5	165	144	79
XI	-20	114	95	116	94	132	-10	156	136	76
X 1/2	-24	104	87	108	85	122	-15	146	126	73
X.....	-29	96	79	97	77	113	-20	137	117	70

Нормы, предусмотренные в настоящей статье, относятся только к буксируемым судам.

Показание уровня воды по водомерному посту Оршова
Старый путь

Осадки в мм	Трикуле	Высоты у дамбы	Выход в канал / расстояние между пиве-мерами 4 и 5	Высота - Вьюророна	Солырин	Пиве казин / Апп	Выше казин / Апп	Маяк / Двур-дур (Маяк / Звездный / Ворота)	Гура-Един-Остров
XXIII ..	434	330	275	226	400	500	497	460	252
XXII 1/2	422	315	268	219	389	487	479	456	246
XXII ...	411	302	261	212	379	475	467	444	240
XXI 1/2..	399	290	255	206	369	464	455	422	235
XXI	388	281	250	200	360	452	444	412	230
XX 1/2 ..	376	275	245	197	350	442	434	402	226
XX	365	266	240	192	343	432	424	392	222
XIX 1/2..	353	259	236	188	335	421	414	381	217
XIX	343	249	229	183	329	411	403	371	211
XVIII 1/2	335	241	224	178	321	400	393	360	206
XVIII ...	322	234	219	174	312	390	382	350	201
XVII 1/2	308	223	215	170	303	379	371	339	195
XVII	294	215	211	167	293	368	361	329	189
XVI 1/2 ..	285	208	207	163	284	358	350	318	184
XVI	275	202	202	159	275	348	340	308	179
XV 1/2 ..	263	194	196	155	267	337	329	297	174
XV	250	187	190	150	260	329	319	289	167
XIV 1/2 .	242	179	184	146	250	321	308	281	161
XIV	236	172	178	141	240	311	298	271	157
XIII 1/2 .	230	164	172	137	227	300	287	260	153
XIII	224	157	167	134	220	292	277	252	149
XII 1/2 .	215	149	162	132	214	284	266	244	144
XII	208	142	157	129	207	269	255	229	140
XI 1/2 ..	201	134	151	121	200	258	245	218	136
XI	195	126	146	117	193	248	234	208	132
X 1/2	187	119	140	113	187	237	224	197	127
X	179	113	135	108	180	227	213	187	122

В зависимости от типа судна Администрация уменьшает на 10—20 см норму для самоходных судов.

с) предварительно потребовать ремонта судна или приведения его в соответствующее состояние судовладельцем ;

д) предписать производство особого досмотра экспертом или комиссией, назначенной Навигационной службой Администрации, в состав которой входит представитель судовладельца.

Статья 26

Выдача разрешения на плавание после производства экспертизы

Эксперт или комиссия, указанные в предыдущей статье, могут принимать решения, предусмотренные в статье 25.

Если решение предписывает применение процедуры, указанной в пункте «а» статьи 25, то эксперт или комиссия дает указание о выдаче разрешения на плавание.

Если решение предписывает применение процедуры, указанной в пункте «б» статьи 25, то эксперт или комиссия дает указания о выдаче разрешения на плавание с занесением в него принятого решения.

Если решение предписывает применение процедуры, указанной в пункте «с» статьи 25, судно обязано выполнить его, если оно желает пройти через участок. По выполнению решения судну выдается разрешение на плавание, согласно положениям статей 21 и 23.

Статья 27

Освидетельствование новых судов

Новые суда должны отвечать условиям, предусмотренным статьей 21, за исключением пунктов «h» и «i», а их осадка и норма погрузки должны соответствовать положениям настоящей статьи.

Осадка новых судов не должна при первом прохождении по участку превышать нормы на данный день, уменьшенной на 30 см.

Одновременно количество груза на новых грузовых судах не должно превышать нижеследующего процента максимальной грузоподъемности судна :

для судов грузоподъемностью менее 1000 тонн — 90% ;

для судов грузоподъемностью от 1000 до 1200 тонн — 75% ;

для судов грузоподъемностью от 1200 до 1500 тонн — 60% ;

для судов грузоподъемностью более 1500 тонн — 50% ;

Если прохождение участка имело место в хороших условиях, то Администрация может разрешить судну увеличить свой груз. Однако, при этом осадка не должна превышать более чем на 10 см осадку, имевшуюся при первом прохождении участка. Далее Администрация может разрешить на основе повторных наблюдений последующие прохождения участка с грузом, соответственно увеличивающим каждый раз осадку на 10 см до максимальной загрузки судна. После чего судно должно отвечать условиям, касающимся осадки и погрузки, предусмотренным в пунктах «h» и «i» статьи 21.

Норма, одобренная для судна, проходящего Участок в хороших условиях, действительна для всех остальных судов одинакового типа и конструкции.

Для этой цели Навигационная служба Администрации ведет учет норм, одобренных для судов с лимитирующей осадкой.

Статья 28

Орган освидетельствования новых судов

При входе на Участок освидетельствование новых судов осуществляется экспертом или комиссией, предусмотренными в статье 25.

Если условия, предписанные статьями 21 и 27, выполнены, то эксперт, соответственно комиссия, проверяет остойчивость и способность судна маневрировать.

Статья 29

Освидетельствование остойчивости и способности маневрировать новых судов

Остойчивость судна контролируется тщательной проверкой осадки на носу и на корме с каждого борта для констатации изменений постоянной осадки судна, указывающей на недостаточную непроницаемость переборок судов, перевозящих жидкие грузы. Способность судна маневрировать проверяется на ходу в стоячей воде, проведением надлежащих рулевых маневров.

Статья 30

Разрешение на плавание для новых судов

Если новое судно отвечает всем требуемым условиям, оно получает разрешение на плавание.

Если судно не выполнило всех необходимых условий, то эксперт или комиссия может принять решения :

- a) об уменьшении загрузки судна по сравнению с предусмотренной нормой ;
- b) о внесении конструктивных изменений судна ;
- c) о запрещении прохождения участка.

По выполнению судовладельцем условий, указанных в пунктах «а» и «б» настоящей статьи, судно подлежит новому освидетельствованию, после которого оно получает разрешение на плавание.

Статья 31

Протокол комиссии об освидетельствовании судна

Решения комиссии, предусмотренные статьями 26 и 30, записываются в протокол, составляемый в 3-х экземплярах, один экземпляр

направляется Комитету Администрации, второй выдается судовладельцу, а третий сохраняется в архивах Навигационной службы Администрации.

Если судовладелец считает, что решение, записанное в протокол, является необоснованным, он имеет право представить письменный протест Комитету Администрации, который принимает решение в качестве последней инстанции.

ГЛАВА III

Плавание судов

Статья 32

Общие правила

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

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

Статья 33

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре или ошвартованных вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 34

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

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

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

д н е м — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет; размер сторон щита 1,5 метра. На щит нанесен перевернутый (штоком вниз) якорь адмиралтейского типа, черного цвета;

н о ч ь ю — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—5 метров над самым высоким уровнем воды.

Все места паромных переправ должны быть ограждены ниже-следующими знаками предупреждения, расположенными от места переправ в 250 метрах как сверху, так и снизу :

д н е м — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета ;

н о ч ь ю — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над самым высоким уровнем воды.

Статья 35

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений :

Мощность судов, выделяемых для буксировки должна быть достаточной для безопасного выполнения всех требуемых маневров.

Максимальное число единиц, буксируемых одновременно, и их размещение в караване определены в приложении В настоящего Регламента.

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

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

Статья 36

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 37

Буксировка методом толкания

Буксировка судов методом толкания на Участке запрещена.

Статья 38

Следование судов самосплавом

Следование судов самосплавом запрещается за исключением случаев форс-мажор.

Статья 39

Плавание в особых условиях

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

Плавание в пасмурную погоду в каналах, узкостях и на огражденных фарватерах регламентируется гл. VI настоящего Регламента.

Статья 40

Запрещение приближаться

На всех участках, где обгон запрещается, одиночные суда и караваны должны оставлять между собой и судами, идущими впереди, расстояние, равное по крайней мере двойной длине баржи.

Статья 41

Плавание по фарватеру «средних» и «высоких вод»

Суда, которые согласно своей осадке могут следовать по фарватеру «средних» и «высоких вод», должны пользоваться им, оставляя фарватер «низких вод» для судов, осадка которых обязывает их следовать по этому фарватеру.

Перед тем, чтобы перейти на фарватер «средних» и «высоких» вод, суда должны подать два продолжительных звуковых сигнала.

Суда, следующие по фарватеру «средних» и «высоких вод», не должны учитывать сигналов семафорных станций, за исключением случаев, указанных в главе VI настоящего Регламента. Однако при встрече они должны предоставлять приоритет судам, следующим по фарватеру «низких вод».

Статья 42

Суда, выделенные для спасательных работ

Навигационная служба Администрации обеспечивает по мере возможности беспрепятственное прохождение судам, выделенным для спасательных работ или направляющимся оказать помощь судну, потерпевшему аварию.

Эти суда обязаны своевременно сообщить Администрации час их прихода на Участок и место их назначения.

Статья 43

Пассажирские суда

Пассажирские суда пользуются во всех случаях приоритетом в прохождении по участку за исключением случая, указанного в статье 42 настоящего Регламента.

Навигационная служба Администрации обеспечивает по мере возможности во всех обстоятельствах приоритет в прохождении по участку пассажирских судов.

Статья 44

Звуковые сигналы при встречах

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

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

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

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

Продолжительность короткого звука — 1—2 секунды, а длинного звука — 4—6 сек.

Перерыв между последовательными звуками — 1—2 секунды.

Статья 45

Опасность столкновения при встрече

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

Статья 46

Судно, идущее сверху, избирает курс

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

При одновременном подходе двух судов к труднопроходимому участку, на котором плавание не регулируется семафорной станцией (Глава VI), право прохода первым принадлежит судну, идущему сверху.

Исключительный случай

Однако, если одиночное судно, следующее вниз по реке, и судно, следующее с буксирным возом вверх сближаются на встречных курсах таким образом, что возникает опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, идущему с буксирным возом, если этим маневром оно не подвергает себя опасности.

Статья 47

Исключение из общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 45 настоящего Регламента без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно вовремя предупредить об этом судно, которое приближается, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, предусмотренные ст. 60 настоящего Регламента, указывая этим, что оно уклоняется влево.

Судно, предупрежденное двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, производя при этом соответствующий маневр.

Если предупрежденное судно не может выполнить необходимый маневр без опасности для себя или буксируемых им судов, оно обязано уведомить об этом последовательными сигналами, состоящими из не менее 5-ти коротких звуков, указывая этим на возможность уклониться влево. В этих случаях капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять соответствующие меры и выполнить маневры, требуемые данным обстоятельством.

Статья 48

Расхождение на труднопроходимых участках реки по фарватеру «средних» и «высоких вод»

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

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно не мешает или не угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 49

Места запрещения встречи и обгона на фарватере «средних» и «высоких вод»

На фарватере «средних» и «высоких вод», в местах, где не имеется достаточной ширины, параллельное плавание, обгон и расхождение судов запрещаются.

Статья 50

Плавание судов, не имеющих собственных двигателей

Плавание одиночных судов, не имеющих собственных двигателей, по фарватеру «низких вод» запрещено.

Статья 51

Запрещение пересечения курса судна

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

Статья 52

Обгон судна вне каналов и узкостей

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

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

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

Статья 53

Когда сохраняется курс следования судна вне каналов и узкостей

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого, или два судна, идущие в противоположных направлениях, момент сближения которых наступает, обязаны сохранить

свое положение по отношению к берегам, если они считают, что, следуя по фарватеру, каждое по той стороне, на которой в данный момент оно находится, они разойдутся на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 54

Обгон при входе в узкость и в каналы

Если одиночное судно на малой скорости или буксирующее судно настигнуто у самого входа в узкость другим одиночным судном, оно обязано по требованию последнего, дав пять последовательных длинных звуковых сигналов, ждать обгона у входа в узкость.

Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 52 настоящего Регламента.

Статья 55

Малые суда уступают дорогу

Малые суда уступают дорогу всем остальным судам, согласно положениям настоящего Регламента.

Статья 56

Когда буксирный воз приравнивается к одиночному судну

Буксирный воз любого состава приравнивается к самоходным судам, идущим одиночно, и обязан так же, как и последние придерживаться правил, изложенных в настоящем Регламенте.

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

Статья 57

Движение паромов

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

ГЛАВА IV

Об огнях и сигналах

Статья 58

Видимость огней

Слово «видимый» в настоящем Регламенте означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 59

Время несения огней

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

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

Статья 60

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

Визуальные сигналы, указанные выше в ст. 47, исполняются с правого борта :

- д н е м — отмахкой с правого борта темно-синим флагом ;
- н о ч ь ю — показыванием ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к встречному судну.

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

Статья 61

Огни самоходного судна на ходу

Самоходное судно на ходу должно нести :

- a) на фок-мачте или впереди фок-мачты, а если судно не имеет такой мачты, то на передней части судна, на высоте не менее 6 метров над ватерлинией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, яркий белый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° , т. е. по $112^{\circ}30'$ с каждого борта, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 4 километров ;
- b) на правом борту — зеленый огонь, видимый по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;
- c) на левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;
- d) на корме — синий огонь, видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^{\circ}30'$ с каждого борта от кормы прямо назад на каждую сторону судна ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 метров.

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

Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися, по меньшей мере,

на 0,90 метра вперед от огня для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны судна через нос.

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

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

Статья 62

Огни для парусных судов на ходу

Парусное судно на ходу должно нести огни, предписанные в ст. 61 п. п. «b», «c» и «d» для самоходного судна на ходу, за исключением белого огня, упомянутого в п. «a», которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

Парусное судно из категории «малых» должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 61 п. п. «b» и «c».

Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зеленый и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 63

Огни для самоходных судов из категории «малых»

Самоходные суда из категории малых должны нести на ходу:

a) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы на видном месте и на высоте не менее 2 метров над уровнем воды яркий белый огонь, как предписано в ст. 61 п. «a»; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

b) бортовые огни зеленый и красный, как это указано выше в ст. 62, § 2.

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

Статья 64

Огни для буксируемых судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 61, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнем, указанным в пункте «a» той же статьи, и расположенный под ним на расстоянии от 1 до 2 метров по вертикали.

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе IX настоящего Регламента, буксир должен нести, кроме всех прочих предписанных огней, огонь красного цвета, видимый только с носа и с расстояния в полтора километра. Этот огонь должен находиться

от зеленого бортового огня на расстоянии полутора метров, измеренных по ширине судна, и на расстоянии в полтора метра, измеренных по высоте судна. Бортовые огни должны быть установлены таким образом, чтобы не быть закрытыми судами, идущими лагом.

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда. Сила этого огня должна быть уменьшена матовым или желобчатым стеклом и он не должен быть виден впереди буксира.

Статья 65

Отличительные знаки буксирующих судов днем

Буксирующее судно должно нести днем на топе мачты синий прямоугольный флаг.

Статья 66

Синий огонь при буксировке

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно, занимающее крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 61 п. «d».

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

Когда суда буксируются в кильватер (гуськом) или строем фронтов (пыжами), даже если в то же время буксир ведет лагом ошвартованные суда, синий огонь несут только суда, замыкающие каждую группу воза.

Если в хвосте воза идет группа судов, счаленных фронтом, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 67

Опознавательный знак для судов симметричной формы

Суда, симметричная форма которых не дает возможности отличить нос от кормы, должны нести на ходу для указания направления их хода диск диаметром не менее 60 см с нанесенными красными и белыми горизонтальными полосами, который установлен перпендикулярно в продольной плоскости судна, на конце судна, смотря по его ходу.

Статья 68

Визуальные сигналы для шлюпок на ходу

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

Статья 69

Звуковые сигналы при неблагоприятных атмосферных условиях для судов на ходу

Во время мглы, тумана, ливней и пурги судно на ходу обязано подавать через промежутки не более двух минут один длинный звук свистком или сиреной, когда оно идет одиночно; один длинный и два коротких звука, если оно ведет на буксире другие суда.

При плавании в вышеуказанных условиях по огражденным фарватерам следует соблюдать положения ст. 131, 139, 159, 168, 179 и 203 настоящего Регламента.

При буксировке только впереди идущий буксир обязан выполнять постановление настоящей статьи.

Запрещается при любых обстоятельствах бить в колокол, когда судно на ходу.

Статья 70

Звуковые сигналы при неблагоприятных атмосферных условиях для малых судов на ходу

Малое судно, идущее под парусами или на веслах не обязано подавать сигналов, указанных выше в ст. 69, но оно должно подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 71

Огни для судов на якоре или ошвартованных

Судно, когда оно стоит на якоре или ошвартовано, должно ночью нести на носу на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Когда несколько судов стоят ошвартованными лагом у берега или на якоре на реке, только судно, стоящее первым от фарватера, должно нести огонь, предписанный настоящей статьей.

Статья 72

Звуковые сигналы при неблагоприятных атмосферных условиях для судов на якоре или ошвартованных

Во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя судно, стоящее вне порта и не освободившее полностью фарватер, обязано как днем, так и ночью подавать сигналы — учащенный звон в колокол или в другой подходящий предмет через промежутки не более одной минуты, каждый раз в течение приблизительно пяти секунд.

Статья 73

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

Запрещается судну, стоящему на реке, пользоваться свистком или сиреной при приближении других судов и подавать сигналы без законного повода.

Статья 74

Сигналы о помощи при невозможности управления

Для получения помощи внимание привлекается :

д н е м — вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или подобного предмета ;

н о ч ь ю — вращением в таком же порядке любого огня.

Внимание также привлекается любым подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Если судно лишено возможности управляться, оно должно при приближении к нему других судов, указывать об этом непрерывной подачей более 5 звуков свистком или сиреной или всяким другим подходящим сигналом.

Судно, не имея возможности управляться, должно сделать все, чтобы сойти как можно скорее с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим мимо судам, подавая им сигнал о помощи.

Все суда, проходящие мимо или находящиеся поблизости, должны оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если это не угрожает опасностью судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Статья 75

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять :
д н е м — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально ;

н о ч ь ю — два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии от 1,80 до 2 метров друг от друга.

Шары или круглые предметы, употребляемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 метра.

Огни должны быть видны по всему горизонту с расстояния не менее одного километра.

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась над водой.

Когда капитан или судоводитель полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять со стороны свободного прохода :

д н е м — белый флаг или кусок светлой материи ;

н о ч ь ю — огни для судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 71.

Статья 76

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов известить приближающиеся суда о своем положении непрерывными свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода:

днем — белый флаг или кусок ткани светлого цвета,
ночью — белый якорный огонь, предписанный выше ст. 71.

Статья 77

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

Если судно стоит на мели или затонуло в положении, затрудняющем судоходство, и в таком месте реки, где из-за очертания местности или по любой другой причине суда, идущие вниз, не могут вовремя увидеть подаваемые им сигналы, капитан, судоводитель или шкипер затонувшего или стоящего на мели судна должен, при первой возможности, выставить на берегу или на реке, на достаточном расстоянии, выше места бедствия, временный оповещательный пост.

Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью под водой, капитан, судоводитель или шкипер должен также временно обозначить его положение, поставив на якоре над затонувшим судном какой-либо плавучий предмет любой формы, на котором ночью должен устанавливаться зеленый или красный огонь в зависимости от того, стоит ли затонувшее судно ближе к правому или к левому берегу, или же белый огонь, если затонувшее судно находится на середине русла и проход мимо него возможен с одной и с другой стороны.

Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда Администрация или компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

Администрация должна принять все необходимые меры для ограждения в возможно короткий срок судна, затонувшего на фарватере или в непосредственной близости от него.

Если судно затонуло в порту, расположенном на Участке, эти меры принимаются компетентными органами соответствующего государства.

Статья 78

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

Плоты, стоящие на швартовах или на якоре, должны от захода до восхода солнца нести на каждой своей оконечности, находящейся

на стороне фарватера, белый огонь, установленный достаточно высоко, но не выше 6 метров над уровнем воды, видимый со всех точек горизонта и с расстояния не менее одного километра.

Если два или несколько плотов ошвартованы лагом у берега, только плот, находящийся на стороне фарватера, должен нести огонь, указанный в предыдущем абзаце.

Статья 79

Плоты, стоящие на мели, и их визуальные сигналы

В случае посадки на мель плотовщик должен стараться привести плот в плавучее состояние и не должен покидать его, не установив что средства, которыми он располагает, недостаточны для этой цели.

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести:

днем — от восхода солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии в 1,5—2 метра друг от друга;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии в 1,5—2 метра друг от друга.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 80

Сигналы на плавучих снарядах

На плавучих снарядах во время их работы поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы:

днем — черный шар диаметром 0,60 метра;

ночью — зеленый или красный огонь в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

При приближении к плавучему снаряду судно подает один предупредительный продолжительный звуковой сигнал.

Если проход мимо стоящего на фарватере плавучего снаряда свободен, то по получении предупредительного сигнала от подходящего судна, со снаряда должны дать продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, сделать сигнал со стороны свободного прохода:

днем — отмашку черным флагом;

ночью — показывание зеленого или красного дополнительного огня в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

Кроме этого, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы в соответствии с правилами ограждения фарватера.

В случае невозможности прохода, на снаряде поднимаются на мачте или другом видном месте следующие сигналы:

днем — три черных шара диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии до 2 метров друг от друга :
ночью — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 81

Звуковые сигналы судов при входе в порт или выходе из него, подходе к месту якорной стоянки или отходе от него

При входе в порт или при выходе из него, а также при подходе к месту якорной стоянки или отходе суда должны указать свое намерение подачей одного длинного и одного короткого звуковых сигналов.

ГЛАВА V

Регламент о лоцманской службе

Статья 82

Лоцманская проводка на участке

Лоцманская проводка судов на участке Железных Ворот обязательна, ее могут осуществлять только лоцманы Администрации или лоцманы пароходств, получившие на это разрешение Администрации.

Статья 83

Официальные и частные лоцманы

Администрация располагает корпусом лоцманов, являющихся официальными лоцманами.

Дунайские государственные пароходства могут иметь своих лоцманов, которые являются частными лоцманами.

Статья 84

Комплектование лоцманов

При успешной сдаче экзаменов в Администрации лоцманы-ученики, как официальные так и частные, могут стать лоцманами.

Статья 85

Условия комплектования официальных лоцманов-учеников

Официальные лоцманы-ученики комплектуются из судоводителей, которые должны отвечать следующим условиям :

а) являться гражданином РНР или ФНРЮ ;

- b) быть в возрасте не менее 23 лет и не более 35 лет ;
- c) кончить начальную школу ;
- d) иметь удостоверение о том, что он не подлежал взысканию уголовного суда ;
- e) отбыть воинскую обязанность на родине ;
- f) иметь, по крайней мере, 4-летний стаж работы в водном транспорте и не менее одного года в качестве лоцмана или штурмана на судне обычно проходящем по участку Железных Ворот ;
- g) располагать врачебным удостоверением, выданным компетентными медицинскими органами его страны о том, что кандидат
 - располагает очень хорошим зрением,
 - различает цвета,
 - располагает хорошим слухом,
 - не болен сердцем, легкими, не страдает грыжей и другими болезнями, являющимися препятствием при выполнении служебных обязанностей в судоходстве.

Документы, удостоверяющие выполнение вышеуказанных условий, сдаются в архив Навигационной службы Администрации.

Статья 86

Требования, предъявляемые к частным лоцманам-ученикам

Частные лоцманы-ученики для того, чтобы быть принятыми Администрацией, должны отвечать следующим условиям :

- a) быть гражданином одного из придунайских стран ;
- b) быть в возрасте более 23 лет ;
- c) окончить начальную школу ;
- d) иметь, по крайней мере, 4-летний стаж работы в водном транспорте и не менее 1 года в качестве лоцмана или штурмана на судне, обычно проходящем по участку Железных Ворот ;
- e) располагать врачебным удостоверением, выданным компетентными медицинскими органами страны его постоянного местожительства о том, что кандидат :
 - располагает очень хорошим зрением,
 - различает цвета,
 - располагает хорошим слухом,
 - не болен сердцем, легкими, не страдает грыжей и другими болезнями, являющимися препятствием при выполнении служебных обязанностей в судоходстве.

Документы, удостоверяющие выполнение вышеуказанных условий, сдаются в архив Навигационной службы Администрации.

Статья 87

Стаж лоцмана-ученика

Официальные лоцманы-ученики должны сдать экзамен по истечении не менее одного года и не более 3-х лет стажа работы в Администрации.

Частные лоцманы-ученики могут сдавать экзамен на частного лоцмана по истечении не менее одного года и не более 3-х лет стажа

в качестве лоцмана-ученика с момента их регистрации в Администрации.

Официальные или частные лоцманы-ученики, которые не сдали экзамен в предписанный срок или провалились на нем, не могут больше сдавать экзамена, не получив на это одобрения Комитета Администрации, выдаваемого на основе положительного мнения Навигационной службы Администрации.

Статья 88

Обучение лоцманов-учеников

В течение своего стажа официальные и частные лоцманы-ученики проходят зимой теоретические курсы школы Администрации, а в период навигации работают на буксируемых караванах под руководством лоцманов Администрации или частных лоцманов, назначенных для этой цели Навигационной службой Администрации.

Статья 89

Обязанности лоцманов-учеников

В период своей работы лоцманы-ученики должны строго соблюдать распоряжения и указания лоцманов, под руководством которых они работают.

При изучении дисциплины, связанной с профессией лоцмана, лоцманы-ученики должны доказать свое желание усовершенствоваться в этой профессии и выполнять свои задания прилежно и добросовестно.

Статья 90

Обязанности лоцманов содействовать обучению лоцманов-учеников

Когда лоцманы-ученики находятся на судне, лоцманы должны пользоваться каждым случаем для усовершенствования знаний и опыта учеников.

Статья 91

Расходы по учебе и сдаче экзаменов частных лоцманов-учеников

Пароходства, лоцманы-ученики которых посещают школу Администрации или сдают экзамен на частного лоцмана, должны оплачивать фактические расходы школы или сдачи экзаменов в том случае, если сама Администрация не организовала курсов или экзаменов для официальных лоцманов-учеников.

Статья 92

Экзаменационная комиссия

По прохождении стажа лоцманы-ученики должны сдать экзамен перед комиссией, в состав которой входят :

- заведующий Навигационной службой Администрации,
- заместитель заведующего Навигационной службой Администрации,
- старший лоцман Администрации,
- два капитана речного плавания, имеющие опыт плавания по участку Железных Ворот, один из которых гражданин РНР, а другой гражданин ФНРЮ,
- два самых опытных официальных лоцмана, назначенные Навигационной службой Администрации, из которых один гражданин РНР, а другой гражданин ФНРЮ.

Капитан судна, на котором кандидаты сдают экзамен по практическим знаниям, может быть приглашен высказать в консультативном порядке свое мнение о технических способностях кандидатов.

Официальные лоцманы-ученики сдают экзамен на официальном языке страны, гражданином которой они являются.

Частные лоцманы-ученики сдают экзамен на одном из языков придунайских стран, который они хорошо знают. Если экзаменационной комиссии потребуется переводчик, то он будет предоставлен соответствующим пароходством. Комиссия должна утвердить переводчика до начала экзамена с тем, чтобы он мог приступить к выполнению своих функций.

Статья 93

Экзамен лоцманов

Экзамен, который должен сдать лоцман, состоит из подробной проверки знания условий судоходства и плавания на участке Железных Ворот, управления судами, положений Регламента о плавании и лоцманской службе.

Экзамен состоит из теоретической и практической проверки знаний.

Статья 94

Установление даты экзаменов

Дата экзамена устанавливается Комитетом Администрации по предложению Навигационной службы Администрации.

Статья 95

Выдача Свидетельства официальному лоцману и Удостоверения (разрешение) частному лоцману

Если все условия, предписанные настоящим Регламентом выполнены, Комитет Администрации на основе протокола экзаменационной комиссии принимает решение о выдаче Навигационной службой Администрации успешно сдавшим экзамен лоцманам-ученикам Свидетельства официального лоцмана или Удостоверения (разрешение) частного лоцмана.

Статья 96

Стаж лоцмана на буксируемых караванах

По получении Свидетельства официального лоцмана или Удостоверения (разрешение) частного лоцмана, лоцманы обязаны пройти стаж работы на буксируемых караванах.

Этот стаж устанавливается Навигационной службой Администрации для каждого лоцмана в отдельности.

Статья 97

Суда, подлежащие проводке официальными и частными лоцманами

Официальные лоцманы могут проводить любые суда, следующие по Участку.

Частные лоцманы допускаются только к проводке судов, принадлежащих пароходствам, на службе которых они состоят.

На основе соглашения, заключенного между Администрацией и соответствующими пароходствами, частные лоцманы могут временно работать для Администрации.

Статья 98

Перерыв в работе по лоцманской проводке

Официальные или частные лоцманы, которые после более 3-летнего последовательного перерыва вновь возвращаются к выполнению лоцманской проводки, не допускаются к самостоятельной проводке судов на Участке в течение не менее одного месяца со дня их возвращения к лоцманской проводке.

На основе мотивированного доклада заведующего Навигационной службой Администрации, Комитет Администрации может продлить этот стаж.

Если лоцман не выполнял своих функций в течение 120 дней соответствующего года, то этот перерыв рассматривается как годичное прекращение лоцманской проводки.

Статья 99

Медицинский осмотр официальных и частных лоцманов

Официальные лоцманы подвергаются со стороны Администрации периодическому медицинскому осмотру, производимому медицинскими властями государства, гражданином которого является лоцман.

Для частных лоцманов пароходства должны предоставлять, по просьбе Навигационной службы Администрации, медицинские свидетельства, выданные медицинскими властями страны, где частный лоцман имеет свое постоянное местожительство, удостоверяющее о том, что он располагает хорошим зрением и слухом.

За исключением особых случаев, такие свидетельства могут запрашиваться не более чем раз в год.

Если медицинское свидетельство не является удовлетворительным, Комитет Администрации может по предложению Навигационной службы принять соответствующие меры.

Статья 100

Официальные лоцманы и лоцманы-ученики, покидающие Администрацию

Официальный лоцман не может быть зачислен на работу в качестве частного лоцмана любого пароходства до истечения не менее пятилетнего периода с момента сдачи экзамена и без согласия Администрации.

Лоцманы-ученики, покинувшие Администрацию в течение трех месяцев после их зачисления в штат официальных лоцманов-учеников, не могут быть зачислены в штат частных лоцманов-учеников до истечения трехлетнего периода со дня их ухода из Администрации.

Частные лоцманы и лоцманы-ученики из кадров бывших официальных лоцманов или лоцманов-учеников Администрации могут с согласия Комитета Администрации вернуться на работу в качестве официальных лоцманов или лоцманов-учеников, если они покинули Администрацию на основе положений, указанных в первом и втором абзаце настоящей статьи с учетом положений статьи 98.

Статья 101

Дисциплинарные меры, применяемые к лоцманам

Официальные лоцманы, небрежно выполнявшие свои функции и по профессиональной ошибке которых имело место происшествие в судоходстве, либо, которые нарушили положения настоящего Регламента, подлежат дисциплинарным взысканиям со стороны Администрации.

Комитет Администрации по сообщению Навигационной службы информирует пароходства о случаях нарушений положений настоящего Регламента со стороны частных лоцманов, а также об ошибках, допущенных ими и констатированных при расследовании аварий, вызванных этими ошибками.

Пароходства информируют Комитет Администрации о принятых ими мерах.

В случае грубого нарушения настоящего Регламента, причинившего значительный ущерб судоходству на Участке, Комитет Администрации может по предложению Навигационной службы временно отменить или окончательно изъять соответствующее Свидетельство официального лоцмана или Удостоверение частного лоцмана.

Статья 102

Дисциплинарные меры, применяемые к официальным лоцманам

Если на основе статьи 225 настоящего Регламента Администрация констатирует за соответствующим официальным лоцманом проступок, требующий применения судебных мер, она сообщает об этом компетентным властям государства, гражданином которого он является, для принятия законных мер.

Статья 103

Число лоцманов при проводке буксируемого каравана

Один официальный или частный лоцман должен всегда находиться на буксире, а другой на одной из буксируемых единиц, находящихся в первом ряду.

Если в составе каравана находится только частный лоцман, а капитан запрашивает предоставление официального лоцмана, то на самоходное судно будет послан старший по таблице продвижения Навигационной службы Администрации лоцман. Если официальный и частный лоцманы занимают одинаковое положение, то на самоходном судне должен находиться официальный лоцман.

Статья 104

Экипаж буксируемых судов

Учитывая трудности судоходства на Участке, буксируемые единицы должны располагать достаточным экипажем для плавания вверх и вниз по течению.

В зависимости от трудности маневрирования, количество членов экипажа, взятых на борт, должно иметь 2—4 навигатора, включая официального и частного лоцмана.

Если на одной из единиц каравана нет необходимого экипажа, лоцман может отказаться от ее буксировки, причем он должен немедленно известить об этом Навигационную службу Администрации.

Статья 105

Удостоверение личности лоцмана

Официальные лоцманы, направляемые для проводки судна, должны по просьбе капитана или судоводителя предъявить официальное удостоверение личности, указывающее также на их должность.

Статья 106

Наличие лоцманов на судне

Присутствие официальных или частных лоцманов на судах обязательно, за исключением нижеследующих случаев и участков :

- a) между 1048 км (нижняя оконечность Участка) и 1016 км, когда уровень воды по водомерному посту Дренкова превышает +80 см;
- b) между 1026,8 и 1016 км при любом уровне воды;
- c) между 1016 и 1013,5 км (скалы Козла), если осадка судов меньше или равна уровню воды на данный день по водомерному посту Дренкова, и при условии следования между каналом Козла-Дойка и левым берегом;
- d) между 982—974 км при любом уровне воды;
- e) между 965—951 км при любом уровне воды;
- f) между 941—931 км (нижняя оконечность Участка) при любом уровне воды;
- g) на всем Участке — для малых судов, осадка которых не превышает 100 см, если они не следуют по огражденным каналам или фарватерам;
- h) в портах Участка и местах формирования и расформирования караванов;
- i) при перевале с одного на другой берег.

В вышеуказанных случаях проводку судов осуществляют линейные лоцманы пароходств.

Если в одном из случаев, указанных в пунктах «а»—«g» включительно, судно просит предоставить ему одного или нескольких лоцманов Администрации, то Администрация, если она располагает свободными лоцманами, должна предоставить их. В этих случаях пароходство должно оплатить сборы по тарифу, размер которого ежегодно устанавливается Администрацией.

Статья 107

Заявка на официального лоцмана Администрации

Суда, желающие получить официального лоцмана, должны подать свою заявку по крайней мере за 24 часа до прохождения Участка. Даже при своевременном предоставлении запроса, Администрация не отвечает за простой, вызванный отсутствием лоцмана. Однако пароходства должны устно или письменно информировать Администрацию о простое, вызванном непредоставлением официального лоцмана. Если простой являлся последствием небрежного отношения, Администрация принимает надлежащие дисциплинарные меры.

Статья 108

Станции официальных лоцманов

Станции официальных лоцманов для судов, идущих вверх по течению, находятся: по левому берегу — в Турну-Северин, а по правому берегу — в Кладово. Станции официальных лоцманов для судов, идущих вниз по течению, при уровне воды выше +80 см по водомерному посту Дренкова, находятся: по левому берегу — в Дренкова, а по правому берегу — в Кожице. При уровне воды ниже +80 см по водомерному посту Дренкова посадка официальных лоцманов на суда

имеет место на левом берегу в Молдова-Веке, а на правом берегу — в Винце.

Капитаны должны брать на борт судов официальных лоцманов, находящихся на лоцманских станциях левого и правого берега, согласно порядку и распределению официальных лоцманов, установленных Навигационной службой Администрации.

Судам указываются станции, где находятся лоцманы, поднятием на мачте лоцманской станции белого флага, на котором посередине нанесена красным цветом буква «Р».

Далее, суда должны высаживать официальных лоцманов в лоцманских станциях, расположенных на левом и на правом берегу, согласно указаниям Навигационной службы Администрации, сообщаемым капитанам через официального лоцмана, находящегося на борту буксира.

Посадка и высадка официальных лоцманов может также иметь место в Оршова, соответственно в Текия, но только если судну нужно остановиться в одном из этих портов.

Статья 109

Звуковые сигналы для вызова официальных лоцманов

Суда могут вызывать лоцманов в портах посадки или высадки официальных лоцманов путем подачи одного продолжительного свистка, за которым следуют два коротких свистка.

Статья 110

Порядок посадки официальных лоцманов

Официальные лоцманы, вызванные, согласно положениям статьи 107, предоставляются судам в порядке их отхода из порта, где находятся лоцманские станции.

Статья 111

Старший лоцман Администрации

Непосредственным начальником лоцманов и лоцманов-учеников Администрации является старший лоцман Администрации.

Старший лоцман следит за тем, чтобы официальные лоцманы предоставлялись судам, подавшим заявку, в порядке их отправления и чтобы на лоцманских станциях для удовлетворения потребностей судоходства всегда находилось достаточное число лоцманов. Для этой цели он распределяет очередность лоцманов, учитывая интенсивность судоходства, пользование, согласно положениям регламента, лоцманскими станциями, расположенными на обоих берегах, и имея при этом постоянно в виду интересы судоходства. Он выдает письменное распоряжение для посадки и следит за выполнением служебных обязанностей лоцманов.

Старший лоцман собирает листы показаний, которые лоцманы должны сдавать при высадке.

Статья 112

Обязанность судов брать на борт официальных лоцманов-учеников

Суда обязаны брать на борт официальных лоцманов-учеников, направляемых для учебы или для сдачи лоцманского экзамена.

Статья 113

Посадка и высадка официальных лоцманов

Посадка и высадка официальных лоцманов на лоцманских станциях производится за счет судов. Администрация может предоставить для этой цели необходимые средства транспорта, если она располагает таковыми.

В портах, где находятся лоцманские станции и в местопребывании Администрации (Оршова-Текия), посадка и высадка должны производиться только у пристаней, установленных компетентными прибрежными властями.

Статья 114

Обязательства судов перед лоцманами

Самоходные суда должны бесплатно обеспечивать официальных лоцманов и лоцманов-учеников, ведущих буксирный караван, соответствующим жильем, согласно возможностям и оборудованию, имеющимся на борту.

Суда, не имеющие возможности обеспечить официальных лоцманов необходимым на ночь жильем, должны стараться при прохождении Участка прибыть за час после захода солнца либо в лоцманскую станцию, либо в порт, где имеется возможность предоставления жилья для лоцмана. В этом случае квартирные расходы покрываются судовладельцем.

Самоходные суда обязаны обеспечивать официальных лоцманов и лоцманов-учеников, находящихся на борту, питанием наравне с членами своего экипажа и по той же цене.

Статья 115

Транспортные льготы, предоставляемые Администрации со стороны пароходств

Каждое судно, плавающее по Участку, должно, согласно своим возможностям, бесплатно обеспечить, по просьбе Администрации, буксировку судов, а также перевозку ее персонала и материалов.

Буксировка судов Администрации и перевозка ее персонала не должны вызывать изменения курса судна, его задержку при отпращивании или уменьшения состава буксируемого каравана.

Судоводители не отвечают за ущерб, происшедший при предоставлении услуг, указанных в первом абзаце настоящей статьи, за исключением случаев ущерба, нанесенного грубой небрежностью или преднамеренностью.

Статья 116

Служебный лист

Старший лоцман выдает официальным и частным лоцманам, а также лоцманам-ученикам служебный лист, который они должны заполнить в пути.

Статья 117

Ответственность лоцмана за состав буксируемого каравана

Лоцман отвечает за правильный состав буксируемого каравана и за соблюдение положений настоящего Регламента.

В связи с этим лоцман, находящийся на борту самоходного судна, дает капитану необходимые указания.

Лоцман должен, применяя свои теоретические и практические знания, прилагать все усилия с тем, чтобы обеспечить наилучшие условия плавания по Участку.

Статья 118

Проверка лоцманом разрешения на плавание

Лоцман, назначенный для проводки самоходного судна, должен до начала проводки установить, имеют ли судно и единицы, входящие в состав каравана, разрешение на плавание, выданное органом Администрации, произведшим освидетельствование.

Если одно или несколько судов не были предварительно освидетельствованы, то лоцман должен сам произвести освидетельствование и выдать, согласно положениям настоящего Регламента, разрешение на плавание.

Статья 119

Лоцманская проводка

Лоцман должен перед отходом судна потребовать перевода в его присутствии механического руля на ручной руль и обратно.

Во время своего нахождения на борту лоцман должен лично осуществлять проводку порученного ему судна по огражденным и трудным участкам Железных Ворот.

Лоцман отвечает за правильную проводку судна даже, если он предоставляет руль лоцману-ученику.

В пути лоцман может покинуть свой пост только при прохождении неогражденных участков, где следование судов не представляет затруднений, и с согласия капитана.

Лоцман обязан давать капитанам судов все необходимые указания, касающиеся плавания.

Он должен информировать их об особых положениях, которые они должны соблюдать, об особенностях фарватера «малых вод» и о возможности покинуть этот фарватер, чтобы перейти на фарватер «средних» и «высоких вод», о характеристике течения, о влиянии ветра на отдельных отрезках Участка, об особых правилах, установленных для прохождения Участка, о сообщениях, навигационных оповещениях и т. д.

За исключением случаев возникновения опасности для судна или для экипажа, официальный лоцман не обязан принимать участие в маневрах, которые входят исключительно в компетенцию экипажа, находящегося на борту.

Статья 120

Оповещение Администрации со стороны капитанов и лоцманов

Лоцманы, как и капитаны, судоводители и шкиперы судов, должны сообщать Навигационной службе Администрации в возможно короткий срок о любых нарушениях положений настоящего Регламента, а также о наблюдениях, сделанных ими в пути, могущих представлять интерес для плавания на Участке.

Они должны в возможно короткий срок сообщить Навигационной службе о любом перемещении, исчезновении или порче знаков ограждения.

Статья 121

Обязательство капитанов соблюдать положения Регламента о плавании и лоцманской проводке

Капитан, судоводитель или шкипер несут ответственность за соблюдение положений настоящего Регламента.

В случае нарушения этих положений, капитан, судоводитель или шкипер отвечают перед компетентными органами речного надзора.

Статья 122

Ответственность капитана за безопасность судна

Капитан, судоводитель или шкипер несут ответственность за безопасность своего судна, а также за все ущербы, нанесенные в результате маневров или на ходу даже при следовании по участкам, где судно идет под проводкой официального или частного лоцмана.

Статья 123

Обязательство капитана заполнять лист показаний

Капитан, соответственно судоводитель, самоходного судна должен заполнить в 2-х экземплярах лист показаний для буксируемого каравана, представленный официальным или частным лоцманом.

Подписав этот лист, капитан соответственно шкипер, возвращает его лоцману, находящемуся на борту самоходного судна.

Лоцман должен заполнить лист данными, касающимися лоцманской проводки, и представить его вместе со своим служебным листом в Оршова старшему лоцману Администрации.

Статья 124

Меры, применяемые в случае, когда лоцман не в состоянии вести судно

Если при следовании по участку лоцман не в состоянии безопасно вести судно, капитан, неся ответственность, должен направить судно к ближайшей якорной стоянке с тем, чтобы остановиться и потребовать либо у Администрации, либо у своего предприятия посадку другого лоцмана. До прибытия лоцмана он не должен продолжать свой курс.

Статья 125

Разногласия между капитанами и официальными лоцманами

Жалоба или протест капитана, соответственно судоводителя, на официальных лоцманов должна быть в письменной форме направлена Администрации.

Если капитан, соответственно судоводитель, отказываются соблюдать мотивированные указания официального лоцмана, то последний должен, по возможности, перед свидетелем, заявить, что он больше не отвечает за правильное вождение судна или буксируемого каравана. Он должен, если обстоятельства разрешают это, отказаться от проводки судна и, пользуясь быстреевыми средствами связи, оповестить Навигационную службу Администрации.

Администрация, рассмотрев все вышеприведенные случаи, примет по ним окончательные решения.

ГЛАВА VI

Плавание по фарватерам и в узкостях

РАЗДЕЛ I

ПЛАВАНИЕ В УЗКОСТИ КОРОНИНИ

Статья 126

Границы узкости и положение семафорной станции

Узкость Коронины находится между устьем ручья Варад (1042,4 км) и устьем ручья Сиколовац (1039,4 км).

Временная семафорная станция Кула, расположенная на левом берегу у 1040,5 км, действует только при наступлении уровней воды

ниже +150 см по водомерному посту Дренкова и регулирует прохождение судов через узкость.

Статья 127

Запрещение встречи и обгона

Как одиночным судам, так и судам, следующим с караваном, запрещается расхождение и обгон других одиночных судов или судов, следующих с караваном по фарватеру «малых вод» в узкости Коронини между левым берегом и скалой Бабакай (1040,5 км) при наступлении уровня воды ниже +150 см по водомерному посту Дренкова.

Статья 128

Плавание судов вверх по течению

Суда, следующие вверх по фарватеру «малых вод», должны оставаться ниже устья ручья Сиколовац, когда на топе мачты временной семафорной станции Кула поднят красно-белый флаг, указывающий, что одно или несколько судов, следующих вниз по течению, находятся на фарватере «малых вод» между устьем ручья Босняк (1045,5 км) и скалой Бабакай.

Судам запрещается продолжать свой путь вверх по течению по фарватеру «малых вод», пока семафорная станция Кула не опустит флаг, указывая этим, что между вышеуказанными пунктами на фарватере «малых вод» нет судов.

Статья 129

Плавание судов вниз по течению

Если на временной семафорной станции Кула не поднят красно-белый флаг, суда, следующие вниз по фарватеру «малых вод», должны уменьшить скорость и, в случае необходимости, сделать поворот у Варад (1042,4 км).

Суда могут следовать вниз по течению только, если на топе мачты временной семафорной станции Кула поднят красно-белый флаг.

Статья 130

Запрещение плавания в узкости Коронини

Если в узкости Коронини между Сиколовац и Варад находится судно, потерпевшее аварию, которое является препятствием для судоходства, на семафорной станции Кула поднимается красный флаг, указывающий на запрещение плавания как вниз, так и вверх по течению.

Семафорная станция Кула поднимает красный флаг, когда вышеуказанное потерпевшее аварию судно сообщает об этом путем подачи пяти длинных звуковых сигналов.

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

В пасмурную погоду во время тумана, мглы, снегопада или проливного дождя, когда красно-белый флаг не виден, суда, следующие вверх по течению, могут при соблюдении положения статьи 69 настоящего Регламента, входить в узкость Коронини, если лоцман не возражает против этого.

При этих же условиях, плавание вниз по течению разрешается только, если суда до того, чтобы покинуть Винце—Молдова-Веке, убедились, что между Кожица—Дренкова и Варад нет судов, следующих вверх по течению и если лоцман не возражает против этого.

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ ПО УЧАСТКУ СТЕНКА

Статья 132

Границы участка и положение семафорной станции

Участок Стенка расположен между 1033 и 1027 км.

Участок включает :

- a) узкость Геркулес (1033—1033,8 км) ;
- b) район Любораждия (1031,8—1030,8 км) ;
- c) канал Стенка (1030,8—1027 км).

На этом участке судоходство регламентируется временной семафорной станцией Брица, расположенной на правом берегу на 1032,8 км, которая действует только при наступлении уровня воды +220 см по водомерному посту Дренкова.

Статья 133

Запрещение встречи и обгона

Одиноким судам и судам, буксирующим караван, запрещается расхождение и обгон других судов в узкости Геркулес и в канале Стенка.

Статья 134

Суда, следующие вверх по каналу Стенка

Суда, следующие вверх по течению, не должны входить в канал Стенка, пока на семафорной станции Брица не поднят красно-белый шар.

Суда, желающие войти в канал, должны привлечь внимание семафорной станции подачей продолжительного звукового сигнала.

Судам разрешается входить в канал Стенка, если на семафорной станции Брица поднят красно-белый шар, независимо от того, поднят или нет красно-белый флаг.

Статья 135

Суда, следующие вверх по течению в узкости Геркулес

Суда, следующие вверх по течению, которые прошли в канале Стенка швимер № 1, могут продолжать курс следования, независимо от положения шара, если на топе мачты временной семафорной станции Брицца поднят красно-белый флаг.

Если на семафорной станции не поднят флаг, суда, следующие вверх по течению, должны в ожидании поднятия флага приблизиться к левому берегу.

Статья 136

Суда, следующие вниз по течению в узкости Геркулес

Суда, следующие вниз по течению, не должны входить в узкость Геркулес, пока на топе мачты временной семафорной станции Брицца поднят красно-белый флаг, независимо от положения шара.

В данном случае они должны повернуть у Брицца—Алибег.

Суда, следующие вниз по течению, могут входить в узкость Геркулес, если на семафорной станции не поднят флаг.

Статья 137

Суда, следующие вниз по течению, которым согласно норме следует войти в канал Стенка у швимера № 4

Суда, находящиеся в районе Брицца—Алибег, могущие согласно норме избежать прохождение узкости Геркулес, которые при этом должны войти в канал Стенка выше швимера № 4, могут продолжать следование вниз по течению, если независимо от положения флага на временной семафорной станции Брицца не поднят шар.

Статья 138

Суда, следующие вниз по каналу Стенка

Судам, следующим вниз по течению, запрещается входить в канал Стенка, когда на временной семафорной станции Брицца поднят шар.

Суда могут входить в канал Стенка, если на семафорной станции не поднят шар, независимо от положения красно-белого флага.

Статья 139

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

Если в пасмурную погоду (мгла, туман, снегопад или проливной дождь), сигналы временной семафорной станции Брицца не видны, суда, следующие вверх по течению, могут входить в канал Стенка и

узкость Геркулес при соблюдении положений статьи 69 настоящего Регламента и если лоцман не возражает против этого.

При таких же атмосферных условиях плавание вниз по течению разрешается только, если суда, до того чтобы покинуть Винце—Молдова-Веке, убедились, что между Кожица—Дренкова и Варад нет судов, следующих вверх по течению, и если лоцман не возражает против этого.

РАЗДЕЛ III

ПЛАВАНИЕ ПО УЧАСТКУ ДРЕНКОВА-СВИНИЦА

Статья 140

Границы участка и положение семафорных станций

Участок Дренкова—Свиница расположен между 1016 и 996 км. Этот участок включает :

- a) канал Козла—Дойке (1015—1011 км),
- b) огражденный фарватер ниже Дойке (1011—1007,7 км) ;
- c) канал Елишева (1007,7—1005,8 км) ;
- d) участок Ислаз (1005,8—1003,5 км) ;
- e) канал Ислаз—Тахталия (1003,5—1000,7 км) ;
- f) район Гребень (1000,7—997,3 км) ;
- g) канал Свиница (997,3—996,2 км).

На этом участке судоходство регулируется следующими семафорными станциями :

- семафорная станция Дренкова, расположенная на 1016 км левого берега ;
- семафорная станция Мунтяна, расположенная на 1010,4 км левого берега ;
- семафорная станция Ислаз, расположенная на 1004,7 км левого берега ;
- семафорная станция Гребень, расположенная на 998,5 км левого берега.

Статья 141

Запрещение встречи и обгона

Одиноким судам и судам, буксирующим караван, запрещается расхождение и обгон одиночных судов или судов, буксирующих караваны, в каналах Козла—Дойке, Елишева, Ислаз—Тахталия и Свиница, а также на огражденном фарватере ниже Дойке и у Биволи.

Статья 142

Суда, следующие вверх по каналу Свиница

Суда, следующие вверх по фарватеру «малых вод», должны останавливаться у левого берега выше швемера № 4, установленного у нижнего входа в канал Свиница, когда независимо от положения шара на топе мачты семафорной станции Гребень поднят красно-

белый флаг, запрещающий плавание судов вверх по течению, вследствие наличия судна, следующего вниз по фарватеру «малых вод» между семафорной станцией Ислаз и выступом Гребень (999 км).

Суда, следующие вверх по течению, допускаются в канал Свиница только, если на семафорной станции Гребень опущен красно-белый флаг, указывая этим, что на фарватере «малых вод» ниже семафорной станции Ислаз нет судов, или же, если шар поднят, а красно-белый флаг опущен до половины, указывая, что по фарватерам «средних» и «высоких вод» между семафорной станцией Ислаз и шведемером № 4 канала Свиница находятся суда, следующие вниз по течению.

Статья 143

Суда, следующие вверх по течению между каналом Свиница и мысом Гребень

Суда, следующие вверх по каналу Свиница, которые, когда на топе мачты семафорной станции Гребень поднят красно-белый флаг, находятся между шведемерами № 2 и № 3, должны максимально ускорить свой ход с тем, чтобы как можно быстрее пройти по каналу и, приблизившись к дамбе Гребень, ожидать прохождения судов ниже семафорной станции Гребень.

Если суда, идущие вверх по течению, находятся между шведемером № 1, ограждающим верхнюю оконечность канала Свиница и семафорную станцию Гребень, когда на семафорной станции поднят красно-белый флаг, они также должны приблизиться к дамбе Гребень и остановиться вблизи ее, ниже семафорной станции Гребень.

Если при появлении вышеуказанного сигнала суда, следующие вверх по течению, находятся уже у семафорной станции, они должны остановиться ниже камня Врани (998,8 км).

Суда, остановившиеся между выступом Гребень и верхней оконечностью канала Свиница, могут продолжать путь следования только после того, как семафорная станция Гребень опустит полностью или до половины красно-белый флаг.

Статья 144

Суда, следующие вверх по течению между мысом Гребень и семафорной станцией Ислаз

Если судно, следующее вверх по течению, при прохождении мыса Гребень, замечает, что на топе мачты семафорной станции Гребень поднят красно-белый флаг или если даже такового нет, но оно видит, что по фарватеру «малых вод» следует судно вниз по течению, приближение которого не могло быть своевременно передано с семафорной станции Ислаз на семафорную станцию Гребень, вследствие прекращения телефонной связи, оно должно остановиться ниже камня Влас (1000 км) и ожидать пока на станции не будет опущен флаг, т. е. пока судно, идущее вниз по течению, не освободит фарватер.

Суда, идущие вверх по каналу Елишева

Суда, следующие вверх по каналу Ислаз—Тахталия, которые для продолжения курса следования должны пройти по фарватеру «малых вод», заметившие, что стрела, на которой поднимается красно-белый шар на семафорной станции Ислаз, находится в горизонтальном положении, указывая, что на фарватере «малых вод» между Дренкова и Ислаз следует судно, должны при выходе из канала Ислаз—Тахталия приблизиться к левому берегу и остановиться ниже семафорной станции Ислаз.

Суда, следующие вверх по течению, которые перешли швимер № 1, установленный на верхней оконечности канала Ислаз—Тахталия, или остановились у семафорной станции Ислаз, могут продолжать курс следования и войти в канал Елишева или в огражденный фарватер «Биволи», если на стреле семафорной станции поднят красно-белый шар.

Суда, следующие вверх по течению, которые согласно норме могут выше семафорной станции Ислаз пройти по фарватеру «средних» и «высоких вод», должны при выходе из канала Ислаз—Тахталия сообщить об этом семафорной станции Ислаз путем подачи двух продолжительных звуковых сигналов.

Статья 146

Суда, следующие вверх по течению у выхода из канала Елишева

Если при приближении судов, следующих вверх по течению к швимеру № 1 канала Елишева, на семафорной станции Мунтяна поднят в горизонтальном положении красно-белый шар, указывая, что по фарватеру «малых вод» ниже Дренкова следует судно, которое, пройдя излучину Дойке, войдет в фарватер «средних» и «высоких вод», они должны, если буксируют караван, остановиться у левого берега, у мыса Штубица (1008,7 км), а если они идут без каравана — у погруженного пункта Песача (1009,4 км), расположенного на правом берегу.

Суда должны соблюдать те же положения, если, независимо от положения шара, на топе мачты семафорной станции Мунтяна поднят красно-белый флаг, указывающий, что по фарватеру «средних» и «высоких вод» между правым берегом и каналом Козла—Дойке следует судно вниз по течению.

Суда, следующие вверх по фарватеру «малых вод», могут продолжать свой путь, если, дойдя до швимера № 1 канала Елишева (1007,7 км) или находясь на стоянке Штубица или Песача на семафорной станции Мунтяна, они замечают, что стрела с красно-белым шаром поднята вверх, а флаг опущен.

Статья 147

Суда, следующие вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод», которые должны пройти по каналу Козла—Дойке

Суда, идущие вверх по течению, следовавшие до семафорной станции Мунтяна по фарватеру «средних» и «высоких вод», осадка которых требует использования, после прохождения семафорной станции Мунтяна, канала Козла—Дойке, обязаны, проходя камень Пятра—Лунгэ (1009,7 км), подать длинный звуковой сигнал и остановиться, поворачивая влево, у семафорной станции Мунтяна, если на топе мачты этой станции поднят шар.

Суда могут входить в канал Козла—Дойке только, когда на семафорной станции Мунтяна шар поднят вверх, а флаг опущен.

Статья 148

Суда, следующие вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод» между Мунтяна и Дренкова—Кожница

Суда, следующие вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод», которые намерены пройти по фарватеру, расположенному между правым берегом и каналом Козла—Дойке, должны, поворачивая влево, остановиться ниже семафорной станции Мунтяна, если на топе мачты этой станции поднят красно-белый флаг или если стрела красно-белого шара находится в горизонтальном положении.

Суда, остановившиеся ниже семафорной станции Мунтяна, могут продолжать путь вверх по течению по фарватеру «средних» и «высоких вод», если на семафорной станции не опущен красно-белый флаг, а стрела с красно-белым шаром находится в вертикальном положении или опущена наклонно вниз («отдых»).

Если судно, следующее вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод», покинуло семафорную станцию Мунтяна в момент, когда на ней поднимается красно-белый флаг или стрела с красно-белым шаром устанавливается в горизонтальном положении, оно может с максимальной скоростью продолжать свой путь с тем, чтобы своевременно пройти излучину Дойке и освободить путь для судна, следующего вниз по течению.

Статья 149

Суда, следующие вниз по течению, ожидающие у Дренкова

Судам, следующим вниз по течению, запрещается входить в канал Козла—Дойке, когда на семафорной станции Дренкова обе стрелы с красно-белыми шарами подняты вверх, указывая, что на фарватере «малых вод», между швемером № 1 канала Елишева, Штубица или Песача и Кожница—Дренкова, следует судно вверх по течению, или что телефонная связь между семафорными станциями Дренкова, Мунтяна и Ислаз прекращена.

Суда, следующие вниз по течению по фарватеру «малых вод» между Дренкова и Ислаз

Суда, следующие вниз по течению, желающие пройти по каналу Козла—Дойке фарватером «малых вод», должны, приближаясь к семафорной станции Дренкова или покидая Дренкова—Кожича, информировать об этом станцию путем подачи продолжительного звукового сигнала.

Подача звуковых сигналов строго запрещается, если суда не полностью готовы к отходу.

Если несколько судов должны по очереди войти в канал Козла—Дойке, каждое из них должно подать вышеуказанный звуковой сигнал.

Суда, следующие вниз по течению, могут войти в канал Козла—Дойке только, если на семафорной станции Дренкова короткая сигнальная стрела с красно-белым шаром находится в горизонтальном положении, а длинная сигнальная стрела с шаром, покрытым красно-белыми полосами, опущена наклонно вниз («отдых»).

Суда, следующие вниз по каналу Козла—Дойке

Когда на семафорной станции Дренкова длинная сигнальная стрела с шаром, покрытым красно-белыми полосами, поднята в вертикальном положении, указывающем, что по фарватеру «малых вод» между семафорной станцией Ислаз и швемером № 1 канала Елишева, следует судно вверх по течению, суда, идущие вниз по течению, могут войти в канал Козла—Дойке и, пройдя излучину Дойке, следовать по фарватеру «средних» и «высоких вод» вблизи левого берега.

Во всех случаях вход в канал Козла—Дойке разрешается, только если рядом с длинной сигнальной стрелой, находящейся в вышеуказанном положении, поднята короткая стрела с красно-белым шаром в горизонтальном положении, указывающем на запрещение всем судам, следующим вверх по течению как по фарватеру «малых вод», так и по фарватеру «средних» и «высоких вод», продолжать свой курс выше излучины Дойке.

Суда, следующие вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод»

Суда, следующие вниз по течению, желающие пройти по фарватеру «средних» и «высоких вод», должны при прохождении семафорной станции Дренкова или покидая Кожича—Дренкова подать, согласно статье 41, два длинных звуковых сигнала с тем, чтобы следовать до Ислаз по фарватеру «средних» и «высоких вод».

Если по прибытии к излучине Босман (1013,5 км) суда, идущие вниз по течению, замечают у излучины Дойке судно, идущее вверх по течению, они должны при необходимости уменьшить скорость с тем, чтобы не препятствовать движению этого судна.

Статья 153

Суда, буксирующие баржи между Дренкова и шахтой Козла

Если от места погрузки угля шахты Козла судно следует вниз по течению по фарватеру «средних» и «высоких вод», не возвращаясь при этом в Дренкова, капитан или судоводитель должен, не покидая Дренкова, устно сообщить об этом семафорной станции Дренкова с тем, чтобы она могла своевременно информировать семафорную станцию Мунтяна.

Когда вышеуказанное судно готово покинуть Козла, оно подает два продолжительных звуковых сигнала.

Статья 154

Суда, следующие вверх или вниз по течению от погрузочного пункта Песача

Если суда, находящиеся у погрузочного пункта Песача, желают пройти вверх по фарватеру «малых вод», они должны, выполнив маневры, подать длинный продолжительный звуковой сигнал.

Им разрешается пройти вверх по течению по фарватеру «малых вод» только, если на семафорной станции Мунтяна опущен флаг на топе мачты и шар поднят в горизонтальном положении.

Если суда, находящиеся у погрузочного пункта Песача, желают пройти вниз по течению по фарватеру «малых вод», они должны, выполнив маневр, подать три коротких звуковых сигнала и после небольшого перерыва один продолжительный сигнал, указывая этим, что, повернув, они желают войти в канал Елишева.

Судам запрещается следовать вниз по течению по фарватеру «малых вод», пока на семафорной станции Мунтяна, независимо от положения флага, не поднят шар на стреле в горизонтальном положении.

Статья 155

Суда, следующие вверх или вниз по течению от погрузочного пункта Елишева

Суда, находящиеся у погрузочного пункта Елишева (1007 км), желающие пройти вверх по фарватеру «малых вод», должны произвести маневр и подать продолжительный звуковой сигнал с тем, чтобы предупредить семафорную станцию Ислаз.

Они могут войти в канал Елишева только, если на семафорной станции Ислаз поднят шар вверх.

Суда, находящиеся у погрузочного пункта Елишева, желающие пройти вниз по фарватеру «малых вод», могут войти в канал Елишева только, если на семафорной станции Ислаз шар находится в горизонтальном положении или на «отдыхе». Эти суда не должны стеснять движение судов, следующих вниз по каналу Елишева.

Статья 156

Суда, следующие вниз по течению между семафорной станцией Ислаз и мысом Гребень

Суда, следующие вниз по фарватеру «малых вод», должны уменьшить скорость и в случае необходимости повернуть влево, если по их прибытии к семафорной станции Ислаз на топе мачты этой станции поднят красно-белый флаг.

Они могут продолжать курс следования вниз по каналу Ислаз—Тахталия только, если на семафорной станции Ислаз спущен флаг, указывая, что между выступом Гребень и швермером № 1 канала Ислаз—Тахталия нет судов, следующих вверх по течению.

Статья 157

Суда, следующие вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод» между Ислаз и Свиница

Суда, следующие вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод» между Ислаз и Свиница, должны уменьшить скорость и в случае необходимости повернуть влево ниже семафорной станции Ислаз, если они видят суда, следующие вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод», и считают, что встреча будет иметь место в районе скал Ислаз (1003,1 км).

Суда, следующие по фарватеру «средних» и «высоких вод», могут продолжать курс следования вниз по течению, независимо от положения флага, если встреча судов, следующих вверх по фарватеру «средних» и «высоких вод», будет иметь место в благоприятном пункте.

Статья 158

Суда, идущие вниз по каналу Ислаз—Тахталия

Если при следовании судов вниз по каналу Ислаз—Тахталия на топе мачты семафорной станции Гребень поднят шар, указывающий, что по каналу Свиница следуют суда вверх по течению, они должны уменьшить скорость, если это не представляет опасности ни для них, ни для буксируемых ими единиц с тем, чтобы не пройти камень Влас до выхода из канала Свиница судна, идущего вверх по течению.

Если это им не удастся, они должны повернуть, ожидая ниже вышеуказанного камня выхода из канала судна, следующего вверх

по течению. Суда могут продолжать следование вниз по течению, если на семафорной станции Гребень шар опущен.

Суда, следующие вниз по течению, должны при прохождении выступа Гребень подать два продолжительных звуковых сигнала если, согласно установленной норме, они могут пройти по фарватеру «средних» и «высоких вод».

Статья 159

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

В пасмурную погоду (во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя) плавание вверх и вниз по участку Кожница—Дренкова—Свиница запрещено.

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ В УЗКОСТИ

ЧУЧАВКА—ДОНИ-МИЛАНОВАЦ (РУЧЕЙ ЗЛАТИЦА)

Статья 160

Границы узкости

Узкость Чучавка—Дони-Милановац (ручей Златица) расположена между устьем ручья Чучавка (994,3 км) и устьем ручья Златица (992,8 км).

Статья 161

Суда, следующие вверх по течению

Если суда, следующие вверх по фарватеру «малых вод», находясь вблизи устья ручья Златица, видят один или несколько судов, следующих ниже канала Свиница вниз по течению, они должны остановиться у правого берега ниже устья ручья Златица.

Они могут продолжать свой путь следования вверх по течению только, когда последнее судно, идущее вниз по течению, вышло из узкости.

Статья 162

Суда, следующие вниз по течению

Если суда, следующие вниз по фарватеру «малых вод», при выходе из канала Свиница или отходе от места стоянки Свиница видят одно или несколько судов, следующих вверх по течению в узкости Чучавка—Милановац (ручей Златица), они должны уменьшить ход и ожидать в том месте, где они остановились выхода из узкости судна, идущего вверх по течению.

РАЗДЕЛ V
ПЛАВАНИЕ В РАЙОНЕ КАНАЛА ЮЦ

Статья 163

Границы района

Район канала Юц расположен между 990 и 987 км.

Статья 164

Запрещение встреч и обгона

В канале Юц запрещается одиночным судам или судам, буксирующим воз, встречаться или обгонять другие одиночные суда или возы.

Статья 165

Суда, следующие вверх по течению

Суда, следующие вверх по течению, должны остановиться у дамбы ниже швемера № 4А, ограждающего правую нижнюю кромку канала Юц, если, пройдя данный швемер, они замечают ниже ручья Златица одно или несколько судов, следующих вниз, за исключением случая, когда их норма позволяет им выйти из канала по фарватеру «средних» и «высоких вод» прежде, чем первое из замеченных судов, следующих вниз по течению, не вошло в канал.

Суда, остановившиеся ниже канала Юц, могут войти в канал только после выхода из канала последнего судна, следующего вниз.

Статья 166

Суда, следующие вниз по течению

Суда, следующие вниз по течению ниже устья ручья Златица, не должны входить в канал Юц, если в нем находится одно или несколько судов, следующих вверх по течению.

Если суда, следующие вниз по течению, констатируют, что по какой-либо причине суда, следующие вверх по течению, задержались при выходе из канала, они должны, пройдя устье ручья Златица, уменьшить ход, произвести, если это является необходимым, поворот и ожидать непосредственно ниже устья ручья Колтук (990 км) выхода из канала судов, следующих вверх по течению. Только после их выхода они могут продолжать путь вниз по течению.

Статья 167

Встреча ниже канала Юц

Если, согласно положениям статьи 165, судно, следующее вверх, должно остановиться ниже канала Юц, оно должно повернуть влево

и предупредить суда, следующие вниз по течению ниже устья ручья Златица, что путь по каналу свободен, производя синим флагом от-машку с правого борта.

Статья 168

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

В пасмурную погоду (во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя) плавание в районе канала Юц запрещается.

РАЗДЕЛ VI

ПЛАВАНИЕ В РАЙОНЕ КАЗАНЫ

Статья 169

Границы района и положение семафорных станций

Район Казаны расположен между 974 и 965 км.

Район включает:

- a) Верхние Казаны (974—970,3 км);
- b) Дубово (970,3—968,8 км);
- c) Нижние Казаны (968,8—965,3 км).

В районе Казаны судоходство регулируется следующими семафорными станциями:

- семафорная станция Врбица, расположенная на 973,8 км правого берега;
- семафорная станция Пена, расположенная на 970 км правого берега;
- семафорная станция Варница, расположенная на 969 км правого берега;
- семафорная станция Мракония, расположенная на 967,3 км левого берега.

Статья 170

Встреча и обгон в районе Верхние Казаны

В районе Верхние Казаны между 973,8 км (скала Калник) и 972,2 км (ниже излучины Поникова), а также в ущелье Минерва (971—970,1 км) встреча и обгон судов запрещены.

Статья 171

Встреча и обгон в районе Нижние Казаны

В районе Нижние Казаны, между 968,8 км (Варница, излучина Два Брата) и 966,8 км, а также между 966,4 и 965,3 км (выход из ущелья Нижние Казаны) встреча и обгон судов запрещены.

Статья 172

Отступление от правил подачи звуковых сигналов

В районе Казаны, в отступление от правил подачи звуковых сигналов, судно, желающее обогнать другое судно, должно известить его об этом подачей одного длинного сигнала.

Обгоняющее судно может обогнать идущее впереди судно только, если последнее отклонилось от его пути следования, подав один короткий или два коротких звуковых сигнала, в зависимости от того, направляется ли оно вправо или влево.

Звуковые сигналы не подаются при встрече.

Статья 173

Вход судов, идущих вверх по течению, в Нижние Казаны

Если при следовании судов вверх по течению на топе мачты семафорной станции Мракония красно-белый шар поднят в горизонтальном положении, они должны остановиться у правого берега на 965,3 км и не входить в ущелье Нижние Казаны.

Если на семафорной станции Мракония красно-белый шар опущен или находится в вертикальном положении, эти суда могут войти в ущелье Нижние Казаны и следовать до Хайдучка—Воденица или в крайнем случае до места, называемого «Прегер —90.»

Статья 174

Суда, следующие вверх по течению в ущелье Верхние Казаны

Если по прохождении судами, следующими вверх по течению, нижней оконечности ущелья Нижние Казаны на семафорной станции Мракония поднят красно-белый шар в горизонтальном положении, они должны продолжать путь следования до Хайдучка—Воденица или в крайнем случае до места, называемого «Прегер —90» и стараться, чтобы встреча с судном, идущим вниз по течению, имела место между Хайдучка—Воденица и местом, называемым «Прегер —90».

Если на семафорной станции Мракония поднят по вертикали красно-белый шар, суда могут продолжать путь следования вверх по течению от Хайдучка—Воденица или места, называемого «Прегер —90.»

Статья 175

Суда, следующие вверх по течению между семафорной станцией Пена и ущельем Ветерани

Суда, следующие вверх по течению, должны остановиться у правого берега ниже семафорной станции Пена и не входить в ущелье Верхние Казаны, если на топе или до половины мачты этой станции поднят красно-белый флаг.

Если флаг на семафорной станции Пена спущен, они могут продолжать путь следования до пещеры Ветерани (972,2 км), а если он опущен наполовину, они должны подготовиться к отходу.

Статья 176

Суда, следующие вверх по течению выше ущелья Ветерани

Суда, следующие вверх по течению, не должны проходить ущелья Ветерани, если на семафорной станции Врбица шар поднят на стреле в горизонтальном положении.

Они могут продолжать путь следования, если на семафорной станции Врбица шар поднят в вертикальном положении.

Статья 177

Суда, следующие вниз по течению между входом в ущелье Верхние Казаны и Пецка—Бара

Если на семафорной станции Врбица шар поднят в вертикальном положении суда, следующие вниз по течению, не должны входить в ущелье Верхние Казаны, а уменьшив ход, произвести в случае необходимости поворот ниже излучины Плавишевица (974,5 км).

Они могут продолжать путь следования до Пецка—Бара (971,5 км), если на семафорной станции Врбица шар находится в горизонтальном положении, указывая, что между 972,2 и 973,8 км (Калник) нет судов, следующих вверх по течению.

Если суда, следующие вниз по течению, пройдя семафорную станцию Врбица, замечают в ущелье Минерва судно, следующее вверх по течению, они должны убавить ход и, в случае необходимости, повернуть к правому берегу у Пецка—Бара, если они полагают, что встреча с судном произойдет в ущелье.

Статья 178

Суда, следующие вниз по течению в ущелье Нижние Казаны

Суда, следующие вниз по течению, должны, пройдя семафорную станцию Пена, сделать поворот у Дубова, если на семафорной станции Варница шар поднят вверх, указывая, что одно или несколько судов следуют вверх по течению выше устья Мракония.

Они могут продолжать путь следования вниз по течению, если на семафорной станции Варница шар на стреле в горизонтальном положении.

Однако, если суда, следующие вниз по течению, дойдя до семафорной станции Мракония, замечают судно, следующее вверх по течению в узкости между 965,3 и 966,4 км, они должны уменьшить ход с тем, чтобы расхождение имело место в пункте, указанном в статье 171.

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

В пасмурную погоду (дождь, ливень, снегопад) только суда, следующие вверх по течению, допускаются в район Казаны.

РАЗДЕЛ VI I

ПЛАВАНИЕ ПО УЧАСТКУ ВОДИЦА — ГУРА-ВЭЙИ

Статья 180

Границы участка и положение семафорной станции

Участок Водика—Гура-Вэйи расположен между 951—940,8 км.

Участок включает :

- a) канал Джеврин (950,8—947 км) ;
- b) канал Железных Ворот (Сипский канал) — 947—944,5 км ;
- c) канал Малых Железных Ворот (944,5—943,2 км) ;
- d) место расхождения Црквиште (943,2—941,3 км) ;
- e) узкость Гура-Вэйи (941,3—940,8 км).

Плавание по участку Водика—Гура-Вэйи регламентируется следующими семафорными станциями :

— семафорная станция Водика, расположенная на 951 км левого берега ;

— семафорная станция Сип, расположенная на 947 км правого берега.

Статья 181

Запрещение встречи между буксируемыми караванами

Судам, буксирующим караван, запрещается встреча и обгон других судов, буксирующих караван по фарватеру «малых вод» между швимером № 1, расположенным ниже Водика и швимером № 12, расположенным в нижней части канала Малые Железные Ворота.

Статья 182

Встреча в канале Железных Ворот (Сипский канал)

Расхождение судов в канале Железных Ворот (Сипском канале) между гектометрическими знаками +5 и +17 разрешено :

- a) между двумя одиночными судами (без каравана) ;
- b) между одиночным судном, следующим вниз по течению, и караваном, следующим вверх по течению при помощи вспомогательной тяги паровозом или без нее;
- c) между одиночным судном, следующим вверх по течению при помощи вспомогательной тяги паровозом или без нее, с караваном, следующим вниз по течению, в составе не более 2-х единиц, пришвартованных лагом, но не к борту буксира.

При встрече оба судна должны поворачивать влево, не подавая при этом звуковых или визуальных сигналов.

Статья 183

Обгон судов, следующих вверх по течению в канале Железных Ворот (Сипский канал)

В канале Железных Ворот (Сипский канал) между гектометрическими знаками +5 и +17 одиночному судну, следующему вверх по течению, разрешено обгонять судно, следующее с караваном или без каравана. Далее, каравану, следующему вверх по течению, разрешается обгонять судно, следующее без каравана.

Однако обгон судов запрещается, если на наклонной мачте, установленной на крыше семафорной станции Сип, поднят красный флаг, указывающий, что навстречу судну, следующему вниз по фарватеру «малых вод» в канале Железных Ворот (Сипский канал), идут суда вверх по течению.

Обгон судов может иметь место только при соблюдении положений статей 184 и 185.

Статья 184

Обязанности обгоняемых судов

Суда, следующие вверх по каналу Железных Ворот (Сипский канал), с караваном и без каравана, при помощи вспомогательной тяги или без нее, ниже гектометрического знака +5 должны пропустить запросившее обгон судно, если на семафорной станции Сип не поднят красный флаг или если указанное судно не перешло гектометрического знака +5 и обстоятельства разрешают осуществление обгона.

Тем не менее, судно может просить обгон только, если оно уверено, что сможет развить соответствующую скорость для быстрого обгона идущего впереди судна ниже гектометрического знака +5, сохраняя при этом без затруднений разделяющее их расстояние.

Статья 185

Обязанности судов при обгоне

Судно, следующее вверх по течению, желающее обогнать другое судно, должно подать продолжительный звуковой сигнал.

Обгоняемое судно должно, если обстоятельства допускают обгон, отклониться влево, уменьшая ход с тем, чтобы обгоняющее судно могло бы обогнать его как можно быстрее ниже гектометрического знака +5. Одновременно оно должно подать длинный звуковой сигнал с тем, чтобы семафорная станция Сип запретила бы на время обгона прохождение судов, идущих вниз по течению.

Обгон может иметь место только по выполнении этих предписаний. Обгоняющее судно оставляет слева обгоняемое судно.

Статья 186

Допускаемая максимальная длительность прохождения судами, следующими вверх по течению, района между швемерами № 12 и № 1

Суда, следующие вверх по фарватеру «малых вод», должны при всех обстоятельствах, чтобы не препятствовать плаванию других судов, проделать в течение не более 2-х часов путь между швимером № 12 и швимером № 1.

Однако при этом учитывается продолжительность остановки, предписанной сигналами семафорной станции Сип, или задержки, вызванной тем, что судно дало себя обогнать, или тем, что идущее впереди судно не дало себя обогнать.

Суда, двигатели которых не позволяют им соблюдать вышеуказанный срок, должны пользоваться вспомогательной тягой.

Статья 187

Суда, следующие из Вырчорова вверх по течению

Суда, следующие из Вырчорова вверх по течению, должны, если, согласно осадке, им следует пройти по фарватеру «малых вод», подать продолжительный звуковой сигнал, чтобы информировать об этом семафорную станцию Водица.

Суда, следующие вверх по течению, могут выйти на фарватер «малых вод» только, если на семафорной станции Водица, независимо от других сигналов, поднят на наклонном шесте красно-белый флаг, запрещающий плавание вниз по течению.

Если между тем семафорная станция Водица спускает красно-белый флаг, поднятый на наклонном шесте, указывая тем самым, что на фарватер «малых вод» вошло судно, следующее вниз по течению, судно, идущее из Вырчорова вверх по течению, должно ожидать, прежде чем войти на фарватер «малых вод», поднятия на семафорной станции Водица вышеуказанного сигнала, разрешающего судну следовать вверх по течению.

Статья 188

Суда, следующие вниз по течению до Вырчорова

Суда, следующие вниз по течению до Вырчорова, могут проходить фарватером «малых вод», если их осадка требует этого, даже, когда на семафорной станции Водица поднят на наклонном шесте красно-белый флаг не только, если в их поле видимости по каналу Джеврин не идет судно вверх, следованию которого они могут помешать.

Если суда, следующие вниз, замечают в верхней части канала Джеврин судно, следующее вверх, они должны остановиться в непосредственной близости от семафорной станции Водица, ожидая прохождения этого судна.

Подача заявки на вспомогательную тягу паровозом

Суда, желающие воспользоваться в канале Железных Ворот (Сипский канал) вспомогательной тягой паровоза, должны у Гура—Вэйи на левом фале поднять до половины мачты флаг любого цвета и в то же время подать один продолжительный гудок.

Если суда желают воспользоваться вспомогательной тягой локомотива от платформы, находящейся у гектометрического знака +16, они должны, кроме вышеуказанных звуковых и визуальных сигналов, поднять у Гура—Вэйи до половины мачты на левом фале второй флаг любого цвета.

Судно, следующее вверх по течению, вошедшее уже в Сипский канал, которое не в состоянии справиться с течением и желает воспользоваться вспомогательной тягой локомотива, должно также произвести сигналы, указанные в первом абзаце настоящей статьи.

Статья 190

Сигналы, запрещающие судам, следующим вверх, входить в канал Железных Ворот

Суда, следующие вверх по течению, не должны переходить швемер № 12 или входить в канал Малых Железных Ворот (а суда, следующие вне канала Малых Железных Ворот — канал Железных Ворот, Сипский канал) при наличии следующих сигналов на семафорной станции Сип :

a) сигналы не показываются : одно или несколько судов, покинув Водица, следуют вниз по фарватеру «малых вод» ;

b) красно-белый флаг поднят независимо от положения других сигналов : одно или несколько судов следуют вниз между швемерами № 1 и № 12 ;

c) красный флаг поднят на наклонном шесте на крыше семафорной станции Сип независимо от положения других сигналов : одно или несколько судов следуют вниз по каналу Железных Ворот (Сипскому каналу) или по каналу Малых Железных Ворот ;

d) сигнал со шторами закрыт, на его мачте поднят красно-белый флаг, независимо от положения других знаков : между швемерами № 1 и № 12 находится одно или несколько судов, потерпевших аварию, или одно или несколько судов следуют по каналу Джеврин, в то время, как одно или несколько судов ожидают у Водица, а между швемерами № 12 и № 9 нет судов, следующих вверх ;

e) сигнал со шторами закрыт, на его мачте поднят красный флаг : на данный день всем судам, следующим вверх, запрещается проходить швемер № 12, т. к. час, установленный для входа в канал вверх по течению, истек.

Суда, следующие вверх по течению, которым следует ожидать у швемера № 12, должны придерживаться той стороны канала, где уровень воды обеспечивает им стоянку с тем, чтобы ни они, ни еди-

ницы, входящие в состав их каравана, если таковые имеются, не являлись препятствием для судов, следующих вниз по течению.

Статья 191

Сигналы, разрешающие судам, следующим вверх по течению, входить в канал Малых Железных Ворот

Суда, следующие вверх по течению, могут пройти швемер № 12 и войти в канал Малых Железных Ворот (а суда, обходящие канал Малых Железных Ворот — в Сипский канал), если на мачте семафорной станции Сип подняты до половины один или два шара, то в первом случае это указывает, что по каналу следует одиночное судно вверх по течению, а во втором случае — судно с караваном.

Однако суда, следующие вверх, запросившие вспомогательную тягу локомотивом, не должны входить в канал Малых Железных Ворот, даже если им это разрешает станция Сип, а ожидать ниже швемера № 12 поднятия сине-белого шара на топе мачты станции вспомогательной тяги локомотивом, установленной ниже локомотивного депо, указывая, что локомотив готов для подачи вспомогательной тяги.

Статья 192

Встреча у гектометрического знака +5

Если при прохождении судов вверх по каналу Железных Ворот (Сипский канал) на наклонном шесте, установленном на крыше семафорной станции Сип, поднят красный флаг, указывающий на следование судна вниз по течению, они должны регулировать свой ход так, чтобы встреча с судном, идущим вниз по течению, имела место ниже гектометрического знака +5.

Статья 193

Уменьшение скорости и плавание самосплавом по каналу Железных Ворот (Сипский канал)

Если судно, следующее вверх по каналу Железных Ворот (Сипский канал), вследствие аварии своих машин или руля или же по другим любым непредвиденным причинам обязано уменьшить ход или дрейфовать, оно должно подать больше пяти коротких последовательных звуковых сигналов с тем, чтобы семафорная станция Сип запретила бы плавание по каналу.

Суда, следующие за вышеуказанным судном, должны принять все имеющиеся в их распоряжении меры, чтобы либо обогнать вышеуказанное судно, если существуют на это условия, предписанные положениями статей 184 и 185 настоящего Регламента, либо уменьшить скорость и выйти самосплавом из канала с тем, чтобы освободить путь судну, вынужденному дрейфовать.

Статья 194

Сигналы запрещения плавания ниже семафорной станции Водица

Суда, следующие вниз по течению, не должны проходить швемер № 1, а сделать поворот и в случае необходимости бросить якорь у левого берега вблизи семафорной станции Водица, при наличии на этой станции следующих сигналов:

а) красно-белый флаг поднят на коротком наклонном шесте, независимо от положения других сигналов: проход вниз по течению запрещен всем судам;

б) шар поднят на топе мачты: проход вниз запрещен для судов, буксирующих более двух единиц, или буксирующих одну единицу, пришвартованную лагом к буксиру;

в) шар поднят на топе мачты, а красно-белый флаг наполовину: плавание вниз по течению запрещено для всех судов, следующих с караваном;

г) красно-белый флаг поднят на наклонном шесте до половины: плавание вниз по течению запрещено на данный день ввиду того, что час, установленный для прохождения вниз по течению по фарватеру «малых вод», истек.

Статья 195

Сигналы разрешения плавания ниже семафорной станции Водица

Суда, следующие вниз по течению, могут проходить семафорную станцию Водица и переходить на фарватер «малых вод», если на семафорной станции подняты следующие сигналы:

а) все сигналы в положении «отдых»: между швемерами № 12 и №1 нет судов, следующих вверх по течению. В этом случае все суда как одиночные, так и с караваном могут следовать вниз по течению;

б) на топе мачты поднят шар: одиночное судно, следующее вверх по каналу Спш, находится между гектометрическими знаками +17 и +5. В этом случае следование вниз по течению разрешено только одиночным судам или судам, буксирующим две единицы, не пришвартованные лагом к буксиру;

в) шар поднят на топе мачты, а красно-белый флаг до половины: судно, буксирующее караван, следует вверх по каналу Железных Ворот (Спшский канал) между гектометрическими знаками +17 и +5. В этом случае только одиночные суда могут следовать вниз по течению.

Статья 196

Когда суда, следующие вниз по течению, могут просить о снятии сигнала, поднятого семафорной станцией Водица

Если в момент приближения к семафорной станции Водица судна, следующего вниз по течению, на ней поднят на наклонном шесте красно-белый флаг, оно может просить семафорную станцию Спш, путем подачи продолжительного звукового сигнала, спустить сигнал,

запрещающий плавание вниз по течению. Данное судно может продолжать свой курс вниз только, если семафорная станция Водица, по просьбе семафорной станции Сип, спускает красно-белый флаг, поднятый на наклонном шесте.

В обратном случае судно, следующее вниз, должно остановиться и применить положение первого абзаца статьи 194.

Статья 197

Плавание вниз по течению пассажирских и специальных судов

Семафорная станция Водица сообщает о прохождении пассажирских судов, плавающих по установленному расписанию, а также специальных судов, которые ниже Водица должны следовать вниз по фарватеру «малых вод», поднятием на топе мачты красного флага.

Эти суда могут войти на фарватер «малых вод» только, если на наклонном шесте семафорной станции Водица не поднят красно-белый флаг или если он уже опускается.

В таком случае одиночные суда, ожидающие у Водица, могут следовать за пассажирскими или специальными судами, если они могут сделать это немедленно и если до их прохождения швемера № 1 не был поднят сигнал, запрещающий плавание вниз по течению.

Статья 198

Сигналы, запрещающие вход в канал Джеврин судам, следующим вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод», которые, согласно норме, должны следовать по этому каналу.

Суда, следующие вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод», которые согласно норме должны от швемера № 4 или № 9 следовать по каналу Джеврин, могут входить в этот канал только при наличии на семафорной станции Сип следующих сигналов :

a) красно-белый флаг поднят до половины, а один или два шара до места : плавание вниз запрещено для всех судов ;

b) один или два шара подняты до места, а другие сигналы спущены : плавание вниз по течению запрещено для всех судов ;

c) сигнал со шторами закрыт и на его месте поднят красно-белый флаг : плавание вниз по течению запрещено для всех судов, независимо от положения других сигналов ;

d) красный флаг поднят рядом с шаром на наклонном шесте на крыше семафорной станции Сип : плавание вниз запрещено для судов, буксирующих более 2-х единиц или если эти единицы пришвартованы лагом к буксиру ;

e) красный флаг поднят с двумя шарами на наклонном шесте на крыше семафорной станции Сип : плавание запрещено для всех судов, следующих с караваном вниз по течению.

Статья 199

Сигналы, разрешающие вход в канал Джеврин судам, следующим вниз по фарватеру «средних» и «высоких» вод, которые, согласно норме, должны следовать по этому каналу.

Суда, следующие вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод», которые, согласно норме, обязаны от швемера № 4 или № 9 проходить по каналу Джеврин, могут входить в канал только при наличии на семафорной станции Сип следующих сигналов :

a) все сигналы находятся в положении «отдых» : между швемерами № 12 и № 1 нет судов, следующих вверх. В этом случае все суда, как одиночные, так и с караваном, могут следовать вниз по течению ;

b) красный флаг с шаром поднят на наклонном шесте семафорной станции Сип. В этом случае только одиночные суда или суда, буксирующие не более 2-х единиц, не пришвартованных лагом к буксиру, могут следовать вниз по течению ;

c) красный флаг и два шара подняты на наклонном шесте семафорной станции Сип : только одиночные суда могут следовать вниз по течению ;

d) красный флаг с одним или двумя шарами поднят на наклонном шесте семафорной станции Сип, а красно-белый флаг поднят до половины : одиночные суда и суда, буксирующие караван, могут следовать вниз при условии, что последнее следующее вверх по течению судно прошло место ожидания судна, желающего войти в канал для следования вниз по течению.

Статья 200

Запрещение судам, следующим вверх по течению, входить в канал Мали Джердап (Малые Железные Ворота) после определенных часов дня

Суда, следующие вверх по течению, не должны переходить швемер № 12 после нижеуказанных часов :

Период года	Часы (среднево- точное время)	Часы (среднеев- ропейское время)
с 1 по 10 января	14	15
с 11 по 20 января	14,15	15,15
с 21 января по 10 февраля	14,30	15,30
с 11 по 20 февраля	14,45	15,45
с 21 по 28/29 февраля	15,15	16,15
с 1 по 10 марта	15,45	16,45
с 11 по 20 марта	16	17
с 21 по 31 марта	16,15	17,15
с 1 по 10 апреля	16,30	17,30
с 11 по 20 апреля	16,45	17,45
с 21 по 30 апреля	17	18
с 1 по 10 мая	17,15	18,15
с 11 по 20 мая	17,30	18,30
с 21 мая по 20 июля	17,45	18,45

Период года	Часы (средневосточное время)	Часы (среднеевропейское время)
с 21 по 31 июля	17,30	18,30
с 1 по 10 августа	17,15	18,15
с 10 по 20 августа	16,45	17,45
с 21 по 31 августа	16,30	17,30
с 1 по 10 сентября	15,45	16,45
с 21 по 30 сентября	15,30	16,30
с 1 по 10 октября	15	16
с 11 по 20 октября	14,30	15,30
с 21 по 30 октября	14,15	15,15
с 1 по 20 ноября	14	15
с 21 ноября по 31 декабря	13,45	14,45

Если представляется возможным установить, что после вышеуказанных часов ни одиночное судно, ни караван не будут следовать вниз по течению, запрещение плавать вверх входит в силу максимум на 30 минут позже времени, указанного в таблице. Старший лоцман должен информировать об этом семафорную станцию Сип.

Эти 30 минут представляются во всех случаях судам, которые согласно норме могут у швемера № 9 покинуть фарватер «малых вод».

Суда информируют семафорную станцию Сип об их намерении следовать между швемерами № 12 и № 10 по фарватеру «малых вод» вверх по течению одним продолжительным, одним коротким и одним продолжительным последовательными звуковыми сигналами.

Семафорная станция Сип указывает на запрещение следовать вверх по каналу Мали Джердап (Малые Железные Ворота) после часов, указанных в таблице и в предыдущих абзацах, поднятием на топе мачты красного флага; при этом сигнал со шторами закрыт.

Статья 201

Случаи, когда плавание вниз по течению запрещается

За полчаса до времени, установленного в таблице статьи 200, семафорные станции Водица и Сип могут запретить судам следовать вниз по течению, если они замечают караван, который, может войти своевременно в канал Мали Джердап (Малые Железные Ворота) до закрытия фарватера «малых вод» ниже Водица для судов, идущих вверх.

Статья 202

Запрещение для судов, следующих вниз по течению, входить в канал Джесвин после определенных часов

Для того, чтобы темнота не помешала судам, следующим вниз по каналу Мали—Джердап (Малые Железные Ворота), различать швемеры и они могли бы при низких уровнях воды безопасно пройти по излучине Дудаш (936 км), они должны прибыть в Водицу не позже нижеуказанных часов:

Период года	Часы (средневосточное время)	Часы (средневропейское время)
с 1 по 10 января	15,30	16,30
с 11 по 20 января	15,45	16,45
с 21 января по 10 февраля	16,15	17,15
с 11 по 21 февраля	16,30	17,30
с 21 по 28/29 февраля	17	18
с 1 по 10 марта	17,30	18,30
с 11 по 20 марта	17,45	18,45
с 21 по 31 марта	18	19
с 1 по 10 апреля	18,45	19,45
с 11 по 20 апреля	18,30	19,30
с 21 по 30 апреля	18,45	19,45
с 1 по 10 мая	19	20
с 11 по 20 мая	19,15	20,15
с 21 мая по 21 июля	19,30*	20,30*
с 21 по 31 июля	19	20
с 1 по 10 августа	18,45	19,45
с 11 по 20 августа	18,30	19,30
с 21 по 31 августа	18,15	19,15
с 1 по 10 сентября	18	19
с 11 по 20 сентября	17,30	18,30
с 21 по 30 сентября	17,15	18,15
с 1 по 10 октября	16,45	17,45
с 11 по 20 октября	16,15	17,15
с 21 по 31 октября	16	17
с 1 по 20 ноября	15,45	16,45
с 21 ноября по 31 декабря	15,30	16,30

После вышеуказанных часов семафорная станция Водица запрещает судам, следующим вниз по течению, входить в канал Джеврин. Запрещение указывается поднятием красно-белого флага до половины наклонного шеста.

Статья 203

Плавание при неблагоприятных атмосферных условиях

Если в пасмурную погоду (мгла, туман, дождь, снег или ливень) сигналы семафорной станции Сип не видны, суда, следующие вверх по течению, могут при соблюдении положений статьи 69 настоящего Регламента входить в канал Мали Джердап (Малые Железные Ворота) и продолжать путь следования вверх, если лоцман не возражает против этого.

При прохождении по фарватеру «малых вод» ниже Водица между швемерами № 12 и № 1, суда не должны подавать звуковых сигналов, за исключением сигналов о помощи.

В плохую погоду плавание ниже Водица по фарватеру «малых вод» запрещается.

* Если в течение этого периода наблюдаются низкие уровни воды, то время сокращается, т.е. до 19,15 или до 20,15

Статья 204

Запрещение встречи и обгона в узкости Гура-Вэйи

Встреча и обгон одиночных судов или судов, следующих с караваном, запрещено в узкости Гура-Вэйи.

Статья 205

Суда, следующие вверх по узкости Гура-Вэйи

Если одиночное судно или судно, следующее с караваном вверх по фарватеру «малых вод», замечает при приближении к месту стоянки ниже устья ручья Гура-Вэйи (940,8 км) одно или несколько судов, одиночных или с караваном, следующих вниз по течению ниже канала Сип, оно должно остановиться ниже отмели Гура-Вэйи (941 км) и ожидать прохождения всех судов, следующих вниз по течению.

Статья 206

Суда, следующие вниз по узкости Гура-Вэйи

Если одиночное судно или судно, следующее с караваном вниз по фарватеру «малых вод», замечает при выходе из канала Сип одиночное судно или судно с караваном, следующее вверх по течению, вошедшее уже в узкость Гура-Вэйи, оно должно уменьшить скорость с тем, чтобы расхождение с судном, идущим вверх, имело место на 942 км.

ГЛАВА VII

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 207

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

Суда при постановке на якорь или при ошвартовке в любом месте, у любого берега, должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы постановка (ошвартовка) не мешала свободному судоходству по реке и не наносила бы ущерба путевой обстановке, портовым гидротехническим и другим сооружениям.

С этой целью капитаны, штурманы или шкиперы судов, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все зависящие и возможные в данной обстановке меры предосторожности.

Суда при постановке на якорь на глубине, не превышающей 3 метров, должны обозначить место, где положен якорь, буйком с красным флажком.

Суда не должны выбрасывать за борт золу, шлак и другие подобные вещества в портах и в тех местах реки, где глубина не менее 3 метров.

Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на фарватере и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

днем — плавучим сигналом любой формы и цвета;

ночью — огнем соответствующего цвета в зависимости от того, остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом, между препятствием и левым берегом или белым огнем, если проход свободен с той и другой стороны.

В данном случае капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок известить всеми имеющимися в его распоряжении средствами Навигационную службу Администрации, которая примет меры, согласно ст. 227.

ГЛАВА VIII

О парусных судах и плотах

РАЗДЕЛ I

ПАРУСНЫЕ СУДА

Статья 208

Плавание парусных судов

Плавание парусных судов по Участку допускается только вне огражденных районов.

Статья 209

Расхождение парусных судов

Когда два встречных парусных судна сближаются таким образом, что предвидится возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому, согласно нижеследующим правилам:

1. Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд.

2. Судно идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

3. Если оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.

4. Если оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, которое находится под ветром.

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу всем другим парусным судам.

Статья 210

Расхождение между самоходным и парусным судами

Если встречные самоходное и парусное суда сближаются такими курсами, что возникает возможность столкновения, то самоходное судно должно уступить дорогу парусному судну.

РАЗДЕЛ II

ПЛОТЫ

Статья 211

Общие правила

Плавание плотов на Участке допускается только вне огражденных районов.

Лоцманская проводка плотов на Участке обязательна.

Осадка плотов должна соответствовать нормам, установленным для фарватера «средних» и «высоких вод» между Молдова-Беке—Вишце и Текия—Оршова.

Если осадка плотов не позволяет им проходить ниже Текия—Оршова по «старому пути», Навигационная служба Администрации устанавливает для них условия прохождения Сипского канала.

Кроме того Навигационная служба Администрации устанавливает минимальное количество членов экипажа, требуемое для плотов, следующих по Участку.

Статья 212

Размеры, характеристика, состав и оборудование плотов

Длина плотов не должна превышать 65 м, а ширина 15 м.

Имя и местожительство владельца или отправителя плота должны быть указаны на щитах достаточных размеров, установленных таким образом, чтобы надписи были видны с двух сторон.

Для обеспечения остойчивости плотов против действия течения и волн, они должны состояться из жестко счаленных между собой частей таким образом, чтобы эти части не выступали за пределы плота.

Если операции по формированию или расформированию плотов производятся на реке, они не должны являться препятствием для судоходства.

Плоты должны иметь необходимое вооружение для выполнения всех операций, предписанных настоящим Регламентом.

Статья 213

Меры предосторожности для плотов на ходу или на стоянке

Во время плавания или стоянки водитель плота должен следить за тем, чтобы плот не препятствовал и не наносил ущерба судам на ходу или на стоянке.

Водитель плота должен также следить за тем, чтобы плот не наносил ущерба сооружениям, оборудованию, гидротехническим сооружениям, сооружениям по охране берегов, существующим или строящимся, а также плавучим или другим средствам путевого ограждения, установленным на реке или на берегу.

Водитель плота должен строго соблюдать инструкции, указанные в «Оповещениях для судоводителей», издаваемых компетентными органами, касающиеся прохождения мест производства гидротехнических или других работ.

Статья 214

Запрещение идти фронтом, волочить якоря или цепи и прохождение портов

Водителям плотов запрещается спускаться самосплавом по реке с плотами, идущими фронтом или связанными между собой. Водитель плота должен принимать все возможные меры для удержания плотов вне фарватера, по которому следуют суда, и не допускать, чтобы плот становился поперек течения. Если несколько плотов идут самосплавом на небольшом расстоянии друг от друга, они должны по мере возможности следовать по одной линии.

Плотам запрещается волочить якорь или цепи в местах, где проложены по дну кабели или трубы.

При прохождении портов водители плотов должны соблюдать распоряжения компетентных властей.

Статья 215

Места запрещения якорной стоянки или швартовки плотов

Плотам запрещается отдавать якорь в местах, где они могут являться препятствием или опасностью для судоходства, а также в местах прокладки по дну кабелей или труб. Им также запрещается становиться на якорь или пришвартовываться в узкостях и в местах паромных переправ.

Плоты должны, по мере возможности, становиться на якорь или пришвартовываться вблизи от берега.

Если плоты не могут соблюдать вышеуказанное положение, местонахождение якоря должно быть ограждено поплавком любой формы, на котором ночью устанавливается зеленый или красный огонь, в зависимости от берега.

Статья 216

Запрещение плавания плотов в неблагоприятных условиях и ночью

Ночью и во время мглы, тумана, проливного дождя или пурги спуск плотов самосплавом запрещается.

Если при неблагоприятных условиях, указанных в предыдущем абзаце (за исключением ночи), плоты пришвартованы к берегу, плотовщик должен при приближении судов предупреждать о нахождении плотов ударами в колокол или криком в рупор.

Статья 217

Обязанности плотов, севших на мель

Плоты, севшие на мель, должны соблюдать кроме положений ст. 79 настоящего Регламента, положения, касающиеся судов, севших на мель.

ГЛАВА IX

Перевозка опасных веществ

Статья 218

Опасные вещества

Суда, перевозящие опасные вещества, как-то: взрывчатые вещества (ВВ), отравляющие вещества (ОВ), нефтепродукты и другие легковоспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 219

Сигналы при перевозке опасных веществ

Все суда, перевозящие опасные вещества, указанные в предыдущей статье, при стоянке на реке должны нести днем красный флаг на носу.

Все самоходные суда, перевозящие опасные вещества, идущие одиночно или во главе буксируемого каравана, должны нести ночью кроме белого огня, предусмотренного статьей 61 настоящего Регламента для самоходных судов на ходу, еще и красный огонь, согласно статье 64.

Суда, перевозящие нефтяные продукты, должны иметь бледно-голубую полосу шириной 15 см, нанесенную по всему корпусу над верхней границей свободного борта, а суда, перевозящие нефтяные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того должны быть окрашены в серый (серебристо-белый) цвет.

Статья 220

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

В буксируемом караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно

дальше от других судов, насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования каравана.

Статья 221

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или на швартовах, нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным выше в статье 71 настоящего Регламента, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах.

Этот огонь, как и якорный огонь, должен быть видим со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 222

Положения, применяемые к неполностью дегазированным судам

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ, в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания ст. ст. 218—221 настоящего Регламента.

Статья 223

Особые случаи

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, швартоваться или становиться на якорь вблизи судов, стоящих на реке, а также вблизи железной дороги или жилищ, находящихся у берегов.

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении предписаний, установленных органами надзора судоходства и под их контролем.

ГЛАВА X

Об авариях

Статья 224

Меры, применяемые при авариях

Если судну грозит опасность затопления, капитан или судоводитель этого судна или судна, которое его буксирует, должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер реки и отвести аварийное судно к одному из берегов.

При столкновении судов, когда одному из столкнувшихся судов угрожает затопление, капитан, шкипер или соответственно судоводитель другого судна должен применить все имеющиеся в его распоряжении средства для оказания помощи аварийному судну и в первую очередь для отвода его в сторону от фарватера.

В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели. При невозможности снять судно с мели капитан буксирующего судна действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры в соответствии со статьей 75 настоящего Регламента.

Все суда, находящиеся вблизи судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие, если это не угрожает опасностью судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Если вследствие несчастного случая, имевшего место на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно принять участие в оказании помощи и спасении.

Статья 225

Меры, применяемые при аварии, происшедшей во время лоцманской проводки

В случае аварии, происшедшей во время лоцманской проводки, лоцман обязан принять совместно с капитаном судна все необходимые меры с тем, чтобы предотвратить возможные последствия.

В случае необходимости он должен направить судно или буксируемый воз, потерпевшие аварию, в ближайшее убежище, в частности, к месту, где будет возможно предпринять спасательные меры в полной безопасности. Он должен сделать все возможное, чтобы не заграждать фарватер.

Капитан, судоводитель или шкипер, а также лоцман должны, пользуясь ближайшим телефоном или другим способом быстрой связи, срочно информировать Навигационную службу Администрации о происшедшей аварии с тем, чтобы она могла произвести констатацию обстоятельств, в которых авария имела место.

Лоцман должен немедленно составить соответствующий доклад по этому вопросу.

Статья 226

Нарушения положений Регламента о плавании и лоцманской службе

Если после расследования Администрация устанавливает, что были нарушены положения Регламента о плавании и лоцманской проводке, она сообщает об этом компетентным властям для рассмотрения дела.

Компетентные органы прибрежных государств Участка должны предоставить судну, потерпевшему аварию, возможность войти в ближайший порт-убежище.

Статья 227

Оказание помощи Администрацией при тяжелой аварии

В случае тяжелой аварии Навигационная служба Администрации должна принять срочные меры для обеспечения общих интересов судоходства.

Независимо от ответственности капитана, Навигационная служба должна оказать помощь с тем, чтобы спасти экипаж, груз и машины, пока экипаж находится в опасности.

Если судно село на мель или затонуло на фарватере, Администрация должна принять необходимые меры, чтобы обвеховать загражденное место фарватера, призывая при этом капитана, судовладельца и других заинтересованных лиц, имеющих право распоряжаться данным судном, принять необходимые меры по подъему затонувшего или снятию севшего на мель судна и устранению препятствий для судоходства.

Если вышеуказанные лица не могут или отказываются выполнить работы в установленный срок, или если нет возможности установить с ними связь, Администрация производит в возможно короткий срок своими собственными средствами очистку русла реки за счет судовладельца.

Статья 228

Плавание судов в случае аварии на фарватере

Если вследствие происшедшей аварии, беспрепятственное плавание судов находится под угрозой, Навигационная служба Администрации принимает решение, по какому пути должны следовать суда, пока не будет очищен фарватер.

Статья 229

Администрация не несет ответственности за ущерб, нанесенный судам

Администрация отказывается от любой ответственности за ущерб, нанесенный судам при плавании на участке Железных Ворот.

Статья 230

Администрация не может требовать от плавсостава других сведений, кроме предусмотренных в Регламенте

За исключением случаев необходимого производства констатаций, согласно положениям настоящего Регламента, начальник Навигационной службы Администрации и находящийся в его распоряжении персонал не могут требовать от плавсостава других объяснений и сведений, кроме тех, которые необходимы для выполнения формальностей и предписаний, предусмотренных настоящим Регламентом, контроль за соблюдением которых входит в их компетенцию.

ГЛАВА XI

Заключительные постановления

Статья 231

Контроль за применением настоящего Регламента

Контроль за применением настоящего Регламента входит в компетенцию Речной Администрации Железных Ворот, согласно положениям Соглашения о создании Речной Администрации Железных Ворот и Регламента о деятельности Речной Администрации Железных Ворот, а также в компетенцию соответствующих органов ФНРЮ и РНР, согласно действующим в обоих государствах законам и положениям Договоренности об определении компетенции властей, которым поручено преследование нарушений, совершенных на пограничной линии или в непосредственной близости от нее на участке Железных Ворот.

Статья 232

Все положения, противоречащие настоящему Регламенту, отменяются.

Статья 233

Настоящий Регламент вйдет в силу с 1 марта 1956 г.

ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В НАСТОЯЩЕМ РЕГЛАМЕНТЕ

Названия и термины, употребляемые в настоящем Регламенте, следует понимать в следующем смысле:

1. Администрация — во всех случаях Речная Администрация Железных Ворот.

2. Участок — во всех случаях участок Железных Ворот, согласно определению статьи 1.

3. Разрешение на плавание — разрешение на прохождение Участка, выданное Администрацией и предусмотренное в статье 23 и последующих настоящего Регламента.

4. Судно — любое плавучее средство, имеющее двигателем машины или паруса, или не имеющее собственных средств передвижения.

5. Судно с механическим двигателем — любое судно, имеющее как средство передвижения — машины.

6. Самоходное судно — любое судно, имеющее собственную движущую силу.

7. Парусное судно — любое судно, приводимое в движение посредством паруса.

8. Судно находится на ходу, если оно не на якоре, не ошвартовано и не стоит на мели.

9. Малое судно — судно водоизмещением менее 10 регистровых тонн.

10. Малое самоходное судно — судно водоизмещением менее 10 регистровых тонн, имеющее собственный двигатель.

11. Специальные суда — суда, выделенные для особой службы на Участке, в частности, для спасения судов, потерпевших аварию, или для выполнения других задач, предусмотренных Навигационной службой Администрации.

12. Новое судно — вновь построенное судно или судно, проходящее впервые по Участку, или же которое претерпело после своего последнего прохождения по Участку важные для судоходства изменения.

13. Единица — любое буксируемое или пользующееся вспомогательной тягой плавучее средство.

14. Плавучие сооружения — всякого рода плавучие установки (купальни, доки, ангары, понтоны, плавпристани, плавучие мельницы, паромы и т. д.).

15. Плавучие снаряды — всякого рода землечерпательные снаряды, лебедки, плавучие краны, копры, насосные станции и т. д.

16. Плот — плавучее средство из жестко или свободно сплоченных лесоматериалов.

17. Баркас — лодка, не имеющая собственного средства передвижения и водоизмещением менее 5 регистровых тонн.

18. Буксирный воз — караван, составленный из одного буксира и одной или нескольких единиц, предназначенных для буксировки, которые ведутся либо на буксирном тросе в кильватер или в линию фронта, либо пришвартованные загом к буксиру.

19. Буксир — судно или малое судно, буксирующее караван.

20. Баржа — плавучее средство, не располагающее собственным двигателем и предназначенное для перевозки грузов.

21. Цементный кессон — отверстие в корпуге судна, заложное цементом для предотвращения проникновения воды.

22. Лоцман — судоводитель, имеющий право на проводку судов по участку Железных Ворот; он может находиться на службе Администрации (официальный лоцман) или любого пароходства (частный лоцман).

23. Капитан — лицо, командующее судном, имеющим собственные двигатели, водоизмещением более 10 тонн.

24. Судоводитель — лицо, командующее малым судном; шкипер — лицо, командующее судном, не имеющим собственных средств передвижения.

25. Водитель плота — лицо, командующее плотом.

26. Осадка — степень погружения судна в воду, в зависимости от находящегося на нем груза.

Осадка буксирного вoза определяется по судну в составе вoза, имеющему самую большую осадку.

27. Норма — предел максимальной допускаемой в соответствующее время осадки.

28. Фарватер — путь следования по каналам и естественным огражденным путям.

29. Фарватер «средних» и «высоких вод» или «старый путь» — неогражденный естественный судоводный путь.

30. Порт погрузки — место, где производится погрузка грузов или посадка пассажиров.

Замечания :

1. Положения этого Регламента, относящиеся в общем к судам, применяются также к малым судам, если нет на это особых положений.

2. При применении настоящего Регламента плавучие сооружения и снаряды при следовании по реке приравниваются, в зависимости от их водоизмещения, к судам или малым судам.

СОСТАВ КАРАВАНОВ

Учитывая положение статьи 35 настоящего Регламента, следующее максимальное число единиц допускается к буксировке при указанном составе каравана :

А) Караваны, буксируемые буксирами

Между Голубине—Люботина и Винце—Молдова-Веке по фарватеру «малых вод»

Состав караванов, идущих вверх, между
1016—1048 км

1) Караваны, идущие вверх, которые по своей осадке должны проходить по фарватеру «малых вод» между 1016 км (Кожича—Дренкова) и 1048 км (Винце—Молдова-Веке) могут иметь следующий состав :

a) четыре единицы, груженые согласно норме, расположенные в две линии фронта ; в первой линии находятся две единицы с наибольшей осадкой и большим грузом ;

b) шесть груженых единиц, из которых четыре расположены согласно положениям пункта “*a*”, а две другие с меньшей осадкой пришвартованы лагом по одной единице к правому борту каждой линии фронта ;

c) семь груженых единиц, из которых шесть расположены согласно положениям пункта “*b*”, а седьмая, с осадкой меньшей осадки буксира, пришвартована лагом с правого борта буксира, если лоцман не возражает ;

d) восемь порожних единиц, расположенных в три ряда.

Состав караванов, идущих вверх между
980—1016 км

2) Караваны, идущие вверх, которые по своей осадке должны между 980 км (Голубине—Люботина) и 1016 км (Кожича—Дренкова) проходить по фарватеру «малых вод», могут иметь следующий максимальный состав :

a) две единицы, груженые согласно норме, буксируемые гуськом, из которых единица с наибольшей осадкой и с большим грузом идет впереди ;

б) три груженные единицы, буксируемые гуськом, из которых две первые расположены согласно пункту «а», а третья с осадкой по крайней мере на 20 см меньше нормы, допускаемой на данный день, следует в хвосте;

с) четыре единицы, из которых три расположены согласно пункту «б» а четвертая порожнем ошвартована по правому борту третьей единицы;

б) шесть порожних единиц, расположенных в три линии фронта, по две единицы в каждой линии.

Состав караванов, идущих вниз между 1048—980 км

3) Караваны, идущие вниз между 1048 км (Винце—Молдова-Веке) и 980 км (Голубине—Люботина), которые по своей осадке должны проходить по фарватеру «малых вод», могут иметь следующий состав:

а) две единицы, груженные согласно норме, буксируемые в линию фронта;

б) три груженные единицы, буксируемые в линию фронта, посредине которой идет единица, груженная согласно норме, при этом осадка двух других единиц должна быть по крайней мере на 20 см меньше допускаемой нормы;

с) четыре груженные единицы, из которых одна единица, с осадкой меньше осадки буксира, ошвартована лагом по правому борту буксира, а три других расположены согласно пункту «б».

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Максимальная допускаемая ширина для каравана, следующего вниз, — 27 м. Буксировка более широких караванов допускается только, если осадка двух крайних единиц ниже уровня воды на данный день по водомерному посту Дренкова. Однако при этом, ширина каравана не должна превышать 30 м.

II. При составлении каравана единица с наименьшей осадкой должна быть всегда помещена с правой стороны.

По фарватеру «средних» и «высоких вод»

Число единиц и состав караванов, идущих вверх и вниз по течению

4) Число единиц и состав караванов, следующих по фарватеру «средних» и «высоких вод», зависит от мощности и способности маневрирования их буксира, а также от нормы на фарватере «средних» и «высоких вод».

Между Голубине—Люботина и Водица

Состав караванов, идущих вверх

5) Для прохода по участку Казаны караваны, идущие вверх между 951 и 980 км могут, согласно мощности буксира, иметь следующий состав:

а) двенадцать единиц, груженых до предела нормы, расположенных в три линии фронта, минимум по четыре единицы в каждой линии, если показание уровня воды по водомерному посту Оршова ниже 300 см.

ПРИМЕЧАНИЕ :

Если осадка одной или нескольких единиц на 65 см больше уровня воды по водомерному посту Оршова, то в одном ряду могут находиться только две единицы, груженые до предела нормы, а остальные единицы должны иметь осадку по крайней мере на 20 см меньше допускаемой нормы.

б) восемь единиц, расположенных в две линии фронта, максимум по 4 единицы в каждой, когда уровень воды выше 300 см по водомерному посту Оршова.

Состав караванов, идущих вниз

6) При следовании вниз по участку Казаны между 980 км и 951 км караваны могут, согласно мощности буксира, иметь следующий состав :

а) семь единиц, из которых две единицы порожнем или с осадкой меньше осадки буксира, ошвартованы по бортам буксира, а пять единиц, груженых до предела нормы, буксируемых в одну линию фронта ;

б) десять единиц, из которых семь единиц, буксируемых согласно пункту «а», а три единицы, менее груженые или порожнем, следуют во второй линии фронта.

ПРИМЕЧАНИЕ :

1. В случае, если осадка одной или нескольких единиц на 65 см больше показания уровня воды на данный день по водомерному посту Оршова, то в одну линию фронта могут быть ошвартованы только три единицы, груженые до предела нормы, а остальные единицы должны иметь осадку по крайней мере на 20 см меньше допускаемой нормы.

II. Караваны, идущие вниз, при уровне воды выше 350 см по водомерному посту Оршова могут иметь количество единиц, указанное в пункте «а», если мощность буксира обеспечивает правильное ведение каравана и безопасность судоходства.

Между Водица и Гура-Вэйи

По фарватеру «малых вод»

Состав караванов, идущих вверх

7) Караваны, следующие вверх по течению, которые по своей осадке вынуждены ниже Водица проходить по фарватеру «малых вод», могут иметь следующий состав :

а) три единицы, груженые до предела нормы, буксируемые гуськом в порядке их осадки. Единица с наибольшей осадкой идет вперед;

б) четыре единицы, из которых три буксируются согласно положению пункта "а", а четвертая порожнем, ошвартована лагом по правому борту третьей единицы, но только после получения разрешения Навигационной службы Администрации;

с) восемь единиц порожнем, буксируемые в три линии фронта, причем не более трех единиц в каждой линии.

Состав караванов, идущих вниз

8) Караваны, следующие вниз по течению, которые по своей осадке должны ниже Водица (951 км) проходить по фарватеру «малых вод», могут иметь следующий состав:

а) две единицы, груженые до предела нормы, буксируемые в одну линию фронта;

б) три единицы в одной линии фронта, посередине идет единица с наибольшей осадкой, но не превышающей норму на данный день, две другие единицы должны иметь осадку по крайней мере на 20 см меньше допускаемой нормы;

с) четыре единицы с грузом, из которых три буксируются в одну линию фронта, в соответствии с положением пункта "б", а четвертая ошвартована лагом по правому борту буксира, если ее осадка меньше осадки буксира.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Максимальная допускаемая ширина буксирных возов, идущих вниз, — 30 м.

По фарватеру «средних» и «высоких вод»

Состав караванов, идущих вверх

9) Караваны, следующие вверх, которые согласно норме могут проходить по фарватеру «средних» и «высоких вод», могут иметь следующий состав:

а) две груженые единицы, буксируемые гуськом: первая единица загружена до предела нормы, а вторая имеет осадку на 20 см меньше нормы;

б) три или четыре единицы, следующие гуськом: две первые единицы отвечают положениям пункта "а", а третья и четвертая имеют меньшую осадку или идут порожнем;

с) восемь единиц порожнем, расположенные в четыре линии фронта, по две единицы в каждой.

Состав караванов, идущих вниз

10) Караваны, идущие вниз, которые по своей осадке могут проходить по фарватеру «средних» и «высоких вод», могут иметь следующий состав:

а) две единицы, буксируемые в линию фронта; одна единица загружена до предела нормы, вторая с осадкой по крайней мере на 20 см меньше нормы ошвартована слева первой;

б) три единицы, из которых средняя загружена до предела нормы, а две другие с осадкой по крайней мере на 30 см ниже нормы;

с) несколько груженых единиц с осадкой по крайней мере на 30 см ниже нормы. Число единиц зависит от мощности буксира и его способности маневрировать. В этом случае единицы буксируются в две линии фронта, при этом две единицы, с осадкой меньше осадки буксира, могут быть ошвартованы по бортам буксира.

Между Гура—Вэйи и Костол—Турну-Северин

Состав караванов, идущих вниз или вверх по течению

11) Буксировка и состав караванов, следующих вверх или вниз по течению между 941 км (Гура—Вэйи) и 931 км (Костол—Турну-Северин), ограничиваются только мощностью буксира.

В) Караваны, ведомые моторными баржами или наливными судами

Вверх

12) Моторные баржи или наливные суда, идущие вверх по фарватеру «малых вод» или «средних» и «высоких вод», могут буксировать количество единиц в порядке, допускаемом для буксиров, если они располагают достаточной мощностью и способностью маневрировать. Моторные баржи или наливные суда, не имеющие буксирных установок, могут следовать вверх по течению только без каравана.

Вниз по фарватеру «малых вод»

13) Моторные баржи или наливные суда, имеющие буксирные установки, которые по осадке должны проходить по фарватеру «малых вод», могут вести караван, если они идут порожнем или наполовину загруженные, если их мощность и способность маневрировать достаточны для следования по фарватеру «малых вод» и производства необходимых маневров. Подобные караваны должны иметь следующий состав:

а) между Винце—Молдова-Веке и Голубине—Люботина: три единицы, буксируемые в линию фронта; средняя единица имеет осадку, меньше осадки моторной баржи, а две другие—осадку меньше отметки уровня воды на данный день по водомерному посту Дренкова;

б) между Голубине—Люботина и Водица: шесть единиц, из которых четыре загружены до предела нормы, буксируются в одну линию фронта, а две другие, идущие порожнем, ошвартованы по бортам моторной баржи или наливного судна;

с) между Водица и Гура-Вэйи: четыре единицы, из которых три буксируются в линию фронта, при этом средняя единица имеет осадку,

меньше осадки моторного судна, а две другие единицы загружены наполовину или идут порожнем; четвертая порожняя единица ошвартована лагом с правого борта баржи или наливного судна. Если моторные баржи или наливные суда загружены до предела нормы, они могут буксировать количество единиц, предусмотренное в пунктах «а», «б», «с» при условии, что эти единицы идут без груза. Навигационная служба Администрации может, в зависимости от случая, разрешить даже загруженным до предела нормы моторным баржам или наливным судам буксировать воз, состоящий из груженных единиц, если конструкция этих судов позволяет это.

Моторные баржи или наливные суда, не имеющие устройств для буксировки, могут буксировать вниз по течению между Винце—Молдова-Веке и Голубине—Люботина одну единицу, ошвартованную по правому борту моторной баржи или наливного судна, или две единицы, ошвартованные по бортам этих судов на участке между Голубине—Люботина и Костол—Турну-Северин. Буксируемые единицы должны следовать без груза или иметь осадку, меньше осадки моторной баржи или наливного судна.

Вниз по фарватеру «средних» и «высоких вод»

14) Моторные баржи или наливные суда, имеющие устройства для буксировки, которые согласно норме могут проходить по фарватеру «средних» и «высоких вод», могут буксировать вниз по течению шесть единиц, из которых две загружены наполовину, а две порожнем. Единицы, идущие порожнем, ошвартованы по бортам моторной баржи или наливного судна, а четыре единицы буксируются в один ряд.

Моторные баржи или наливные суда, не имеющие буксирных средств, могут буксировать только две единицы, ошвартованные по бортам баржи или наливного судна, если осадка единиц меньше осадки баржи или наливного судна.

С) Особые случаи

15) В особых случаях, учитывая участок следования и уровень воды, Администрация устанавливает число и размещение единиц, порожних или с ограниченной осадкой, или же число порожних единиц или с ограниченной осадкой, по сравнению с осадкой буксира, которые могут быть добавлены к каравану, составленному согласно вышеуказанным положениям.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Глава I. Общие положения	321
Глава II. Освидетельствование судов при входе на Участок.....	326
Глава III. Плавание судов	334
Глава IV. Об огнях и сигналах	340
Глава V. Регламент о лоцманской службе	348
Глава VI. Плавание по фарватерам и в узкостях	360
Раздел I. Плавание в узкости Коронины	360
Раздел II. Плавание по участку Стенка	362
Раздел III. — Плавание по участку Дренкова-Свиница.	364
Раздел IV. Плавание в узкости Чучавка-Дони-Милановац (ручей Златица)	371
Раздел V. Плавание в районе канала Юц	372
Раздел VI. Плавание в районе Казаны	373
Раздел VII. Плавание по участку Водица—Гура-Вэйи	376
Глава VII. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якорю или ошвартованных	386
Глава VIII. О парусных судах и плотях	387
Раздел I. — Парусные суда	387
Раздел II. — Плоты	388
Глава IX. Перевозка опасных веществ	390
Глава X. Об авариях	391
Глава XI. Заключительные постановления	394
Приложение А. Термины, применяемые в настоящем Регламенте	395
Приложение В. Состав караванов	397

РЕГЛАМЕНТ

О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ ТЯГИ У ГРЕБЕНЬ

Статья 1

Место стоянки и работы туэра «Вашкапу»

Вспомогательная тяга через порог Гребень, когда уровень воды по водомерному посту Оршова выше +250 см, обеспечивается туэром «Вашкапу», который стоит у левого берега на 999,2 км.

Вспомогательная тяга туэром «Вашкапу» предоставляется всем судам, подавшим заявку.

Статья 2

Предупреждение собственников судов о начале и приостановке работы туэра

Навигационная служба Администрации предупреждает за сутки собственников судов (агентства), что туэр в Гребень готов к буксированию. В такой же срок сообщается приостановление операции буксирования из-за понижения уровня воды или по другой причине.

Статья 3

Заявка на буксирование

Заявка на получение вспомогательной тяги туэра «Вашкапу» может быть адресована :

а) по месту пребывания Администрации не меньше чем за 3 часа до запрошенного для буксирования времени, если таковое должно иметь место в тот же день или вечером до окончания работы Администрации, если буксирование запрошено на первые часы следующего дня ;

б) семафорной станции Мракония посредством рупора ;

с) предупредительной станции Юц (988,5 км) для буксирования, которое должно иметь место немедленно. В этом случае заявка подается посредством длинного звука и опущения до половины мачты темного флага, а в случае плохой видимости, посредством рупора ;

d) туэру «Вашкапу», когда судно находится вблизи его, или ниже места, где должна начинаться буксировка; в этом случае заявка подается посредством длинного звука и опущения до половины мачты темного флага.

Статья 4

Просьба судов, которые пытались пройти через Гребень, пользуясь собственными средствами, о предоставлении вспомогательной тяги

Суда, которые неудачно пытались пройти через Гребень, пользуясь собственными средствами, могут просить о предоставлении вспомогательной тяги посредством звуковых и визуальных сигналов, предусмотренных в пункте «d» предыдущей статьи.

Статья 5

Отмен заявки

Заявки на вспомогательную тягу могут быть аннулированы при условии, что сообщение об этом передается по месту пребывания Администрации по меньшей мере за 3 часа до времени, назначенного для производства тяги, или, по меньшей мере, за 1 час, если сообщение передано непосредственно туэру.

Статья 6

Просьба о предоставлении тяги, когда телефонная связь между предупредительной станцией Юц и туэром «Вашкапу» прервана

Если суда, имеющие намерение просить о предоставлении вспомогательной тяги, замечают, что на крыше предупредительной станции Юц поднят красный флаг, указывающий, что между Гребень и Юц прервана телефонная связь, они должны, подойдя к 996 км, сообщить о своем намерении непосредственно туэру путем подачи звукового сигнала, предусмотренного в пункте «d» статьи 3.

Статья 7

Сигнал, обозначающий, что туэр «Вашкапу» готов начать буксировку

Когда туэр готов приступить к буксировке, он поднимает на топе мачты темный флаг.

Статья 8

Место начала буксирования при помощи вспомогательной тяги

В зависимости от уровня воды, буксирование при помощи вспомогательной тяги начинается в следующих пунктах:

а) при уровне ниже +300 см по водомерному посту Оршова — выше Свиница (996,6 км);

б) при уровне воды от 300 см до 400 см по водомерному посту Оршова — на 997 км;

с) при уровне воды выше +400 см по водомерному посту Оршова — у семафорной станции Гребень (998,5 км).

Суда слабой мощностью и суда, буксирующие длинный воз, которые по этой причине не могут подойти к обозначенным местам стоянки, могут при помощи сигналов, указанных в пункте «б» статьи 3, просить чтобы туэр спустился ниже.

Суда, мощность и буксируемый воз которых позволяют им пройти места, указанные в пунктах «а» и «б» настоящей статьи, обязаны их пройти, чтобы сократить время их буксирования при помощи вспомогательной тяги и простои караванов, следующих за ними.

Статья 9

Порядок выполнения заявок на буксирование туэром

Если несколько судов подходят к месту стоянки туэра «Вашкапу», то буксирование возов будет производиться согласно очередности их прибытия в пункты, указанные в предыдущей статье, даже если суда, прибывшие позже, прошли мимо этих пунктов.

Пассажирские и специальные суда пользуются приоритетом буксирования.

Статья 10

Порядок ожидания туэра «Вашкапу»

В случае, когда несколько возов подходят одновременно к местам стоянки, указанным в статье 8, их ожидание и проход не должны являться помехой для других судов.

Статья 11

При буксировании капитан туэра «Вашкапу» руководит всем караваном

С момента начала буксирования при помощи вспомогательной тяги, весь воз находится под руководством капитана туэра «Вашкапу». Капитан буксируемого судна обязан следовать указаниям капитана туэра «Вашкапу», исключая случаи, перечисленные в статье 18.

Статья 12

Максимальная допускаемая загрузка при вспомогательной тяге

Загрузка караванов, желающих воспользоваться помощью туэра «Вашкапу», не должна превышать :

3000 тонн при уровне воды ниже 350 см по водомерному посту Оршова ;

2700 тонн при уровне воды от 350 до 480 см по водомерному посту Оршова ;

2500 тонн при уровне воды выше 480 см по водомерному посту Оршова.

Капитан буксира обязан сообщить капитану туэра «Вашкапу» вес груза, находящегося на его караване.

Статья 13

Состав каравана при буксировании с помощью вспомогательной тяги

В составе каравана не должно быть более четырех груженных единиц, расположенных в кильватер.

Если груз, максимальный вес которого соответствует положениям предыдущей статьи, распределен только на 3 баржи, то к возу разрешается добавить одну порожнюю баржу, ошвартованную лагом справа к третьей барже.

Если воз составлен из порожних единиц, они могут быть расставлены по усмотрению капитана буксира, однако их число не должно превышать 12 единиц, расположенных, самое большее, в 4 линии фронта.

Статья 14

Сокращение максимального допускаемого веса груза по причине состава каравана

Если для облегчения маневрирования, первая линия фронта состоит из двух груженных единиц, то максимальный допускаемый вес груза, предусмотренный в ст. 12, должен быть сокращен на 500 тонн.

Статья 15

Случаи, когда туэр ведет одновременно два судна с возом или без воза

В случае, когда у места стоянки туэра «Вашкапу» ожидают два судна с караваном или без каравана, общая загрузка которых не переходит границы, предусмотренной в статьях 12 и 14, они должны, за исключением особых случаев, ошвартоваться друг к другу с тем, чтобы пройти через порог вместе, независимо от флага, под которым они идут.

Статья 16

Обязанности капитанов судов до начала буксировки туэром

Капитаны буксиров обязаны своевременно принять необходимые меры с тем, чтобы при прибытии на место стоянки туэра «Вашкапу», их воз был готов к проводке туэром.

Статья 17

Обязанность самоходных судов развивать максимальную мощность своих машин

Все самоходные суда обязаны при буксировании развивать максимальную мощность своих машин.

Статья 18

Аварии

В случае аварии, происшедшей на буксире, ведомом туэром, или на одной из буксируемых им единиц, буксир должен известить об этом туэр «Вашкапу» путем подачи пяти коротких звуковых сигналов. Необходимые маневры будут произведены капитаном буксира, который в согласии с официальным или частным лоцманом, примет все необходимые меры, чтобы предотвратить последствия аварии. По мере возможности туэр «Вашкапу» обязан предоставить необходимую помощь потерпевшему аварии судну или буксируемому возу.

Если буксирный трос туэра «Вашкапу» порвался, буксир обязан обеспечить возвращение туэра «Вашкапу» на место его стоянки.

Статья 19

Администрация не несет ответственности за ущербы, понесенные судами

Администрация не несет никакой ответственности за любой ущерб, который суда потерпели при буксировании, произведенном туэром «Вашкапу», или в течение маневров, относящихся к этому буксированию.

ПОЛОЖЕНИЕ
О РЕЖИМЕ ПЛАВАНИЯ В НИЗОВЬЯХ ДУНАЯ

ГЛАВА I

Общие положения

Настоящие Положения о плавании в Низовьях Дуная изданы Специальной Речной Администрацией Низовьев Дуная, именуемой в дальнейшем «Администрация», на основании ст. 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае с учетом основных положений о плавании по Дунаю, установленных Дунайской Комиссией.

Статья 1

Настоящие Положения о режиме плавания в Низовьях Дуная распространяются на участок реки Дунай от устья Сулинского канала до порта Браила, включая 173 км.

Статья 2

Выполнение настоящих Положений является обязательным для капитанов и шкиперов судов всех государств, которые пользуются судоходными путями в Низовьях Дуная на участке Администрации от устья Сулинского канала до порта Браила.

ГЛАВА II

Судовые документы

Статья 3

Мерительное свидетельство

Все суда, проходящие Сулинским каналом, должны иметь Мерительное свидетельство Администрации, по которому взимаются корабельные сборы за проход каналом. Мерительное свидетельство Администрации аналогично Мерительному свидетельству Суэцкого канала по системе обмера.

При отсутствии одного из указанных сертификатов, суда подлежат обмеру специалистом Администрации. Расходы по обмеру относятся за счет судовладельца.

ГЛАВА III

О лоцманской службе

Статья 4

Об обязательной лоцманской проводке

Запрещается плавание судов от устья Сулинского канала до п. Браила и в обратном направлении без лоцмана Администрации или лоцмана, имеющего свидетельство Специальной Речной Администрации Низовьев Дуная на право проводки судов на этом участке.

Статья 5

Прием лоцмана на борт судна

Для безопасности приема лоцмана на борт судна и высадки его, капитан обязан уменьшить ход судна или застопорить машину и принять в этом случае все другие необходимые меры.

Лоцман должен принять судно на Сулинском рейде к проводке на расстоянии одной мили от оконечности северной дамбы Сулинского канала.

Приемка и высадка лоцмана в речных портах Низовьев Дуная производится средствами судна.

Статья 6

Сулинский рейд

Сулинский рейд охватывает морские воды радиусом в 2 морские мили от оконечности северной дамбы Сулинского канала.

Статья 7

О невозможности осуществления лоцманской проводки

В случае непогоды (сильного ветра, крупной зыби), когда лоцман не может выйти в море для приема судна, на сигнальной мачте поднимается синий флаг, под ним черный шар.

Капитан обязан, если это возможно, стать на якорь на внешнем рейде или лечь в дрейф в ожидании улучшения погоды.

Статья 8

О режиме, обеспечиваемом лоцману на борту судна

Во время проводки судна капитан обязан обеспечить лоцмана питанием по нормам командного состава, существующим на судне, также соответствующим помещением для отдыха.

Статья 9

Об обязанностях лоцмана

§ 1. Лоцман Администрации обязан ознакомить капитана с режимом плавания в Низовьях Дуная и оказывать ему техническую помощь в проводке судна, а также извещать судоводителей о всех изменениях, происшедших в навигационной обстановке на участке, обслуживаемом Администрацией.

§ 2. Лоцман Администрации, находящийся на борту судна в пределах портовых вод, за исключением порта Сулина, не должен принимать участия в швартовке или отшвартовке, а также в перешвартовке от одного причала к другому или переходах от одной якорной стоянки к другой.

В порту Сулина швартовка или отшвартовка, перешвартовка судов с причала на причал производится только с помощью лоцмана Администрации.

Статья 10

В случае, если капитан судна не принимает или не выполняет технические советы лоцмана, последний обязан остаться на судне, но с приходом в пункт назначения сообщить об этом начальнику лоцманского корпуса.

В случае нарушения капитаном или экипажем судна настоящих Положений, лоцман составляет акт, который подписывается и капитаном. При отказе капитана подписать акт, лоцман сдает этот акт в пункте назначения своему вышестоящему органу.

Статья 11

При выводе судна в море, лоцман может оставить борт судна на расстоянии не менее пяти кабельтовых от оконечности северной дамбы Сулинского канала.

ГЛАВА IV

О судоходстве в устье Сулинского канала

Статья 12

О входе в канал Сулинским баром

В темное время суток вход и выход судов Сулинским каналом, за исключением особых случаев, разрешенных начальником лоцманского корпуса Администрации, воспрещается.

Статья 13

В случае запрещения проводки судов через Сулинский бар, на Сулинском маяке и на сигнальной мачте в устье канала, поднимается флаг черного цвета, под ним предмет шарообразной формы черного цвета.

Статья 14

Во время работы в устье Сулинского канала плавучих снарядов, вход и выход судов регламентируется семафором, установленным у входа в канал. В этом случае на семафоре поднимается черный флаг.

Суда, следующие вниз по течению для выхода в море, должны совершить поворот и остаться в порту, если на центральном маяке Сулинского канала поднят черный флаг, оповещающий, что канал закрыт.

Статья 15

Встречное плавание на Сулинском баре

Запрещается расхождение судов на огражденном участке Сулинского канала. Суда, идущие с моря, уступают дорогу судам, идущим в море.

ГЛАВА V

О плавании Сулинским каналом

Статья 16

О судах, которым запрещается плавать Сулинским каналом

Парусным судам, водоизмещением свыше 50 тонн, плавание под парусами в Сулинском канале запрещается.

Статья 17

Скорость судов

Суда, водоизмещением свыше 1000 тонн, должны проходить Сулинским каналом со скоростью, не превышающей 8 миль в час.

Статья 18

Параллельное плавание судов

Во избежание столкновения судов на крутых поворотах и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, плавание параллельными курсами, обгон и расхождение судов запрещается.

Статья 19

Плавание судов параллельными курсами по Сулинскому каналу, кроме случаев обгона, запрещается.

Статья 20

Очередность движения на труднопроходимых местах

При одновременном подходе двух встречных судов к труднопроходимому участку, право прохода первым и выбора курса принадлежит судну, идущему сверху.

Статья 21

Суда, следующие для спасательных работ или идущие для оказания помощи терпящему бедствие судну, а также и пассажирские суда при подходе к труднопроходимым местам должны поднимать на видном месте цилиндрический предмет черного цвета. В этом случае они пропускаются в первую очередь.

Все остальные суда проходят труднопроходимые места в порядке очередности подхода.

Статья 22

Расстояние между судами

Судно, при прохождении узких мест или крутых поворотов фарватера, не должно приближаться более чем на 1000 м к идущему впереди судну, принимая при этом все меры предосторожности.

Статья 23

Обозначение закрытия канала

Если на мачте сигнальной станции Кришан, Горгова, Измаильский Чатал или Георгиевский Чатал поднят днем черный флаг, оповещающий, что канал для судоходства закрыт, суда обязаны стать на якорь выше или ниже этих станций, смотря на тому, следуют они вниз или вверх по течению.

Ночью закрытие канала сигнализируется белым огнем между двумя красными, установленными по вертикали на расстоянии 1,83 м. один от другого.

Статья 24

Меры предосторожности при стоянке

Запрещается в Сулинском канале швартовать суда лагом одно к другому, за исключением спасательных работ и только с разрешения лоцманского корпуса Администрации.

Швартовка судов на крутых поворотах или постановка на якорь на местах прокладки электрического или телефонного кабеля, огражденных специальными знаками, запрещается.

ГЛАВА VI

Плавание в Низовьях Дуная (общие положения)

Техническое состояние судов

Статья 25

При плавании в Низовьях Дуная судно должно быть укомплектовано экипажем, обеспечивающим его безопасность на ходу и стоянке.

Статья 26

Суда, плавающие на участке Низовьев Дуная, должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать безопасное плавание.

Статья 27

При плавании судна в Низовьях Дуная оно должно быть снабжено необходимым аварийно-спасательным имуществом, в соответствии с установленными нормами.

Статья 28

Крен

Суда, имеющие крен более 8 градусов, проводке Низовьем Дуная не подлежат.

Статья 29

Курс следования судов

Суда при плавании Сулинским каналом или в узкостях реки должны держаться правой стороны, считая сторону по ходу судна.

Статья 30

Встречное плавание

На труднопроходимых участках реки, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение судов произошли на удобном месте для этой цели.

Статья 31

Меры предосторожности

Капитан или шкипер судна на ходу или на стоянке обязан следить за безопасностью судна, иметь всегда готовыми к действию якоря, швартовые и сигнальные средства, а также принимать меры к тому, чтобы его судно не препятствовало судоходству.

Статья 32

При прохождении Сулинским баром, Сулинским каналом и других труднопроходимых мест на участке Администрации каждое судно водоизмещением свыше 1000 тонн обязано иметь на корме якорь, всегда готовый к отдаче.

Статья 33

Паровые суда при плавании Сулинским каналом или в других труднопроходимых местах, а также во время маневров, должны иметь полное давление пара.

Статья 34

Запрещение плавания самосплавом

Судам и плотам запрещается следовать на участке реки от Браила до устья Сулина с вытравленным якорем или якорной цепью.

Статья 35

Правила, касающиеся выгрузки мусора с борта судна

Запрещается при плавании или стоянке в Низовьях Дуная выбрасывать за борт золу, шлак, мусор и всякие другие предметы, засоряющие фарватер.

Зола, шлак и другие предметы выгружаются на берегу соответственно указаниям портовых властей.

Категорически запрещается при прохождении по участку Администрации выливать из льялов воду и промывать танки.

Статья 36

О затонувших предметах

Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки или в Сулинском канале и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета.

Если же судовыми средствами он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления : днем — плавучим знаком любой формы и цвета, ночью — белым огнем.

О данном случае капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок сообщить всеми имеющимися у него средствами на ближайший пункт Администрации или портовым властям для передачи по назначению.

Все расходы, связанные с подъемом затонувшего предмета или груза, относятся за счет судовладельца.

Статья 37

Поднятие затонувших на участке реки от Браила до устья Сулинского канала якорей, цепей или других предметов без разрешения Администрации запрещается.

Статья 38

§ 1. Паромы и другие плавсредства, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают дорогу судам, идущим по реке.

§ 2. Все суда, выходящие из протоков и подходных каналов на основное русло Дуная, уступают дорогу судам, идущим по основному руслу.

§ 3. Все суда при встрече с буксирными судами, имеющими на буксире несамоходные суда или плоты, уступают дорогу буксирному судну.

Статья 39

Все речные суда обязаны уступать дорогу морским судам.

Статья 40

Самоходное судно, проходя мимо порта, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре или ошвартованных, вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости остановить машины при условии, что оно не подвергнет опасности себя или буксируемое судно.

Статья 41

О наблюдениях, сделанных в пути

Лоцманы РАНД, капитаны или шкиперы судов в случае, если ими будет замечено отсутствие на штатном месте навигационной обстановки, обязаны как можно скорее донести об этом в ближайший пункт Администрации или портовым властям.

Лоцман Администрации обязан известить об этом другие встречаемые им суда.

Статья 42

О судах, оказавшихся на мели, терпящих бедствие и проч.

В случае, если судно грозит опасность затопления по каким бы то ни было причинам, капитан обязан принять все зависящие от него меры, чтобы уйти с судоходного фарватера.

В этом случае капитан и судовой экипаж обязаны остаться на судне или вблизи него, не покидая места аварии вплоть до расследования ее компетентными властями.

Статья 43

Суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов известить о своем положении прерывистыми, продолжительными свистками или любым другим сигналом раньше, чем наступит момент сближения.

Если судно затонуло или оказалось на мели на Сулинском канале, капитан или шкипер его обязан установить на расстоянии не менее одной мили выше места бедствия временный оповещательный пост, извещающий следующие вниз по течению суда о характере и месте бедствия.

ГЛАВА VII

О плавании в туман или в непогоду на участке Низовьев Дуная

Статья 44

С наступлением ночи плавание судов по Сулинскому каналу запрещается.

Статья 45

При недостаточной видимости во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя суда должны уменьшить ход, сообразуясь с тем, чтобы обеспечить безопасность плавания.

Статья 46

Во время тумана при отсутствии видимости запрещается судам, идущим сверху, вход в Сулинский канал. В этом случае на мачте сигнальной станции Георгиевский Чатал поднимается флаг «U». По международному своду сигналов судно обязано стать на якорь выше станции до улучшения видимости.

Во время следования вверх по течению капитан должен следить за сигналами, поднятыми станциями Кришан и Горгова, оповещающими о тумане на канале. В этом случае суда обязаны стать на якорь вблизи сигнальной станции.

Статья 47

Во время мглы, тумана, ливней и шурги судно на ходу обязано подавать через промежутки не более двух минут один длинный звук свистком или сиреной, когда оно идет одиночно, один длинный и два коротких звука, если оно ведет на буксире другие суда.

Запрещается при любых обстоятельствах бить в колокол, когда судно на ходу.

ГЛАВА VIII

Об огнях и сигналах

Статья 48

Сигналы при невозможности управления

Если судно лишено возможности управляться, оно должно при приближении к нему других судов предупреждать об этом беспрерывными гудками свистком или сиреной или всяким другим подходящим сигналом.

Судно, не имея возможности управляться, должно сделать все, чтобы сойти как можно скорее с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим мимо судам, подавая им сигналы о помощи.

Все суда, проходящие мимо или находящиеся поблизости, обязательно должны оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если при этом судну и пассажирам судна, оказывающего помощь, не угрожает опасность.

Для получения помощи внимание привлекается днем вращением вытянутой рукой сигнального флага, а ночью — вращением в таком же порядке любого огня.

Внимание привлекается также любыми подходящими визуальными или звуковыми сигналами.

Статья 49

В случае посадки на мель

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять :
днем — два предмета круглой формы диаметром не менее 0,60 м или два цветных флага, расположенных вертикально на расстоянии один от другого от 1,80 до 2 м ;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально на том же расстоянии один от другого.

Огни и предметы должны быть видимы по всему горизонту в 360° на расстоянии не менее одного километра.

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась над водой.

Когда капитан или шкипер затонувшего судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять со стороны свободного прохода днем белый или другой светлый флаг, ночью — огни для судов, стоящих на якоре.

Статья 50

Отличительные знаки буксирующихся судов

Буксирующее судно должно нести днем на топе мачты синий флаг прямоугольной формы.

ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ НОЧЬЮ

Статья 51

Соблюдение правил несения огней

Правила относительно огней должны соблюдаться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно нести только огни, предписанные настоящими Положениями. Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который могли бы ошибочно принять за один из предписанных огней.

Статья 52

Огни судов на ходу

Паротеплоходы на ходу должны нести огни согласно существующим международным правилам.

Статья 53

Суда, буксирующие одно или несколько судов, должны нести огни согласно существующим международным правилам.

Статья 54

Каждое речное одиночное или буксируемое судно, плавающее ночью, должно показывать с кормы синий огонь догоняющим его судам.

Статья 55

Огни судов, стоящих на якоре или ошвартованных на реке

Судно, когда оно стоит на якоре или ошвартовано, должно нести ночью огни согласно существующим международным правилам.

Статья 56

Огни судов, перевозящих легковоспламеняющиеся и взрывчатые грузы

Суда на ходу и на стоянке, перевозящие опасные грузы, обязаны нести сигналы согласно международным правилам.

Статья 57

Звуковые сигналы во время тумана

При отсутствии видимости капитаны и шкиперы судов, владельцы плотов и сигар, стоящих на якоре вне портовых вод, обязаны подавать сигналы посредством колокола согласно существующим международным правилам.

Статья 58

На ходу

§ 1. Когда суда находятся в пределах видимости одно от другого, то при изменении курса они должны указывать предполагаемый маневр следующими сигналами: короткий звук — иду вправо, два коротких звука — иду влево, три коротких звука — имею намерение сделать поворот, четыре коротких звука — машина работает назад.

Судно, которое дало один из указанных выше сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

§ 2. Для привлечения внимания судно на ходу подает сигнал одним длинным звуком.

Статья 59

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое из них обязано дать по одному короткому сигналу свистком или сиреной и уменьшить свой ход ранее, чем наступит момент сближения.

Статья 60

Когда одно судно желает обогнать другое и не может этого сделать без того, чтобы впереди идущее судно не отклонилось от своего пути, оно должно заблаговременно просить уклониться впереди идущее судно подачей пяти последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной, уменьшая в то же время свой ход.

Идущее впереди судно должно отклониться от своего курса влево или вправо, как только оно в состоянии это сделать, и указать выполнение этого маневра соответствующими звуковыми сигналами, уменьшая при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно, дав один или соответственно два коротких сигнала, может увеличить свой ход и обойти обгоняемое судно.

Статья 61

При подходе судна к крутым поворотам реки и канала оно обязано сигнализировать о своем подходе, давая длинный сигнал гудком или сиреной продолжительностью от 4 до 6 секунд.

ВИЗУАЛЬНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ ДНЕВНЫЕ И НОЧНЫЕ СИГНАЛЫ

Статья 62

Расхождение судов

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 59 настоящих Положений без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно своевременно предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, указывая этим, что оно отклоняется влево: днем — отмашкой с правого борта темносиним флагом, ночью — показыванием фонарем ряда белых проблесков. Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности.

Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее одной мили и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча. Эти сигналы подаются непрерывно до полного расхождения судов.

Судно, предупрежденное двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, делая в то же время соответствующий маневр.

Если судно, у которого просят дорогу, не может выполнить нужный маневр без опасности для себя или буксируемых судов, оно обязано уведомить об этом последовательными не менее пятью короткими сигналами свистком или сиреной, указывая невозможность для себя уклониться влево. В этом случае капитаны судов обязаны, во избежание аварии, принять все необходимые меры, требуемые при данных обстоятельствах.

Статья 63

Постановка судна на якорь на участке Администрации может производиться только по указанию лоцмана РАНД.

Статья 64

§ 1. Суда при постановке на якорь или при швартовке в любом месте, у любого берега должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы постановка (ошвартовка) не мешала свободному судоходству по реке или каналу и не наносила ущерба путевой обстановке, портовым и гидротехническим сооружениям. С этой целью капитаны,

шкиперы судов, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все возможные в данной обстановке меры предосторожности.

§ 2. Суда при стоянке на якоре должны обозначать место, где положен якорь, буйком.

ГЛАВА IX

О буксировке

Статья 65

Правила формирования буксирных воев

Максимальное количество барж на буксире, следующих вверх по Сулинскому каналу, не должно превышать четырех единиц. Вниз по течению — не более двух единиц. Длина буксира не должна превышать 30 метров. Парусные суда, идущие на буксире, плавучие элеваторы и другие плавучие сооружения приравниваются к баржам.

Статья 66

Буксирующее судно не имеет права оставить буксируемые суда при постановке на якорь или при швартовке в любом пункте Низовьев Дуная до тех пор, пока оно не убедится, что буксируемые суда не препятствуют судоходству.

Статья 67

Вход караванов Сулинским баром

При подходе с моря в Сулинский канал баржевого каравана буксир не может вести более двух барж в линии кильватера, длина каравана не должна превышать 100 м, максимально допускаемая длина буксирного троса — 100 м.

При выходе в море Сулинским каналом длина буксирного троса при том же количестве барж не должна превышать 50 м.

ГЛАВА X

Плоты

Статья 68

Правила для плотов, стоящих на мели

При посадке на мель плота на Сулинском канале владелец плота обязан в течение 24 часов привести плот в должное состояние плавания, в противном случае частичная разгрузка или расформирование

плота проводится за счет владельца плота и убытки от прекращения движения судов относятся за счет владельца плота.

Статья 69

Опознавательные знаки и сплотка

§ 1. При буксировке плотов на них должны быть указаны фамилия и местонахождение владельца или отправителя плота, которые наносятся с обеих сторон щита таким образом, чтобы написанное могло быть прочитано с обоих берегов канала.

§ 2. Плоты должны быть составлены из прочно сплоченных между собой частей, а операции по сплотке или расформированию плотов, производимые на реке, не должны мешать или являться препятствием для судоходства.

Статья 70

Ширина плотов, буксируемых каналом, не должна превышать 16 м, длина — 40 м. В случае, если плот превышает указанные размеры, то владелец плота обязан согласовать проводку такового с Администрацией. Во время плавания или стоянки плотов водители их должны следить за тем, чтобы плоты не препятствовали судоходству.

Статья 71

Плавание

От порта Браила до выхода в море через Сулинский канал запрещается спускать плоты или лес самосплавом.

ГЛАВА XI

О перевозке опасных веществ

Статья 72

Капитан судна, на борту которого имеется груз, состоящий из взрывчатых веществ, нефти и нефтяных продуктов или других легко воспламеняющихся веществ, обязан немедленно сообщить об этом лоцману, прибывшему на борт для проводки судна.

Статья 73

Место стоянки на якоре или на швартовах

§ 1. Суда, следующие в порт Сулина с моря с грузом нефтепродуктов для частичной выгрузки в нефтебаржи или другую плавучую емкость, могут становиться на якорь в местах, указанных лоцманом Администрации.

§ 2. Транспортные суда, перевозящие нефть или другой воспламеняющийся груз, следующие вниз по течению для выгрузки в порту Сулина, должны становиться на якорь у Георгиевского Чатала в ожидании получения разрешения начальника лоцманского корпуса в Сулине.

Статья 74

Место в буксирном возе

В буксирном караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно дальше от других судов.

При нахождении такого судна в конце каравана синий огонь, предписанный ст. 54, может быть показан с отдельной плавединицы, пришвартованной к судну, замыкающему караван.

ГЛАВА XII

Об ущербах и авариях

Статья 75

Никакой иск не может быть предъявлен Администрации по какому-либо ущербу, нанесенному судам во время их прохождения по участку Дуная, обслуживаемому Администрацией.

Статья 76

Повреждение дамб, береговых укреплений, понтонных мостов, причалов, траверсов, навигационной обстановки и других сооружений, а также загромождение фарватера в Низовьях Дуная рассматривается как нанесение ущерба Администрации, и все убытки от таких повреждений относятся за счет судна.

ГЛАВА XIII

О нарушениях и штрафах

Статья 77

Капитан судна несет полную ответственность перед Администрацией за нарушение режима плавания в Низовьях Дуная, совершенное им или членами его экипажа.

Статья 78

Лица, виновные в нарушении Положений о режиме плавания в Низовьях Дуная, подвергаются Администрацией штрафу от 100 до 1000 лей.

Постановление Администрации о наложении штрафа может быть обжаловано в суде по месту нахождения Администрации в Галаце.

ГЛАВА XIV

Общие правила

Статья 79

Опознавательные знаки

На всех судах должно быть нанесено наименование судна или номер и порт приписки. На обоих бортах, на форштевне и ахтерштевне судна должна быть ясно нанесена шкала осадки.

Судно обязано нести на корме с восхода до захода солнца флаг государства, которому оно принадлежит.

Статья 80

Осадка судов

Капитан или шкипер судна при погрузке обязан следить за осадкой судна, которая не должна превышать объявленной проходной глубины на данный период.

Статья 81

О различных заграждениях на участке Низовьев Дуная

Установка на судоходном фарватере каких бы то ни было заграждений или сетей для ловли рыбы запрещается.

ГЛАВА XV

Заключительные постановления

Статья 82

Настоящие Положения о режиме плавания в Низовьях Дуная могут быть изменены или дополнены Директором Администрации.

Статья 83

Настоящие Положения о режиме плавания в Низовьях Дуная установлены Директоратом Речной Администрации Низовьев Дуная 1-го января 1956 года.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
Глава I. Общие положения	413
Глава II. Судовые документы	413
Глава III. О лоцманской службе	414
Глава IV. О судоходстве в устье Сулинского канала	415
Глава V. О плавании Сулинским каналом.	416
Глава VI. Плавание в Низовьях Дуная (общие положения)	418
Глава VII. О плавании в непогоду на участке Низовьев Дуная	421
Глава VIII. Об огнях и сигналах	422
Глава IX. О буксировке	426
Глава X. Плоты	426
Глава XI. О перевозке опасных веществ	427
Глава XII. Об ущербах и авариях	428
Глава XIII. О нарушениях и штрафах	428
Глава XIV. Общие правила	429
Глава XV. Заключительные постановления	429

СОГЛАШЕНИЕ¹

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ ЮГОСЛАВИИ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА НА ПОГРАНИЧНОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ ДВУХ ГОСУДАРСТВ (ИСКЛЮЧАЯ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ)

Подписано в Белграде 10 февраля 1955 г.

Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Федеративной Народной Республики Югославии, в соответствии со статьей 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной 18 августа 1948 года в Белграде, и учитывая Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Дунайской Комиссией, решили заключить Соглашение по установлению правил на пограничном между двумя государствами участке Дуная (исключая участок Железных Ворот), и с этой целью назначили своих Представителей:

Правительство Румынской Народной Республики — г-на Адриан Иосипеску.

Правительство Федеративной Народной Республики Югославии — г-на Эмиль Малешева,

которые по предъявлению своих полномочий, найденных в порядке и в должной форме, условились о нижеследующем:

Статья 1

На пограничном участке Дуная Румынской Народной Республики и Федеративной Народной Республики Югославии (исключая участок Железных Ворот), т. е. на участке между устьем реки Нера (1075 км) и населенным пунктом Молдова—Веке по левому берегу, соответственно населенным пунктом Винце (1048 км) по правому берегу, а также на участке между населенным пунктом Турну-Северин по левому берегу, соответственно населенным пунктом Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устьем реки Тимок по правому берегу (845,5 км), судоходство осуществляется в соответствии с предписаниями Регламента о судоходстве, приложенного к настоящему Соглашению.

¹ Вступило в силу 25 сентября 1955 г.

Статья 2

Регламент оглашается Договаривающимися Сторонами в виде внутреннего предписания в течение 3-х месяцев со дня вступления в силу настоящего Соглашения, о чем будет взаимно сообщено дипломатическим путем.

Статья 3

Приложенный Регламент о судоходстве является составной частью настоящего Соглашения и войдет в силу вместе с Соглашением.

Статья 4

Компетенция органов, которым поручено преследовать нарушения правил судоходства, имеющих место на пограничной линии или непосредственно вблизи ее на участках Дуная, указанных в настоящем Соглашении, устанавливается на основе отдельной договоренности.

Статья 5

Если Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Дунайской Комиссией, будут изменены или дополнены, то Регламент, приложенный к настоящему Соглашению, будет также изменен или дополнен на основе договоренности между двумя Договаривающимися Сторонами дипломатическим путем.

Статья 6

Любой спор между Договаривающимися Сторонами в отношении применения или толкования настоящего Соглашения будет решаться мирным путем при помощи непосредственных переговоров между двумя государствами.

Статья 7

Настоящее Соглашение заключено на неограниченный срок. Каждая Договаривающаяся Сторона может расторгнуть Соглашение, уведомив об этом за 6 месяцев другую Сторону.

Статья 8

Настоящее Соглашение войдет в силу после его утверждения Правительствами двух Договаривающихся Сторон.

Совершено в Белграде в двух подлинных экземплярах, каждый на румынском и сербско-хорватском языках, 10 февраля 1955 года.

РЕГЛАМЕНТ

**О СУДОХОДСТВЕ НА ПОГРАНИЧНОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ МЕЖДУ
РУМЫНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И ФЕДЕРАТИВНОЙ
НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ ЮГОСЛАВИИ
(ИСКЛЮЧАЯ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ)**

Настоящий Регламент установлен на основе соглашения между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии 10 февраля 1955 года в соответствии с положениями статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года, и, учитывая Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Дунайской Комиссией.

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ РЕГЛАМЕНТА

Статья 1

На участке Дуная между устьем реки Нера (1075 км) и населенным пунктом Молдова—Веке по левому берегу, соответственно населенным пунктом Вишце по правому берегу (1048 км), а также на участке реки Дунай между населенным пунктом Турну-Северин по левому берегу, соответственно населенным пунктом Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устьем реки Тимок по правому берегу (845,5 км), судоходство регламентируется в соответствии с предписаниями настоящего Регламента.

РАЗДЕЛ II

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 2

Суда, к которым применяется настоящий Регламент

Предписания настоящего Регламента применяются на участках Дуная, указанных в статье 1 настоящего Регламента, ко всем судам на ходу или на стоянке, независимо от флага, под которым они плавают.

Статья 3

Обязанности судоводителей

Капитаны, соответственно штурманы судов, должны подчиняться указаниям органов речного надзора в целях применения настоящего Регламента и уважать законные предписания, касающиеся речного надзора, действующие на территории соответствующего государства.

Статья 4

Убежища и зимовка судов

При соблюдении предписаний, действующих в Румынской Народной Республике, соответственно предписаний, действующих в Федеративной Народной Республике Югославии, суда имеют право искать убежища и зимовать в зимовниках и зимних убежищах, если метеорологические условия не разрешают им продолжать путь следования.

Статья 5

Судовой экипаж

Судовой экипаж должен комплектоваться в соответствии с судовой ролью, установленной государством, под флагом которого плавают судно, и иметь достаточное количество людей для обеспечения безопасности судов на ходу или на стоянке.

Капитаны, соответственно штурманы, должны иметь удостоверения (дипломы) или сертификаты, дающие им право управлять судном; механики должны иметь удостоверения (сертификаты), дающие им право управлять механизмами, а штурманы должны иметь сертификаты, дающие им право занимать эту должность.

Порядок выдачи удостоверений (дипломов) и сертификатов, знания, требуемые от командного состава, и порядок проверки этих знаний устанавливаются соответствующими компетентными органами государства, под флагом которого плавают судно.

Статья 6

Габариты судоходного пути

При отходе судна капитан последнего порта, который покинуло судно, должен следить за тем, чтобы разница между осадкой судна и минимальной глубиной фарватера, а также отношение длины судна к радиусу кривизны реки соответствовали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Статья 7

Техническое состояние судов

Все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное плавание.

При выходе судов в плавание контроль за их надлежащим техническим состоянием осуществляется капитаном порта отправления.

Содержание судов в исправном состоянии после их отхода возлагается на капитана, соответственно шкипера, а также на весь экипаж судна.

Навигационная путевая обстановка и содержание судоходного пути

На участке Дуная, указанном в статье 1 настоящего Регламента, навигационная путевая обстановка указывает кромку, направление и глубину судоходного пути; препятствия и сооружения, находящиеся на фарватере или в непосредственной близости от него, также ограждаются.

В принципе путевая обстановка, береговая и плавучая, действует постоянно (днем и ночью) с момента таяния льда до наступления ледостава.

Органы речного надзора информируют судоводителей о состоянии и ограждении судоходного пути.

Все изменения, происшедшие в навигационной путевой обстановке, сообщаются судоводителям путем «Навигационных оповещений».

Капитаны, соответственно штурманы судов должны в наиболее короткий срок сообщать Капитаниям свои замечания, касающиеся перемещения бакенов или других знаков ограждения, а также любые замечания, интересующие судоходство, и главным образом о любой посадке на мель или аварии судна.

Фарватер Дуная должен содержаться в судоходном состоянии.

Все труднопроходимые места реки, где видимость, вследствие естественных препятствий, недостаточна, ограждаются знаками предупреждения.

Ограждение осуществляется в соответствии с современной техникой навигационной путевой обстановки, учитывая Единую систему ограждения судоходного пути, установленную Дунайской Комиссией.

Установка на фарватере заграждений или сетей для ловли рыбы воспрещается.

РАЗДЕЛ III

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 9

Опознавательные знаки и флаги

Все суда должны нести на внешней части с двух сторон свой номер или наименование, наименование или инициалы владельца или организации (руководящий орган), которой принадлежит судно, а также порт приписки. Эти надписи должны быть хорошо видны.

Судно обязано нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому оно принадлежит.

Статья 10

Шкалы осадки и грузовая ватерлиния

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 м, должны быть нанесены шкалы осадки.

Шкалы наносятся по две с каждой стороны борта, на носу и на корме, таким образом, чтобы в любой момент представлялось возможным на их основе установить осадку судна.

На судно должна быть ясно нанесена грузовая ватерлиния, т. е. предельная линия загрузки судна.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах должен быть ясно нанесен круг диаметром в 0,15 м, пересеченный по диаметру горизонтальной линией длиной в 0,25 м и шириной в 2 см. Нижний край этой линии должен совпадать с грузовой ватерлинией.

Статья 11

Судовые документы

Суда должны иметь следующие документы:

а) Суда водоизмещением свыше 10 тонн:

1. Свидетельство, дающее право плавать под флагом государства, который несет судно (сертификат о национальности);

2. Судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно);

3. Мерительное свидетельство;

4. Санитарное свидетельство для пассажирских судов и барж, грузоподъемность которых свыше 1000 тонн, а также для самоходных грузовых барж и буксиров мощностью более 150 л. с. (санитарный патент);

5. Удостоверение на годность к плаванию (разрешение на плавание);

6. Судовую роль (список лиц судового экипажа с приложением дипломов или сертификатов, дающих право командующему составу на судовождение, а механикам — на управление механизмами);

7. Судовой журнал;

8. Котловую книгу на судах с паровыми котлами;

9. Свидетельство (разрешение) на право пользования радиотелеграфными станциями и радиотелеграфный журнал на судах, имеющих такие станции;

10. Машинный журнал на судах с механическим двигателем, а также книгу осмотра баллонов на моторных судах, имеющих такие баллоны;

11. Пассажирское свидетельство на пассажирских судах (указывая максимально допускаемое количество пассажиров);

12. Инвентарную книгу;

13. Санитарный журнал.

б) Малые суда водоизмещением до 10 тонн:

1. Судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом государства, которому оно принадлежит;

2. Пассажирское свидетельство для пассажирских судов (устанавливающее максимально допускаемое количество пассажиров);

3. Судовую роль.

Примечание: Для весельных лодок и спортивных катеров достаточно удостоверения о годности к плаванию.

Статья 12

Нормы грузоместимости, грузоподъемности и пассажироместимости

Нормы грузоместимости, грузоподъемности и максимального количества пассажиров, указанные в судовых документах, не должны превышать.

Ответственность за выполнение вышеуказанного положения возлагается на капитана, соответственно шкипера судна, а также на компетентные власти порта отправления.

Статья 13

Звуковые сигнальные средства

Все самоходные суда должны иметь паровой свисток или сирену, а также колокол достаточной силы, которые должны быть установлены так, чтобы их звук не задерживался каким-либо препятствием.

Все несамоходные суда должны иметь колокол или другой предмет, посредством которого могут производиться достаточной силы звуковые сигналы. Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть различимы для приема.

Статья 14

Оборудование судов

Судно должно иметь достаточное количество противопожарных, спасательных, сигнальных и водоотливных средств, а также других необходимых судовых принадлежностей в соответствии с нормами, установленными компетентными властями государства, под флагом которого оно плавает.

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 15

Капитан, соответственно штурман судна на ходу или на стоянке обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швартовые, сигнальные и другие средства; он также обязан принимать все необходимые меры, чтобы его судно не чинило препятствия ни судоходству, ни производимым работам.

Во избежание опасности посадки на мель капитан, соответственно штурман судна обязан при погрузке следить за осадкой судна, принимая меры, чтобы она соответствовала глубине фарватера, по которому судно должно следовать.

Статья 16

Уменьшение хода

Самоходное судно должно своевременно уменьшить ход, и, если это необходимо, полностью остановить машины при прохождении мимо порта или судов, сооружений, плавучих снарядов, ошвартованных или стоящих на якоре плотов, вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженных шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, если судно или буксируемые им единицы не подвергаются опасности.

Статья 17

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

Судам запрещается оставлять свои якоря или цепи волочиться по дну и отдавать якорь в тех местах, где проложен кабель или трубы.

Места рек, где с одного берега на другой проложен кабель или трубы, ограждаются следующими береговыми знаками:

— д н е м : четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,50 м; на щит наносится черный якорь адмиралтейского типа штоком вниз;

— н о ч ь ю : тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем. Щит устанавливается на берегу на высоте не менее 4—6 м над самым высоким уровнем воды.

Все места паромных переправ должны ограждаться знаками предупреждения, установленными в 250 метрах сверху и снизу от переправы.

Эти знаки устанавливаются следующим образом:

— д н е м : круглый щит, окрашенный в белый цвет, диаметром в 1—1,50 м; на щит черной краской наносится восклицательный знак;

— н о ч ь ю : если паромная переправа действует также ночью, щит освещается белым ярким огнем.

Щит устанавливается на берегу на высоте не менее 4—6 м над самым высоким уровнем воды.

Статья 18

Буксировка судов

Буксировка судов производится в соответствии со следующими положениями:

Мощность буксиров должна быть достаточной для безопасного выполнения всех необходимых маневров.

Капитан буксира, идущего первым в караване, руководит всей буксировкой, включая соответствующие маневры, и заботится о безопасности буксируемых судов.

Буксир не имеет права оставлять буксируемые единицы во время швартовки или стоянки до тех пор, пока они не освободили фарватер и капитан буксира не убедился в безопасности их постановки.

Статья 19

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, исключая случаи обгона.

Статья 20

Плавание в особых условиях

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя суда должны уменьшить ход с тем, чтобы иметь возможность безопасно маневрировать и остановиться при встрече с любым препятствием или в случае, если они потеряли возможность установить свое местоположение на фарватере.

При таких условиях плавание судов самосплавом запрещается.

Статья 21

Случаи запрещения выхода судов в плавание

Капитан порта отправления может запретить выход судов в плавание при установлении следующих случаев:

a) отсутствие свидетельства на право плавания под поднятым флагом (сертификата о национальности);

b) отсутствие удостоверения о годности к плаванию (разрешения на плавание);

c) неукomплектованность судов экипажем, необходимым для обеспечения безопасности плавания, а именно:

— для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены;

— для всех остальных судов — не менее двух смен.

d) повреждение корпуса, особенно при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы и если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами;

e) если вес груза на палубе нарушает остойчивость судна;

f) если вес груза нарушает допускаемую максимальную осадку судна;

g) если размещение груза мешает видимости рулевых;

h) если количество пассажиров превышает цифру, установленную в сертификате в отношении допускаемого количества пассажиров;

i) если рулевые установки судна действуют неисправно;

j) если на судне нет достаточного количества спасательного оборудования, противопожарного оборудования, водоотливных насосов,

средств сигнализации и швартовки или если битенги находятся в неисправном состоянии.

На капитана порта отправления и на судовладельца возложено обязательство проверять применение этих положений.

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ В ТРУДНОПРОХОДИМЫХ МЕСТАХ РЕКИ

Статья 22

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимым участкам реки

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки суда обязаны сигнализировать свой подход, подавая длинный звук.

Суда, проходящие узкие участки, крутые повороты фарватера или места, где нет достаточной видимости, не должны приближаться к идущему впереди судну, не приняв все меры предосторожности.

Статья 23

Очередность прохождения труднопроходимых участков

Суда, предназначенные для спасательных работ или идущие для оказания помощи судну, потерпевшему бедствие, а также пассажирские суда должны при подходе к труднопроходимым участкам реки поднимать на видном месте цилиндрический предмет черного цвета. В этом случае они имеют право пройти в первую очередь.

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки реки в порядке очередности их подхода.

РАЗДЕЛ III

ВСТРЕЧА И ОБГОН СУДОВ

Статья 24

Звуковые сигналы при встрече

Когда суда находятся на виду одно у другого, то судно на ходу, которое меняет свой путь, должно указать этот маневр следующими сигналами :

- | | |
|-------------------------|---|
| — один короткий звук | — иду вправо |
| — два коротких звука | — иду влево |
| — три коротких звука | — имею намерение сделать поворот |
| — четыре коротких звука | — моя машина работает назад (иду назад) |

Судно, которое подало один из вышеуказанных сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

Для привлечения внимания судно на ходу подает один длинный звук.

Короткий звук обозначает звук, имеющий продолжительность в 1—2 сек; длинный звук имеет продолжительность в 4—6 сек.

Промежуток между последующими звуками должен иметь продолжительность в 1—2 сек.

Статья 25

Опасность столкновения при встрече

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое из них обязано дать по одному короткому звуку свистком или сиреной и уменьшить свой ход до сближения.

Статья 26

Судно, идущее сверху, избирает курс

При встрече судов право избирать курс принадлежит судну, идущему сверху.

Если вследствие извилистости русла или по другим причинам судно, идущее вниз по течению, не может установить, с какой стороны ему легче избежать судно, идущее навстречу, оно должно заблаговременно подать два длинных последующих звука, не производя сигналов отмашкой; в этом случае право избирать курс предоставляется судну, идущему вверх по течению.

Если два судна одновременно приближаются к труднопроходимому участку реки, то судно, идущее вниз по течению, имеет право пройти первым.

Однако, если одиночное идущее вниз по течению самоходное судно приближается к самоходному судну, идущему в противоположном направлении и буксирующему караван, и положение таково, что возникает опасность столкновения, одиночное самоходное судно должно предоставить курс самоходному судну, буксирующему караван, если оно этим маневром не подвергает себя опасности.

Статья 27

Исключение из общих правил

В случае, если судно не в состоянии придерживаться правил, установленных статьей 25 настоящего Регламента, вследствие неизбежной опасности, возникшей для него или для судов, которые он буксирует, то оно должно вовремя предупредить приближающееся судно подачей двух последовательных коротких звуков и одновременно

произвести визуальные сигналы, указанные в статье 41 настоящего Регламента, для того, чтобы указать, что оно идет влево.

Судно, предупрежденное двумя короткими звуками о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, должно повторить этот сигнал, производя соответствующий маневр.

Если судно не может выполнить нужный маневр без опасности для себя или для буксируемых им судов, то оно должно уведомить об этом путем подачи не менее 5-ти коротких последовательных сигналов свистком или сиреной, указывая, что оно находится в невозможности идти влево. В этом случае капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Статья 28

Расхождение судов на труднопроходимых участках реки

На труднопроходимых участках реки там, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх по реке, должны установить свой ход таким образом, чтобы встреча и обгон судов, идущих вниз по течению, совершались на подходящем для этой цели месте реки.

Судно, идущее вверх по течению, должно, если это необходимо, в момент обгона направиться на участок фарватера, где оно не мешает и не подвергает опасности судно, идущее вниз по течению.

Статья 29

Места, где расхождение и обгон судов запрещается

На крутых поворотах и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, параллельное плавание, обгон и расхождение судов запрещаются.

Статья 30

Запрещение пересечения курса

Судно при отходе во время маневра или на ходу не должно пересекать курс другого судна или плота, чтобы не мешать их следованию.

Статья 31

Обгон судна

Когда одно судно желает обогнать другое и не может сделать этого без того, чтобы вперед идущее судно не отклонилось от своего пути следования, оно должно заблаговременно просить свободный

проход, подавая пять последовательных длинных звуков свистком или сиреной, уменьшая при этом свой ход.

Идущее впереди судно должно отклониться от своего пути следования влево, как только оно в состоянии сделать это, и указать о выполнении этого маневра подачей двух коротких звуков, уменьшая при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно может, подав один короткий звук, увеличить свой ход и обогнать идущее впереди судно, оставив его слева от себя.

Если идущее впереди судно не может отклониться влево без опасности для себя или для буксируемых им судов, оно должно отклониться вправо, уведомляя заранее об этом судно, идущее за ним, подачей одного короткого звука. В этом случае обгоняющее судно подает два коротких звука, отклоняется влево и оставляет справа от себя судно, идущее впереди.

Статья 32

Случай, когда сохраняется курс следования судов

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого, а также два судна, идущие в противоположном направлении, момент сближения которых приближается, должны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что следуя по фарватеру каждое по той стороне, на которой оно находится в данный момент, они пройдут на достаточном друг от друга расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 33

Обгон у входа в труднопроходимый участок

Когда одиночное судно, идущее на малой скорости, или судно, буксирующее караван, настигнуто другим одиночным судном у самого входа в труднопроходимый участок, оно должно, если последнее требует этого, подачей пяти длинных последовательных звуков свистком или сиреной ждать его обгона до входа в участок.

В этом случае оба судна должны соблюдать положение статьи 31 настоящего Регламента.

Статья 34

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда должны уступать дорогу всем другим судам в условиях, предусмотренных этим Регламентом.

Статья 35

Случай, когда буксир приравнивается к одиночно идущему судну

Буксиры с возами, составленными из судов различного рода, приравниваются к одиночно идущим самоходным судам и должны соблюдать наравне с ними правила, изложенные в этой главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны осуществлять буксировку таким образом, чтобы встречные суда имели достаточную возможность пройти мимо них без затруднения.

Статья 36

Движение паромов

Паромы и другие плавучие единицы, пересекающие реку с одного берега на другой, предоставляют дорогу судам, идущим по реке.

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 37

Расхождение парусных судов

Когда два парусных судна сближаются таким образом, что возникает возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому, согласно нижеследующим правилам:

Судно, идущее полным ветром, должно отклониться от пути следования судна, идущего бейдевинд.

Судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно отклониться от пути следования судна, идущего бейдевинд правым галсом.

Если два судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно отклониться от пути следования судна, идущего правым галсом.

Если два судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно отклониться от пути следования судна, находящегося под ветром.

Парусное судно, идущее фордевинд, должно отклониться от пути следования других парусных судов.

Статья 38

Расхождение между парусным и самоходным судами

Если самоходное и парусное суда сближаются таким образом, что возникает возможность столкновения, то самоход должен отклониться от пути следования парусного судна.

ГЛАВА III

Огни и сигналы

Статья 39

Видимость огней

Слово «видимый» в настоящем Регламенте обозначает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 40

Время несения огней

Правила, касающиеся огней, должны применяться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно показывать только огни, предусмотренные в настоящем Регламенте.

Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который может быть ошибочно принят за один из предусматриваемых Регламентом огней.

Статья 41

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

Визуальные сигналы, упомянутые в ст. 27 настоящего Регламента, исполняются с правого борта:

- днем — отмахками темно-синим флагом;
- ночью — посредством ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность 1 сек., за которым следует полное затемнение той же продолжительности. Проблески должны быть видны на расстоянии не менее 1,5 км, и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

Эти дневные и ночные сигналы, раз поданные, должны продолжаться беспрерывно до тех пор, пока суда не разойдутся.

Статья 42

Огни на самоходных судах

Самоходное судно на ходу должно нести:

а) яркий белый огонь, установленный на фок-мачте или впереди нее, или же, если на судне нет такой мачты, то на его передней части на высоте не менее 6 м над ватерлинией, соответствующей наиболее допускаемой осадке; огонь устанавливается таким образом, чтобы беспрерывно освещать всю дугу горизонта в 225° , т. е. $112^\circ 30'$ с каждого борта, считая от носа. Огонь должен быть видим на расстоянии не менее 4 км;

б) зеленый огонь, установленный на правом борту, и видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 км;

с) красный огонь, установленный на левом борту и видимый по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$, считая от носа. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 км ;

д) синий огонь, установленный на корме и видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^{\circ}30'$ с каждой стороны судна от кормы прямо назад.

Этот огонь должен быть видим на расстоянии не менее 500 м.

Огни должны быть установлены таким образом, чтобы давать постоянный свет, видимый со всех точек вышеуказанных дуг горизонта.

Вышеуказанные красный и зеленый бортовые огни должны быть снабжены со стороны судна щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,90 м вперед от огня таким образом, чтобы каждый из этих огней не был бы видим с другой стороны судна в анфас.

Синий кормовой огонь должен быть снабжен щитом со стороны судна, для того, чтобы не быть видным с носа.

Расстояние по вертикали между кормовым красным и зеленым огнями и белым огнем, указанным в пункте «а», должно быть не менее 3-х метров.

Статья 43

Огни парусных судов на ходу

Парусные суда на ходу должны нести огни, указанные в ст. 42, п. п. «б», «с», «д» для самоходных судов на ходу, исключая белый огонь, указанный в п. «а» той же статьи, который парусное судно на ходу не должно ни в коем случае открывать.

Малые парусные суда на ходу должны нести только огни, предписанные в ст. 42, п. п. «б» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем красный и зеленый огонь одинаковой силы.

Эти огни должны быть видимы по всей дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ с соответствующего борта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 44

Огни самоходных судов из категории малых на ходу

Самоходные суда из категории малых должны нести на ходу :

а) на носу, на трубе или впереди нее на расстоянии не менее 2-х метров от поверхности воды, белый яркий огонь, как предусмотрено в ст. 42, п. «а». Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2-х км.

б) по бортам — красный и зеленый огни, как предусмотрено в ст. 43, абзац 2.

Расстояние по вертикали между бортовыми огнями и белым огнем, который должен быть установлен над этими огнями, не должно быть меньше 1 м.

Статья 45

Огни для буксирующихся судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом или в кильватер, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 42, второй белый яркий огонь одинаковой силы с огнем, указанным в п. «а» этой же статьи, установленный под ним на расстоянии не менее 1—2 м по вертикали.

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе VI настоящего Регламента, буксир должен нести, кроме предусмотренных огней, красный огонь, видимый только с носа на расстоянии не менее 1,5 км. Этот огонь должен находиться на расстоянии 1,5 м от зеленого бортового огня, измеренного по ширине, и на расстоянии 1,5 м над ним по вертикали судна.

Бортовые огни должны быть установлены таким образом, чтобы не быть закрытыми судами, буксируемыми лагом.

Кроме того, буксир должен нести при буксировке позади трубы или на кормовой мачте небольшой белый огонь, по которому направляются буксируемые суда. Сила этого огня должна быть уменьшена матовым или покрытым полосами стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 46

Отличительные знаки буксира, буксирующего воз днем

Буксир, буксирующий воз днем, должен нести синий прямоугольный флаг, поднятый на мачте.

Статья 47

Синий огонь при буксировке

Когда в караване судов одно или несколько судов ошвартованы лагом с одной стороны буксира, то буксир и крайнее судно, должны нести синий огонь, указанный в ст. 42, п. «d».

Когда буксируемые суда ошвартованы с двух сторон буксира, только крайние суда, должны нести синий огонь.

Когда суда буксируются одним или несколькими рядами, и даже если к буксиру одновременно ошвартованы суда лагом, то только суда, которые находятся в конце каждого ряда должны нести синий кормовой огонь.

Если в хвосте веза находится ряд судов, ошвартованных лагом, только суда, находящиеся на концах этого ряда, должны нести синий огонь.

Статья 48

Сигналы для судов, имеющих симметричную форму

Суда, симметричная форма которых не дает возможности отличить нос от кормы, должны нести для указания направления их хода диск, имеющий по крайней мере 60 см в диаметре, на который нанесены красные и белые горизонтальные полосы, установленный по продольной оси судна, на конце судна и по направлению его хода.

Статья 49

Визуальные сигналы для лодок на ходу

Лодки и шлюпки на ходу должны при приближении к судну показывать белый огонь. Этот огонь должен быть виден на расстоянии не менее 1 км.

Статья 50

Звуковые сигналы судов на ходу во время мглы, пурги, тумана и ливня

Во время мглы, тумана, пурги или ливня судно на ходу, если оно идет одно, должно подавать через промежутки, не превышающие 2-х минут, длинный звук свистком или сиреной и один длинный звук и два коротких звука, если оно буксирует другие суда.

В возе только буксир, идущий впереди, должен соблюдать предписания настоящей статьи.

В любых обстоятельствах судам на ходу запрещается применение колокола.

Статья 51

Звуковые сигналы для малых судов на ходу во время мглы, пурги, тумана и ливня

Малые суда под парусом или на веслах не должны подавать сигналов, указанных в ст. 50, а подавать другие подобные звуковые сигналы, имеющие достаточную силу, через промежутки, не превышающие 1 минуты.

Статья 52

Огни для судов на якоре или ошвартованных судов

Суда, стоящие на якоре или ошвартованные, должны нести ночью на носу на высоте не более 6 м над палубой белый огонь, установленный на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта с расстояния не менее 1 км.

Когда несколько судов пришвартованы лагом у берега или стоят на якоре на реке, только судно, находящееся вблизи фарватера, должно нести огонь, предписанный в настоящей статье.

Статья 53

Звуковые сигналы для судов на якоре или для ошвартованных судов во время мглы, тумана, ливня и пурги

Во время мглы, тумана, пурги и ливня судно, стоящее вне порта и неполностью освободившее фарватер, должно подавать днем и ночью учащенные удары в колокол или в другой соответствующий предмет в течение приблизительно 5-ти секунд через промежутки, не превышающие 1 минуты.

Статья 54

Запрещение применения звуковых сигналов

Запрещается судну, стоящему на реке, пользоваться свистком или сиреной при приближении других судов и подавать сигналы без законного повода.

Статья 55

Сигналы о помощи

Для получения помощи внимание привлекается :
днем — вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или любого подобного предмета ;

ночью — вращением в таком же порядке любого огня.

Внимание также привлекается любым другим соответствующим визуальным или звуковым способом.

Сигналы, указывающие на невозможность судна управляться

Если судно не в состоянии управляться, оно должно при приближении к нему других судов указать свое положение беспрерывными гудками, свистком или сиреной или любым другим подходящим сигналом.

Суда, потерявшие возможность управляться, должны сделать все необходимое, чтобы как можно скорее сойти с фарватера, и, если необходимо, обратиться с этой целью за помощью к проходящим мимо судам, подавая при этом сигналы о помощи.

Всякое проходящее или находящееся поблизости судно должно оказать помощь судну, обратившемуся за помощью, если это не угрожает опасностью судну, оказывающему помощь, или его пассажирам.

Статья 56

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно поднять на хорошо видимом месте :

днем — два цветных флага или два предмета сферической формы, расположенных вертикально ;

ночью — два красных огня, расположенных по вертикали на расстоянии 1,80—2 м друг от друга.

Шары или сферические предметы, применяемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 м.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Эти же правила применяются к затонувшему судну, часть корпуса которого выступает над уровнем воды.

Когда капитан или шкипер судна считает, что движение по реке возле его судна безопасно, то он должен поднять со свободной стороны фарватера :

днем — белый флаг или кусок светлой материи,

ночью — огонь, предписанный для судов на якоре, указанный в статье 52.

Статья 57

Визуальные сигналы малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении других судов указать свое положение беспрерывными гудками, свистком или любым другим соответствующим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо судна, стоящего на мели, оно должно поднять :

днем — белый флаг или кусок светлой ткани со свободной стороны фарватера ;

ночью — белый якорный огонь, предусмотренный в статье 52.

Статья 58

Меры по ограждению затонувших или севших на мель судов

Если севшее на мель или затонувшее судно является препятствием для судоходства и вследствие очертания местности, где оно находится, или по каким-либо другим обстоятельствам, суда, идущие вниз по течению, не могут вовремя увидеть подаваемые сигналы, то капитан или шкипер севшего на мель или затонувшего судна должен при первой возможности временно установить на берегу или на реке предупредительный сигнал на достаточном расстоянии выше места, где произошло бедствие.

Если судно, затонувшее на фарватере, находится полностью под водой, капитан или шкипер должен временно указать положение затонувшего судна, устанавливая в месте его нахождения днем — плавающий предмет любой формы, а ночью — зеленый или красный огонь, в зависимости от положения затонувшего судна по отношению к берегам.

Предупредительный сигнал и плавучий предмет, указанные в предыдущих параграфах, могут быть сняты по ограждению прохода или после принятия компетентными органами мер по обеспечению безопасности судоходства на данном участке.

Компетентные органы участка, где затонуло судно, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.

Статья 59

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксируемых судов, в соответствии со статьей 50 настоящего Регламента.

Ночью буксируемый плот должен показывать при приближении догоняющего его судна зажженный факел.

Статья 60

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

Стоящие на якоре или ошвартованные к берегу плоты должны нести от захода до восхода солнца со стороны фарватера на каждой своей оконечности белый огонь, установленный на достаточной высоте, но не выше 6 м над поверхностью воды, видимый со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Если два или несколько плотов пришвартованы лагом к берегу, то только плот, находящийся со стороны фарватера должен нести огонь, предписанный в предыдущем параграфе.

Статья 61

Плоты, стоящие на мели, и их сигналы

В случае посадки на мель плотовщик должен стараться привести плот в плавучее состояние и не должен покидать плот, пока не установит, что средства, которыми он располагает, недостаточны для этой цели.

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести:

днем — с восхода солнца — два шара или два сферических предмета, расположенных по вертикали на расстоянии 1,50—2 м друг от друга,

ночью — два красных огня, расположенных по вертикали на расстоянии 1,50—2 м друг от друга.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта с расстояния не менее 1 км.

Статья 62

Сигналы на плавучих снарядах

На плавучих снарядах во время их работы поднимаются на мачте или другом видном месте следующие сигналы:

днем — черный шар диаметром 0,60 м,

ночью — зеленый или красный огонь, в зависимости от свободной стороны фарватера.

Огонь должен быть виден с расстояния не менее 2 км.

При приближении к плавучему снаряду суда должны подавать предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

Если проход вблизи от плавучего снаряда, стоящего на фарватере, свободен, то по получении предупредительного сигнала со снаряда подается продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, производятся отмашки со свободной стороны фарватера :

днем — черным флагом,

ночью — зеленым или красным дополнительным огнем, в зависимости от свободной стороны фарватера.

Кроме того, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы, в соответствии с правилами ограждения фарватера.

Если проход не свободен, то на снаряде поднимаются, на мачте или на другом видном месте, следующие сигналы :

днем — три черных шара диаметром 0,60 м каждый, расположенных по вертикали на расстоянии не более 2 м друг от друга,

ночью — три красных огня, расположенных на том же месте по вертикали, видимостью не менее 2 км со всех точек горизонта.

Статья 63

Звуковые сигналы при отходе и при постановке на якорь

Когда судно предполагает стать на якорь, оно должно указать этот маневр тремя длинными последовательными звуками свистка или сирены.

Когда судно предполагает сняться с якоря, оно должно указать этот маневр последовательными двумя длинными и одним коротким звуками.

Статья 64

Звуковые сигналы при буксировке караванов

Для управления караваном, составленным из одного или нескольких судов, при повороте буксир должен подать следующие последовательные звуки свистка или сирены :

— один длинный и один короткий звук — положить руль на правый борт ;

— один длинный, два коротких и один длинный звук — положить руль на левый борт ;

— один длинный и три коротких звука — держать руль прямо.

Статья 65

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести :

1. Днем, от восхода до захода солнца, на носу переднего судна, на топе выносной мачты, на высоте не менее 6 м над палубой, синий прямоугольный флаг.

2. Ночью, от захода до восхода солнца :

a) на передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 м над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$, с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 4 км ;

b) ниже яркого белого огня по вертикали на расстоянии 1—2 м на выносной мачте должен быть установлен дополнительный второй яркий белый огонь такого же устройства, как указано в п. «а» настоящего параграфа ;

c) на вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 м выше яркого белого огня, — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° . Огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112^\circ 30'$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22^\circ 30'$, позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком каравана судов, идущего методом толкания.

d) в самой широкой части каравана, на правом борту — зеленый огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$ и так установлен, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22^\circ 30'$ позади траверза, огонь был бы видимым с правой стороны на расстоянии не менее 2 км ;

e) в самой широкой части каравана, на левом борту — красный огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112^\circ 30'$ и так установлен, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, был бы видимым до $22^\circ 30'$ позади траверза с левой стороны, с расстояния не менее 2 км.

f) вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,90 м, для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны.

Расстояние между бортовыми зеленым и красным огнями и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 м ;

g) на корме каждого из последних судов каравана, занимающих крайние места построения, — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от оси судна прямо назад ; огонь должен быть видимым с расстояния не менее 500 м ;

h) если корма толкача выступает назад от кормы крайних последних судов каравана, то толкач должен нести на корме синий огонь такого же устройства, как указано выше в пункте «g» настоящего параграфа ;

i) кормовой синий огонь должен быть снабжен со стороны судна щитом с таким расчетом, чтобы он не был видим с носа.

3. В случае, если толкач закрыт буксируемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и название организации (орган управления), которой принадлежит, на щитах достаточных размеров, установленных на крайних оконечностях мостика.

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

4. Визуальные сигналы, предписанные статьей 41 настоящего Регламента, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

Огни на ходу при буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных к буксиру

5. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как толканье и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир, согласно ст. ст. 42 и 46 настоящего Регламента.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных

Статья 66

Меры предосторожности при стоянке судов на якоре, ошвартованных или на ходу

Суда на якоре или ошвартованные в любом месте у берега, должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы их стоянка (ошвартовка) не мешала бы свободному судоходству и не наносила бы ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническими и другим сооружениям.

С этой целью капитаны, шкиперы барж, а также все другие лица, находящиеся на службе на этих судах, должны принять все зависящие от них и возможные в данной обстановке меры предосторожности.

Суда, стоящие на якоре на глубине, не превышающей 3 м, должны обозначить место, где положен якорь, плавучим сигналом с красным флажком.

Суда не должны выбрасывать за борт золу, шлак и другие подобные вещества в портах и тех местах реки, где глубина менее 3 м.

Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер баржи должен немедленно принять меры к его поднятию ; если же он не в состоянии сделать этого, то он должен отметить место затопления :

днем — плавучим сигналом любой формы и цвета ;
ночью — огнем соответствующего цвета, указывающим свободный фарватер между препятствием и правым или левым берегом.

В данном случае капитан или шкипер баржи должен в кратчайший срок известить всеми имеющимися в его распоряжении средствами ближайшие компетентные власти.

ГЛАВА V

Плоты

Статья 67

Размеры, характеристика, состав и оборудование плотов

Размеры плотов не должны превышать 65 м длины и 15 м ширины ; это положение касается плотов, идущих самосплавом, и буксируемых.

Имя и местожительство владельца или отправителя плота должны быть указаны на щитах достаточных размеров, установленных таким образом, чтобы надписи были видимы с двух сторон.

Для устойчивости противодействия основному течению и волнам плот должен быть жесткосчаленным и при этом его части не должны выступать.

Если операции по сплотке или расформированию плотов производятся на реке, они не должны являться препятствием для судоходства.

Плоты должны иметь необходимое вооружение для выполнения всех операций, предписанных настоящим Регламентом.

Статья 68

Меры предосторожности для плотов на ходу и на стоянке и их осадка

Во время плавания или стоянки плотов плотовщик должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке.

Плотовщик должен также следить за тем, чтобы плот не наносил ущерба сооружениям, оборудованию, гидротехническим сооружениям и сооружениям по ограждению берегов, существующим или строящимся на реке, а также путевому ограждению или другим сигналам, установленным на реке или на берегу.

Кроме того, он должен строго выполнять инструкции, указанные в Оповещениях для судоводителей, издаваемых компетентными органами, касающиеся прохождения в местах производства гидротехнических или других работ.

Статья 69

Запрещение идти фронтом, волочить якоря или цепи и прохождение портов

Плотовщикам запрещается спускаться по реке с плотами, идущими фронтом или связанными между собой. Плотовщик должен принимать все необходимые меры для удержания плота вне фарватера, по которому идут суда, и не допускать, чтобы плот становился поперек основного течения. Если несколько плотов спускаются вблизи друг от друга по основному течению, то они должны, по мере возможности, идти в одну линию.

Запрещается плотам волочить якорь или цепь в местах, где расположены кабели или трубы.

При прохождении портов плотовщики должны соблюдать соответствующие распоряжения компетентных органов.

Статья 70

Запрещение плавания плотов в неблагоприятных атмосферных условиях и ночью

Ночью и во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя запрещается спуск плотов.

В неблагоприятных атмосферных условиях, указанных в предыдущем абзаце, за исключением ночи, плотовщики должны при приближении судов предупреждать о месте нахождения плотов ударами в колокол или криками.

Статья 71

Места запрещения якорной стоянки или швартовки плотов

Плотам запрещается отдавать якорь в местах, где он может являться препятствием или опасностью для судоходства, а также в местах прокладки кабелей или труб. Им также запрещается становиться на якорь или пришвартовываться в узкопроходимых местах и в крутых излучинах, а также в местах паромных переправ.

Плоты должны становиться на якорь или пришвартовываться, по мере возможности, вблизи от берега.

Если плоты в исключительных случаях не могут соблюдать вышеприведенные правила, местонахождение якоря должно быть отмечено поплавком любой формы, на который ночью устанавливается зеленый или красный огонь, в зависимости от берега.

Статья 72

Устранение севших на мель плотов

Если севший на мель плот является препятствием для судоходства, то плотовщик и владелец плота должны немедленно применить

все находящиеся в их распоряжении меры для устранения препятствия в возможно короткий срок. Плотовщик должен также без задержки сообщить об этом обстоятельстве ближайшему органу речного надзора.

Если лица, указанные в предыдущем абзаце, не выполняют своего обязательства в срок, установленный компетентным органом речного надзора, если они отказываются освободить фарватер или их нельзя найти, то указанный орган будет применять надлежащие меры за счет лиц, указанных в предыдущем абзаце. В срочных случаях орган речного надзора может частично или полностью расформировать плот.

ГЛАВА VI

Перевозка опасных веществ

Статья 73

Опасные вещества

Суда, на которых перевозятся опасные вещества, т. е. взрывчатые вещества (ВВ), отравляющие вещества (ОВ), нефтеналивные и другие легковоспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 74

Сигналы для судов, перевозящих опасные вещества

Судно, перевозящее опасные вещества, указанные в статье 73, при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

Самоходное судно при перевозке опасных веществ, плавающее отдельно или буксирующее другие суда, обязано нести, кроме белого огня, предписанного статьей 42 настоящего Регламента для самоходных судов на ходу, красный огонь, предписанный статьей 45.

Когда судно, перевозящее вещества, указанные в статье 73, ведет другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные статьей 45 для судов, буксирующих караван в составе судов, груженных опасными веществами.

Отличительные знаки судов, перевозящих нефтеналивные грузы

Суда, перевозящие нефтеналивные грузы, должны иметь полосу светло-синего цвета шириной в 0,15 м по всему корпусу, нанесенную выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций, с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 75

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

В буксируемом караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана как можно дальше от других судов, насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования каравана.

Статья 76

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовке к берегу нести ночью красный огонь, установленный над белым ярким огнем, предписанным статьей 52 настоящего Регламента, на расстоянии 1,5—2 м. Этот огонь так же, как и якорный огонь, должен быть виден со всех точек горизонта на расстоянии не менее 1 км.

Статья 77

Положение для полностью дегазированных судов

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания статей 73, 74, 75 и 76 настоящего Регламента.

Статья 78

Особые случаи

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, швартоваться или становиться на якорь вблизи судов, стоящих на реке или вблизи железной дороги, а также жилищ, находящихся у берегов.

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий, предписанных компетентными органами надзора за судоходством и под их контролем.

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 79

Меры, принимаемые при авариях

Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер судна или буксира должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер и отвести аварийное судно к одному из берегов.

При столкновении судов, когда одному из столкнувшихся судов угрожает затопление, капитан или шкипер другого судна должен применить все имеющиеся в его распоряжении средства для оказания помощи аварийному судну и, в первую очередь, для его отвода с фарватера.

При посадке буксируемого судна на мель, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели.

При невозможности снять судно с мели капитан буксира действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры, предусмотренные в статье 56 настоящего Регламента.

Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему содействие, если это не угрожает опасностью судну, оказывающему помощь, и находящимся на нем пассажирам.

Если вследствие несчастного случая, имевшего место на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно оказать или принять участие в оказании помощи.

Статья 80

Меры, принимаемые аварийными судами

Об аварии, происшедшей во время плавания, капитан или шкипер должен известить ближайшие органы речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

Соответствующие органы речного надзора должны предоставить аварийному судну возможность захода и пребывания в ближайшем порту — убежище.

Статья 81

Устранение севших на мель или затонувших судов

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, а также другие заинтересованные лица, имеющие право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъему или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходству.

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не пожелают выполнить указанные работы или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку фарватера в возможно короткий срок за счет судовладельца.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Регламенту о судоходстве на пограничном участке Дуная между Румынской Народной Республикой и Федеративной Народной Республикой Югославии (исключая участок Железных Ворот)

Применяемые термины

Термины, употребляемые в настоящем Регламенте, необходимо понимать в следующем смысле:

1. Судно — любое судно, имеющее двигателем машину или паруса, а также судно, не имеющее механических двигателей.
2. Самоходное судно — любое судно, имеющее механический двигатель.
3. Самодвижущее судно — любое судно, имеющее свою движущую силу.
4. Парусное судно — любое судно, приводимое в движение посредством парусов.
5. Судно на ходу — судно, которое не стоит на якоре, не ошвартовано и не стоит на мели.
6. Малые суда — суда водоизмещением менее 10 тонн.
7. Малые самоходные суда — суда водоизмещением менее 10 тонн, пользующиеся собственными механическими двигателями.
8. Плавучие сооружения — всякого рода плавучие установки, купальни, доки, ангары, понтоны, плавпристани, плавучие мельницы, паромы и т. д.
9. Плавучие снаряды — всякого рода землечерпательные снаряды лебедки, плавучие краны, копры, насосные станции и т. д.
10. Плоты — возы лесоматериалов из жестко или свободно связанных бревен.
11. Лодки — любое судно, не имеющее двигателей, водоизмещением до 5 тонн.
12. Караваны — группа судов, буксиров и других плавучих единиц, состоящая из нескольких буксируемых или толкаемых судов лагом, на буксирном тросе в кильватер или в линию фронта.
13. Буксир — судно или малое судно, буксирующее или толкающее караван.
14. Баржа — несамоходное судно, предназначенное для перевозки грузов.
15. Капитан — судоводитель, осуществляющий командование судном водоизмещением более 10 тонн.
16. Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном.
17. Плотовщик — водитель плота.

18. Осадка судна — степень погружения судна в зависимости от веса груза.

При буксировке осадкой каравана является осадка наиболее глубоко сидящего судна.

19. Порт отправления — порт, где производится погрузка грузов, посадка пассажиров или где были взяты на буксир плавучие единицы.

Примечание 1. Все правила, за исключением особых, изложенные в настоящем Регламенте, касающиеся судов вообще, относятся также к малым судам и плотам.

Примечание 2. При применении настоящего Регламента плавучие сооружения и снаряды при передвижении по реке приравняются, в зависимости от их водоизмещения, к судам или к малым судам.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
Глава I. Общие положения	439
Раздел I. Область применения Регламента	439
Раздел II. Специальные положения	439
Раздел III. Снабжение и оборудование судов	441
Глава II. Плавание судов	443
Раздел I. Общие правила	443
Раздел II. Плавание в труднопроходимых местах реки	446
Раздел III. Встреча и обгон судов	446
Раздел IV. Плавание парусных судов	450
Глава III. Огни и сигналы	451
Глава IV. Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных	460
Глава V. Плоты	461
Глава VI. Перевозка опасных веществ	463
Глава VII. Об авариях	464
Приложение	467

ДОГОВОРЕННОСТЬ¹

ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОМПЕТЕНЦИИ ВЛАСТЕЙ, КОТОРЫМ ПОРУЧЕНО ПРЕСЛЕДОВАНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА, СОВЕРШЕННЫХ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ОТ 1075 ДО 1048 км И ОТ 931 ДО 845,5 км НА ПОГРАНИЧНОЙ ЛИНИИ ИЛИ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ НЕЕ

Подписано в Белграде 10 февраля 1955 г.

Статья 1

Преследование нарушений Регламента о судоходстве, на которые ссылается статья 4 Соглашения между Правительством Румынской Народной Республики и Правительством Федеративной Народной Республики Югославии об установлении правил судоходства на участке Дуная, являющимся границей между двумя государствами (за исключением участка Железных Ворот), совершенных на пограничной линии или в непосредственной близости от нее, будет иметь место согласно предписаниям настоящей Договоренности.

Статья 2

Преследование нарушений, указанных в предыдущей статье, совершенных на участке Дуная, расположенном между 1075—1048 км, входит в компетенцию властей одного прибрежного государства, а преследование нарушений, совершенных на участке Дуная, расположенном между 931—845,5 км, входит в компетенцию властей другого прибрежного государства.

Статья 3

Компетенция по преследованию совершенных нарушений определяется поочередно на один год.

Обмен участками производится 1 января каждого года.

В первом году участок, расположенный между устьем реки Нера (1075 км) и населенными пунктами Молдова—Веке по левому берегу и Винце по правому берегу (1048 км), находится в компетенции властей

¹ Вступила в силу 28 сентября 1955 г., согласно ст. 4.

Федеративной Народной Республики Югославии, а участок, расположенный между населенными пунктами Турну-Северин по левому берегу и Костол по правому берегу (931 км) и населенным пунктом Пристол по левому берегу, соответственно устьем реки Тимок по правому берегу (845,5 км), находится в компетенции властей Румынской Народной Республики.

Статья 4

Настоящая Договоренность вступает в силу одновременно с Соглашением, указанным в статье 1 настоящей Договоренности.

Совершено в Белграде 10 февраля 1955 года в двух подлинных экземплярах на румынском и сербско-хорватском языках.

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией на основании Конвенции о режиме судоходства на Дунае постановлением IV сессии 2 июня 1951 г. и дополнены постановлением XI сессии 15 декабря 1954 года.

В соответствии со ст. 23 Конвенции, судоходство в низовьях Дуная, в районе Железных Ворот и на участке Райка-Генью осуществляется согласно с правилами плавания, установленными речными Администрациями указанных районов; судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, — согласно правилам, установленным по соглашению между этими государствами.

При установлении своих правил плавания придунайские государства и Администрации будут учитывать Основные положения о плавании по Дунаю, установленные Комиссией.

ГЛАВА I

Общие положения

РАЗДЕЛ I

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 1

Основные положения о плавании по Дунаю распространяются на судоходную часть реки Дунай от Ульма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал.

РАЗДЕЛ II

ОСОБЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 2

Капитаны и шкиперы судов, плавающих по Дунаю, руководствуются правилами плавания, установленными придунайскими государствами и специальными речными Администрациями.

Статья 3

Плавание в пограничных районах

Плавание судов в районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, осуществляется согласно правилам, установленным по соглашению между этими государствами.

Статья 4

Убежище и зимний отстой судов

Суда имеют право с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, получить убежище и стать на зимовку

в местах зимнего отстоя в случае, если метеорологические условия не дают судам возможности дальнейшего следования.

Статья 5

Выход судов из притоков на основное русло

§ 1. Все суда, выходящие из притоков и подходных каналов на основное русло Дуная, уступают дорогу судам, идущим по основному руслу.

§ 2. Выход судов из притоков и подходных каналов обеспечивается системой сигнальных станций или постов.

§ 3. Устанавливается следующая система сигналов для судов, выходящих на основное русло (сигналы исполняются сигнальными станциями или постами, указанными в § 2 настоящей статьи):

днем — черный шар диаметром 0,80 метра, поднятый на сигнальной мачте до места, означает — выход на основное русло запрещен;

ночью — красный огонь, поднятый на сигнальной мачте до места, и под ним, на расстоянии одного метра по вертикали, зеленый огонь, означают — выход на основное русло запрещен.

Видимость огней должна быть не менее 2 километров.

Если выход на основное русло свободен, сигналы не исполняются.

Статья 6

Об экипаже судов

§ 1. Экипаж судов должен быть укомплектован в соответствии с установленным штатом, определенным компетентными властями государства, флаг которого несет судно, и быть достаточным для обеспечения безопасности судна на ходу и на стоянке.

§ 2. Капитаны и штурманы судов должны иметь соответствующие дипломы или свидетельства на право судовождения, механики — на право управления механизмами, а шкиперы — удостоверения на право занятия своей должности.

§ 3. Порядок выдачи дипломов и удостоверений, объем требований, предъявляемых к лицам командного состава, и способы проверки их знаний устанавливаются соответствующими компетентными властями государства, флаг которого несет судно.

Статья 7

Габариты судового хода

При отправлении судна компетентные власти соответствующей Администрации или капитан последнего порта отправления должны следить за тем, чтобы запасы воды под днищем, а также по ширине судов, и отношение длины судов к радиусам закругления отвечали габаритам пути, по которому должно пройти судно.

Статья 8

Техническое состояние судов

Все суда, отправляющиеся в плавание, должны находиться в исправном техническом состоянии, которое позволило бы совершать им плавание безопасно.

Содержание в исправном состоянии судов, отправляющихся в плавание, возлагается на капитана, шкипера судна, а также на остальной судовой состав.

Контроль за выходом судов в плавание в надлежащем техническом состоянии лежит на капитане порта отправления.

Статья 9

Навигационная путевая обстановка и содержание пути

§ 1. Навигационная путевая обстановка на всем судоходном течении Дуная должна обозначать границы, направление и глубину судовых ходов, а также ограждать препятствия и сооружения, расположенные на участках судовых ходов или в непосредственной близости от них.

В принципе обстановка, береговая и плавучая, должна действовать на всех участках Дуная непрерывно (днем и ночью) с момента освобождения водного пути ото льда до наступления ледостава.

Количество береговых и плавучих знаков и их расстановка должны соответствовать требованиям безопасного и беспрепятственного плавания судов.

Компетентные власти придунайских государств должны извещать судоводителей о всех изменениях, происшедших в навигационной путевой обстановке, издавая с этой целью «Извещения для судоводителей».

Капитан или шкипер судна обязан сообщить в наиболее короткий срок соответствующим компетентным властям свои замечания в отношении перемещения бакенов или иной навигационной обстановки, а также другие замечания, касающиеся судоходства, и главным образом о каждой посадке на мель или аварии судна.

§ 2. Судоходная часть Дуная от Ульма до Сулпы должна содержаться в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках — морских судов.

Все труднопроходимые места, где видимость не является достаточной вследствие естественных препятствий, регламентируются сигналами постов предупреждения.

§ 3. Навигационная путевая обстановка строится на базе современной техники ограждения с учетом установления единой системы на всем судоходном течении Дуная в соответствии со ст. 8 п. / Конвенции.

До установления Дунайской Комиссией единой системы навигационной путевой обстановки, ограждение строится по системе, уже принятой придунайскими государствами соответственно своему участку с учетом принципов, изложенных в §§ 1 и 2 настоящей статьи.

§ 4. Установка на судоходном фарватере заграждений или сетей для ловли рыбы воспрещается.

РАЗДЕЛ II

СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

Статья 10

Опознавательные знаки и флаги

На всех судах наносятся номер или наименование судна и название организации, которой принадлежит судно и указывается порт приписки.

Судно обязано нести на корме от восхода до захода солнца флаг государства, которому оно принадлежит.

Статья 11

Шкала осадки

На всех судах, осадка которых может превышать 0,60 метра, должна быть нанесена шкала осадки.

Статья 12

§ 1. Все суда при международном плавании по Дунаю, за исключением морских и малых судов, должны иметь следующие документы :

1. Судовое удостоверение
2. Мерительное свидетельство
3. Судовой журнал для буксиров и самоходных судов

4. Судовую роль (список лиц судового экипажа с представлением дипломов или удостоверений, дающих судоводителям право на судовождение, а механикам — право управления механизмами).

5. Документы, вытекающие из международных конвенций и касающиеся судоходства, в том числе Свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и Радиотелеграфный журнал на судах, имеющих судовую радиостанцию и др.

§ 2. Суда из категории малых (см. § 5 Приложения) при международном плавании должны иметь :

1. Судовое удостоверение
2. Судовую роль

Примечание : Для спортивных катеров и лодок достаточно разрешение на плавание, выданное национальными органами.

§ 3. Кроме указанных выше обязательных при международном плавании документов, компетентные органы государств для своих судов могут предписывать и другие документы.

Статья 13

Грузовая ватерлиния и грузовая марка

Судно должно иметь ясно нанесенную грузовую ватерлинию, т. е. предельную линию, до которой оно может быть загружено.

По мидель-шпангоуту на обоих бортах судна должен быть ясно нанесен круг диаметром в 0,15 метра, пересеченный до диаметру горизонтальной линией длиной в 0,25 метра и шириной в 2 сантиметра, нижний край которой должен совпадать с грузовой ватерлинией.

Статья 14

Нормы грузоподъемности, грузовместимости и пассажировместимости, указанные в судовых документах, не должны превышать.

Ответственность за выполнение настоящего положения возлагается на капитана или шкипера судна и компетентные власти порта отправления.

Статья 15

Звуковые сигнальные средства

Все самоходные суда должны иметь паровой свисток или сирену, а также колокол достаточной силы, которые должны быть установлены так, чтобы их звук не задерживался каким-либо препятствием.

Все несамоходные суда должны иметь колокол или другой предмет, посредством которого могут производиться звуковые сигналы достаточной силы.

Звуки, подаваемые как сигналы, должны быть ясно различимы для приема.

Понимается под коротким звуком — звук продолжительностью от 1 до 2 секунд; под длинным звуком — звук продолжительностью от 4 до 6 секунд.

Интервал между последовательными звуками должен быть от 1 до 2 секунд.

Статья 16

Снабжение судов

Судно должно иметь достаточные противопожарные, спасательные, сигнальные и водоотливные средства, а также судовые принадлежности в соответствии с установленными нормами.

ГЛАВА II

Плавание судов

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Статья 17

Капитан или шкипер судна на ходу и на стоянке обязан следить за безопасностью судна, имея всегда готовыми к действию якоря, швартовые, сигнальные и другие средства, а также принимать меры к тому, чтобы его судно не чинило препятствий судоходству.

Капитан или шкипер должен также следить за тем, чтобы его судно не причиняло никаких препятствий производящимся работам.

Капитан или шкипер судна обязан при погрузке следить за осадкой судна, регулируя ее в соответствии с глубинами, находящимися на пути следования судна, во избежание опасности посадки на мель.

Статья 18

Уменьшение хода

Самоходное судно, проходя мимо порта или судов, плавучих сооружений, снарядов, плотов, стоящих на якоре или ошвартованных, вблизи буксируемых судов, плотов, тяжело груженых шлюпок, судов, стоящих на мели, мест судоподъема, водолазных и строительных работ, обязано уменьшить своевременно и в достаточной степени ход, а в случае необходимости остановить машины при условии, что оно не подвергает опасности себя или буксируемые суда.

Статья 19

Прохождение мест, где проложен кабель и т. п.

§ 1. Суда не должны оставлять свои якоря или цепи волочиться по дну, а также отдавать якоря в тех местах реки, где проложен кабель или трубы.

§ 2. Места реки, где с одного берега на другой проложен кабель или трубы, должны ограждаться следующими береговыми знаками:

днем — четырехугольным щитом, окрашенным в белый цвет, размерами 1,5 метра каждая из сторон, с нанесенным на нем перевернутым (штоком вниз) якорем адмиралтейского типа, черного цвета;

ночью — тем же щитом, освещаемым белым ярким огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

§ 3. Все места паромных переправ должны быть ограждены знаками предупреждения, расположенными от места переправ в 250 метрах как сверху, так и снизу.

Устанавливаются следующие знаки предупреждения :

днем — круглый щит, окрашенный в белый цвет, размером в 1—1,5 метра в диаметре, с нанесенным на нем восклицательным знаком черного цвета ;

ночью — если паромной переправой пользуются в ночное время, щит освещается белым ярким огнем.

Щит должен быть расположен на берегу на высоте не менее 4—6 метров над поверхностью самой высокой воды.

Статья 20

Буксировка судов

Буксировка судов производится с соблюдением следующих общих положений :

§ 1. Мощность выделяемых буксирующих судов должна быть достаточной для безопасного выполнения всех требуемых маневров.

§ 2. Капитан буксирующего судна, идущего первым в караване, руководит всей буксировкой, всеми маневрами, связанными с ней, и заботится о безопасности буксируемых судов.

§ 3. Буксирующее судно не имеет права оставить буксируемые суда при швартовке или при постановке на якорь до тех пор, пока они не освободят судоходный фарватер и капитан буксирующего судна не убедится в безопасности их постановки.

Статья 21

Параллельное плавание судов

Параллельное плавание судов воспрещается, кроме случаев обгона.

Статья 22

Обозначение судоходных пролетов мостов

§ 1. Суда могут проходить под постоянными мостами только в местах, обозначенных специальными знаками, с соблюдением правил, установленных властями государства, на территории которого находятся мосты.

§ 2. Для прохода судов и плотов под мостами должны быть установлены определенные судоходные пролеты, которые обозначаются следующими знаками :

днем — четырехугольным щитом, разделенным по диагонали сверху вниз на два цвета (верхний треугольник — красный, нижний —

белый) и расположенным на середине пролета моста с учетом оси фарватера ;

ночью — двумя створными красными огнями, видимыми только с ходовой стороны пролета и расположенными также по оси фарватера.

Кроме того, ночью устои моста, между которыми находится судоходный пролет, ограждаются по течению реки : правый устой — зеленым огнем, левый устой — красным огнем.

§ 3. Суда обязаны при подходе к понтонным мостам заблаговременно сигнализировать свой подход длинным звуком свистка или sireны и уменьшить ход, регулируя свою скорость так, чтобы не входить в проход моста до того, как он будет полностью свободен.

Статья 23

Плавание в особых условиях

В ночное время или в пасмурную погоду, во время мглы, тумана, снегопада или проливного дождя, суда должны уменьшать ход, сообразуясь с тем, чтобы всегда быть в состоянии безопасно маневрировать или остановиться в случае встречи с каким-либо препятствием или в случае, если они потеряли возможность установить свое местоположение на фарватере.

Плавание судов самосплавом в данных условиях запрещается.

Статья 24

Запрещение выхода судов в плавание

Запрещается выпускать в плавание суда в следующих случаях :

- a) при отсутствии свидетельства на право плавания ;
- b) при отсутствии удостоверения на годность к плаванию ;
- c) при неукomплектованности судов экипажем, обеспечивающим безопасность плавания, а именно : для судов, не требующих постоянного проживания экипажа, не менее одной полной смены, а для остальных — не менее двух смен ;
- d) при повреждении корпуса, в частности при водотечности корпуса, переборок, коффердамов или палубы, если эта водотечность превышает возможность откачки наличными судовыми средствами ;
- e) при наличии палубного груза в количестве, нарушающем остойчивость судна ;
- f) если судно загружено с нарушением допустимой осадки для данного судна ;
- g) если груз размещен таким образом, что он мешает видимости рулевых ;
- h) если на судно принято большее количество пассажиров, чем предусмотрено в свидетельстве о пассажироместности ;

- i) при неисправно действующем рулевом устройстве ;
- j) при отсутствии на судне достаточных спасательных, противопожарных, водоотливных, сигнальных, якорных средств и приспособлений или если якорные битенги находятся в неисправном состоянии.

Контроль за исполнением настоящего положения возлагается на капитана порта отправления и на владельца судна.

РАЗДЕЛ II

ПЛАВАНИЕ В ТРУДНОПРОХОДИМЫХ МЕСТАХ

Статья 25

Меры предосторожности при подходе к труднопроходимому участку

Перед входом в узкий проход или крутой поворот реки судно обязано сигнализировать свой подход, давая длинный звук продолжительностью около 4—6 секунд.

Судно при прохождении узких мест, крутых поворотов фарватера и в местах, где нет достаточной видимости, не должно чрезмерно приближаться к идущему впереди судну, принимая все меры предосторожности.

Статья 26

Очередность движения на труднопроходимых участках

Суда, предназначенные для спасательных работ или идущие для оказания помощи терпящему бедствие судну, а также и пассажирские суда, должны при подходе к труднопроходимым местам поднимать на видном месте цилиндрический предмет черного цвета. В этом случае они пропускаются в первую очередь.

Все остальные суда проходят труднопроходимые участки в порядке очередности подхода.

РАЗДЕЛ III

ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ И ОБГОН СУДОВ

Статья 27

Звуковые сигналы при встречах

§ 1. Когда судно находится на виду одно у другого, судно на ходу, изменив курс, должно указать этот маневр следующими сигналами :

короткий звук	— иду вправо ;
два коротких звука	— иду влево ;
три коротких звука	— имею намерение сделать поворот ;
четыре коротких звука	— машина работает назад.

Судно, которое дало один из указанных выше сигналов, должно выполнить маневр, предписанный этим сигналом.

§ 2. Для привлечения внимания, судно на ходу подает сигнал одним длинным звуком.

Статья 28

Когда два судна, идущие встречными курсами, сближаются одно с другим таким образом, что возникает опасность столкновения, они обязаны принять все меры к расхождению, отклоняясь каждое вправо. Каждое из них обязано дать по одному короткому сигналу свистком или сиреной и уменьшить свой ход раньше, чем наступит момент сближения.

Статья 29

Судно, идущее сверху, избирает курс

При встрече судов право избирать курс предоставляется судну, идущему сверху.

Если идущее сверху судно не может по причине извилистости русла или по другим каким-либо причинам определить с какой стороны удобно оставить встречное судно, то оно заблаговременно (не менее, чем за полтора километра) дает два последовательных продолжительных звука без отмашки; тогда выбор курса предоставляется судну, идущему снизу.

При одновременном подходе двух судов к труднопроходимому участку, право прохода первым принадлежит судну, идущему сверху.

Статья 30

Исключение из общих правил

В случае, когда судно не в состоянии придерживаться правил, установленных ст. 28 настоящих Основных положений без того, чтобы не подвергнуть себя или буксируемые им суда неизбежной опасности, оно должно вовремя предупредить об этом судно, которое сближается с ним, двумя последовательными короткими сигналами, производя одновременно визуальные сигналы, как это предусмотрено ст. 43 Основных положений, указывая этим, что оно уклоняется влево.

Судно, предупрежденное двумя короткими сигналами о том, что судно, идущее ему навстречу, отклоняется от общего правила расхождения, обязано повторить этот сигнал, делая в то же время соответствующий маневр.

Если это судно не может выполнить нужный маневр, без опасности для себя или буксируемых им судов, оно обязано уведомить об этом

последовательными, не менее 5-тью короткими сигналами свистком или сиреной, указывая невозможность для себя уклониться влево. В этих случаях капитаны судов обязаны, во избежание опасности, принять меры и выполнить маневры, требуемые данными обстоятельствами.

Статья 31

Расхождение на труднопроходимых участках реки

На труднопроходимых участках реки, где местные условия требуют предосторожности, суда, идущие вверх, обязаны регулировать свой ход таким образом, чтобы встреча и расхождение с судами, идущими вниз, совершались на удобном для этой цели месте.

Судно, идущее вверх против течения, должно, при необходимости, в момент расхождения направляться к той кромке фарватера, на которой оно менее мешает или угрожает судну, идущему вниз по течению.

Статья 32

На крутых поворотах и в местах, где фарватер не имеет достаточной ширины, параллельное плавание, обгон и расхождение судов запрещаются.

Статья 33

Пересечение курса судна

Судно при отходе, во время маневра или на ходу не должно пересекать путь другому судну или плоту, чтобы не мешать их следованию.

Статья 34

Обгон судна

Когда одно судно желает обогнать другое судно и не может этого сделать без того, чтобы впереди идущее судно не отклонилось от своего пути, оно должно заблаговременно просить свободный проход подачей 5-ти последовательных длинных звуковых сигналов свистком или сиреной, уменьшая в то же время свой ход.

Идущее впереди судно должно отклониться от своего курса влево, как только оно в состоянии это сделать и указать выполнение этого маневра двумя короткими звуковыми сигналами, уменьшив при этом свой ход. Только после этого обгоняющее судно, дав один короткий звуковой сигнал, может увеличить свой ход и обойти обгоняемое судно, оставив его слева от себя.

Если обгоняемое судно не может без опасности для себя или буксируемых им судов уклониться влево, оно должно уклониться вправо, известив об этом догоняющее его судно одним коротким звуковым сигналом; в этом случае обгоняющее судно, подав два коротких звуковых сигнала, уклоняется влево и оставляет обгоняемое судно справа от себя.

Статья 35

Когда сохраняется курс следования судна

Два судна, идущие в одном направлении, из которых одно идет быстрее другого, или два судна, идущие в противоположных направлениях, момент сближения которых приближается, обязаны сохранить свое положение по отношению к берегам, если они считают, что, идя по фарватеру, каждое по той стороне, на которой в данный момент находится, разойдутся одно с другим на достаточном расстоянии, не подвергаясь опасности столкновения.

Статья 36

Обгон при входе в узкость

Когда одиночное судно на малой скорости или судно, буксирующее воз, будет настигнуто у самого входа в узкий проход другим одиночным судном, оно обязано по требованию последнего, дав сиреной или свистком пять последовательных длинных сигналов, ждать обгона до входа в узкость.

Оба судна в этом случае должны руководствоваться указаниями ст. 34 настоящих Основных положений.

Обгон судов при следовании по течению перед входом в узкость запрещается.

Статья 37

Малые суда уступают дорогу

Все малые суда (см. § 5 Приложения) должны уступать дорогу всем остальным судам.

Статья 38

Когда буксирующее судно приравнивается к судам, идущим одиночно

Буксирующие суда, различного рода плавучие средства и плоты приравниваются к паровым судам, идущим одиночно, и обязаны так же, как и последние придерживаться правил, изложенных в настоящей главе.

При встрече с другими судами буксирующие суда должны осуществлять буксировку таким образом, чтобы встречные суда имели достаточную возможность беспрепятственного расхождения.

Исключительный случай

Однако в условиях, когда одиночное судно, следующее вниз по реке, и судно, идущее с буксирным возом вверх, будут сближаться на встречных курсах таким образом, что возникнет опасность столкновения, одиночное судно обязано уступить дорогу судну, идущему с буксирным возом, если этим маневром оно не подвергает себя опасности.

Статья 39

Движение паромов

Паромы и другие плавацинницы, пересекающие реку с одного берега на другой, уступают дорогу судам, идущим по реке.

РАЗДЕЛ IV

ПЛАВАНИЕ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Статья 40

Расхождение парусных судов

§ 1. Когда два парусных судна сближаются таким образом, что предвидится возможность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому согласно нижеследующим правилам :

1. Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд.

2. Судно, идущее бейдевинд левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему бейдевинд правым галсом.

3. Если оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.

4. Если оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, которое находится под ветром.

Судно, идущее на фордевинд, уступает дорогу другому судну.

§ 2. Если паротеплоход и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает возможность столкновения, то паротеплоход должен уступить дорогу парусному судну.

ГЛАВА III

Об огнях и сигналах

Статья 41

Видимые огни

Слово «видимый» в настоящих Основных положениях означает, что огонь видим в темную ночь при ясной атмосфере.

Статья 42

Время несения огней

Правила относительно огней должны соблюдаться от захода до восхода солнца. В течение этого времени судно должно нести только огни, предписанные настоящими Основными положениями.

Запрещается показывать какой-либо другой огонь, который мог бы быть ошибочно принят за один из предписанных огней.

Статья 43

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

Визуальные сигналы, указанные выше в ст. 30, исполняются с правого борта :

д н е м — отмашкой с правого борта темно-синим флагом ;
н о ч ь ю — показыванием фонарем ряда белых проблесков.

Каждый проблеск должен иметь продолжительность около одной секунды с полным затемнением той же продолжительности. Проблески должны быть видимы на расстоянии не менее 1,5 километра и только по направлению к судну, с которым ожидается встреча.

Эти сигналы, дневные и ночные, показанные первый раз, должны продолжаться беспрерывно до конца встречи судов.

Статья 44

Огни паротеплохода на ходу

Паротеплоход на ходу должен нести :

a) на фок-мачте или впереди фок-мачты, а если судно не имеет такой мачты, то на передней части судна, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, яркий белый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° , т. е. по $112^\circ 30'$ с каждого борта, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 4 километров ;

b) на правом борту — зеленый огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;

c) на левом борту — красный огонь, видимый по дуге горизонта в $112^\circ 30'$, считая от носа ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров ;

d) на корме — синий огонь, видимый по дуге горизонта в 135° , т. е. по $67^\circ 30'$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна ; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 500 метров.

Эти огни должны быть установлены так, чтобы они давали постоянный свет, видимый со всех точек указанных дуг.

Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися, по меньшей мере, на 0,90 метра вперед от огня для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны судна через нос.

Кормовой синий огонь должен быть снабжен со стороны судна щитом с таким расчетом, чтобы он не был виден с носа.

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и белым огнем должно быть не менее 3 метров.

Статья 45

Несение огней при прохождении мостов

При проходе под постоянными мостами, под тросами паромов, под электрическими проводами или под всяким другим подобным препятствием, находящимся поперек реки, суда обязаны временно приспускать белый огонь, упоминаемый в ст. 44 п. «а»; этот огонь все же должен быть поднят на свое положенное место тотчас же по прохождении упомянутых препятствий.

Паротеплоходы, несущие местную службу и проходящие часто под указанными в предыдущем абзаце препятствиями, имеют право нести свой белый огонь на высоте меньшей, чем это указано выше в ст. 44 п. «а», при условии, что этот огонь будет всегда находиться над красным и зеленым бортовыми огнями.

Статья 46

Огни для парусных судов на ходу

§ 1. Парусное судно на ходу должно нести те же огни, какие предписаны в ст. 44 п. п. «b», «с» и «d» для паротеплохода на ходу, за исключением упомянутого в ст. 44 белого огня, которого парусное судно на ходу не должно открывать ни в коем случае.

§ 2. Парусное судно из категории малых должно нести на ходу только огни, предписанные в ст. 44 п. п. «b» и «с». Эти два огня могут быть соединены в одном фонаре, показывающем огни зеленый и красный одинаковой силы; каждый из этих огней должен быть видим по дуге горизонта в $112^{\circ}30'$ в сторону соответствующего борта с расстояния не менее одного километра.

Статья 47

Огни для паротеплоходов из категории малых судов

Паротеплоходы из категории малых судов должны нести на ходу:

a) в носовой части судна, на трубе или впереди трубы на видном месте и на высоте не менее 2 метров над поверхностью воды яркий белый огонь, как это предписано выше в ст. 44 п. «а»; этот огонь должен быть видим с расстояния не менее 2 километров;

b) бортовые огни зеленый и красный, как это указано выше в ст. 46, § 2.

Расстояние по вертикали между бортовыми огнями и белым огнем (который должен быть выше) не должно быть меньше одного метра.

Статья 48

Огни для буксирующихся судов на ходу

Судно, буксирующее одно или несколько судов лагом, либо в линию кильватера, должно нести, кроме огней, предписанных в ст. 44, второй яркий белый огонь одинаковой силы с огнем, указанным в

п. «а» той же статьи, расположенный под этим последним огнем на расстоянии по вертикали от 1 до 2 метров.

Когда среди буксируемых судов находится одно или несколько судов, груженных опасными веществами, указанными в главе VI настоящих Основных положений, буксир должен нести, кроме всех прочих предписанных огней, огонь красного цвета, видимый только с носа и с расстояния в полтора километра.

Этот огонь должен находиться на расстоянии полутора метров, измеренных по ширине судна от зеленого бортового огня, и на том же расстоянии в полтора метра, измеренных на высоте судна.

Бортовые огни должны быть установлены таким образом, чтобы они не были закрыты судами, идущими лагом.

Буксир должен, кроме этого, во время буксировки нести позади трубы или на кормовой мачте малый белый огонь, по которому правят буксируемые им суда, но сила этого огня должна быть уменьшена матовым стеклом и он не должен быть виден впереди траверза буксира.

Статья 49

Отличительные знаки буксирующих судов днем

Буксирующее судно должно нести днем на тоне мачты синий флаг прямоугольной формы.

Статья 50

Синий огонь при буксировке

В буксируемом возе, когда одно или несколько судов ошвартованы лагом с одного и того же борта буксира, этот буксир и то судно, которое занимает крайнее место в возе, обязаны нести синий огонь, указанный выше в ст. 44 п. «d».

Когда буксируемые суда ошвартованы по обоим бортам буксира, синий огонь несут только те суда, которые занимают крайние места построения.

Когда суда буксируются в кильватер (гуськом) или строем фронтов (пыжами), даже если в то же время буксир ведет лагом ошвартованные суда, синий огонь несут только суда, замыкающие воз каждой группы.

Если в хвосте воза идет группа счаленных судов, синий огонь несут только суда, находящиеся на крайних местах построения.

Статья 51

Визуальные сигналы для шлюпок и лодок на ходу

Шлюпки и лодки на ходу при сближении с каким-либо другим судном должны показывать белый огонь. Этот огонь должен быть видим с расстояния не менее одного километра.

Статья 52

Звуковые сигналы во время мглы, пурги, тумана для судов на ходу

Во время мглы, тумана, ливней и пурги судно на ходу обязано подавать через промежутки не более двух минут один длинный звук свистком или сиреной, когда оно идет одиночно; один длинный и два коротких звука, если оно ведет на буксире другие суда.

При буксировке только впереди идущий буксир обязан выполнять постановление настоящей статьи.

Запрещается при любых обстоятельствах бить в колокол, когда судно на ходу.

Статья 53

Малое судно, идущее под парусами или веслами, не обязано подавать сигналов, указанных выше в ст. 52, но оно должно подавать какие-либо другие подобные звуковые сигналы достаточной силы через промежутки, не превышающие одной минуты.

Статья 54

Огни для судов на якоре или ошвартованных

Судно, когда оно стоит на якоре или ошвартовано, должно ночью нести на носу на высоте, не превышающей 6 метров над палубой, белый огонь на месте, с которого он может быть лучше виден со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Когда несколько судов стоят ошвартованными лагом у берега или на якоре на реке, только судно, стоящее первым от фарватера, должно нести огонь, предписанный настоящей статьей.

Статья 55

Звуковые сигналы во время мглы, тумана, ливней, пурги для судов на якоре или ошвартованных

Во время мглы, тумана, пурги или проливного дождя судно, стоящее вне порта и не освободившее полностью фарватер, обязано как днем, так и ночью подавать сигналы — учащенный звон в колокол или в другой подходящий предмет через промежутки не более одной минуты, каждый раз в течение приблизительно пяти секунд.

Статья 56

Когда запрещается пользоваться звуковыми сигналами

Запрещается судну, стоящему на реке, пользоваться свистком или сиреной при приближении других судов и подавать сигналы без законного повода.

Статья 57

Сигналы о помощи

Для получения помощи внимание привлекается днем вращением вытянутой рукой сигнального флага, куска материи или подобного предмета, а ночью вращением в таком же порядке любого огня; внимание также привлекается любым подходящим визуальным или звуковым сигналом.

Сигналы при невозможности управления

Если судно лишено возможности управляться, оно должно при приближении к нему других судов, указывать об этом непрерывными гудками свистком или сиреной или всяким другим подходящим сигналом.

Судно, не имея возможности управляться, должно сделать все, чтобы сойти как можно скорее с фарватера и, если необходимо, обратиться с этой целью за содействием к проходящим мимо судам, подавая им сигналы о помощи.

Все суда, проходящие мимо или находящиеся поблизости, обязательно должны оказать судну, нуждающемуся в помощи, всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

Статья 58

Визуальные сигналы для судов, стоящих на мели

Судно, оказавшееся на мели, должно на видном месте поднять: днем — два цветных флага или два предмета круглой формы, расположенных вертикально;

ночью — два красных огня, расположенных вертикально на расстоянии один от другого от 1,80 до 2 метров.

Шары или круглые предметы, употребляемые для этой цели, должны быть диаметром не менее 0,60 метра.

Огни должны быть видимы по всему горизонту с расстояния не менее одного километра.

Эти же правила относятся к затонувшим судам, часть корпуса которых осталась над водой.

Когда капитан или шкипер судна полагает, что проход по реке возле его судна может производиться беспрепятственно, он обязан дополнительно поднять со стороны свободного прохода: днем — белый флаг или кусок светлой материи, а ночью — огни для судов, стоящих на якоре, предписанные выше ст. 54.

Статья 59

Визуальные сигналы для малых судов, стоящих на мели

Малые суда, оказавшиеся на мели, должны при приближении к ним других судов известить приближающиеся суда о своем положении

прерывистыми свистками или любым другим подходящим сигналом, поданным имеющимися на малом судне средствами.

Если плавание других судов может продолжаться мимо сидящего на мели судна, то последнее выставляет в сторону свободного прохода — днем белый флаг или кусок ткани светлого цвета, а ночью показывает белый якорный огонь, предписанный выше ст. 54.

Статья 60

Меры по ограждению затонувшего или стоящего на мели судна

§ 1. Если судно стоит на мели или затонуло в положении, затрудняющем судоходство и в таком месте реки, где из-за очертания местности или по любой другой причине суда, идущие вниз, не могут вовремя увидеть подаваемые им сигналы, капитан или шкипер затонувшего или стоящего на мели судна должен, при первой возможности, выставить на берегу или на реке, на достаточном расстоянии выше места бедствия, временный оповещательный пост.

§ 2. Когда судно затонуло на фарватере и находится полностью под водой, капитан или шкипер должен также временно обозначить его положение, поставив на якоре над затонувшим судном какой-либо плавающий предмет любой формы, на котором ночью должен устанавливаться зеленый или красный огонь в зависимости от того, стоит ли затонувшее судно ближе к правому или к левому берегу.

§ 3. Пост оповещения и опознавательный поплавок, указанные выше, могут быть сняты со своих мест, как только проход будет обвехован или когда компетентные власти будут иметь возможность принять другие меры для обеспечения безопасного плавания в этом районе.

§ 4. В свою очередь компетентные власти государства, на участке которого произошло затопление судна, должны принять все меры к быстрейшему ограждению места затопления судна.

Статья 61

Визуальные сигналы для плотов, идущих на буксире

Судно, буксирующее плот, несет огни, предписанные для буксируемых судов, в соответствии со ст. 48 настоящих Основных положений.

На плоту, идущем за буксиром, должны показывать ночью вспышку огня при приближении к нему догоняющего его судна.

Статья 62

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на якоре или ошвартованных

Плоты, стоящие на швартовах или на якоре, должны от захода до восхода солнца нести на каждой своей оконечности, находящейся

на стороне фарватера, белый огонь, установленный достаточно высоко, но не выше 6 метров над поверхностью воды, видимый со всех точек горизонта и с расстояния не менее одного километра.

Статья 63

Визуальные сигналы для плотов, стоящих на мели

Плот, оказавшийся на мели, обязан нести :

д н е м — с восхода солнца — два шара или сферических предмета, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах ;

н о ч ь ю — два красных огня, расположенных вертикально, на расстоянии друг от друга в 1,5—2 метрах.

Огни должны быть видимы со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 64

Сигналы на плавучих снарядах

§ 1. На плавучих снарядах, во время их работы, поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :

д н е м — черный шар диаметром 0,60 метра ;

н о ч ь ю — зеленый или красный огонь в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход. Видимость огня должна быть не менее 2 километров.

§ 2. При приближении к плавучему снаряду судно подает предупредительный звуковой сигнал одним продолжительным свистком или звуком сирены.

Если проход мимо стоящего на фарватере плавучего снаряда свободен, то по получении предупредительного сигнала от подходящего судна, со снаряда должны дать продолжительный звуковой сигнал и, кроме того, сделать отманику со стороны свободного прохода :

д н е м — черным флагом ;

н о ч ь ю — показыванием зеленого или красного дополнительного огня в зависимости от того, по какой стороне фарватера имеется свободный проход.

Кроме этого, на крайних якорях плавснаряда должны быть выставлены сигналы в соответствии с правилами ограждения фарватера, принятыми на данном участке Дуная.

§ 3. В случае невозможности прохода, на снаряде поднимаются на мачте или другом видном месте сигналы :

д н е м — три черных шара диаметром 0,60 метра каждый, расположенных вертикально на расстоянии один от другого до 2 метров ;

н о ч ь ю — три красных огня, расположенных вертикально на том же месте, видимостью до 2 километров со всех точек горизонта.

Статья 65

Звуковые сигналы при съёмке с якоря и при постановке на якорь

§ 1. Когда судно предполагает стать на якорь, оно должно указать этот маневр тремя длинными звуками свистка или сирены, подаваемыми последовательно один за другим.

§ 2. Когда судно предполагает сняться с якоря, оно должно указать маневр двумя длинными и одним коротким звуками, подаваемыми последовательно один за другим.

Статья 66

Звуковые сигналы при управлении караваном

Для судна, которое буксирует другое судно или несколько судов, устанавливаются следующие звуковые сигналы внутри караванной связи, подаваемые свистком или сиреной последовательно один за другим при развороте судов:

один длинный и один короткий — положить руль на правый борт;

один длинный—два коротких—один длинный — положить руль на левый борт;

один длинный и три коротких — держать руль прямо.

ДОПОЛНЕНИЕ К ГЛАВЕ III

В связи с применением буксировки судов методом толкания

Отличительные знаки толкаемого каравана на ходу

Толкаемый караван на ходу должен нести:

§ I. Днем (от восхода до захода солнца) —

На самом переднем судне на носу, на топе выносной мачты, на высоте не менее 6 метров над палубой — синий прямоугольный флаг.

Огни толкаемого каравана на ходу

§ II. Ночью (от захода до восхода солнца) —

а) На передней части каравана, на выносной мачте, на равном расстоянии между бортовыми зеленым и красным огнями, на высоте не менее 6 метров над линией, соответствующей наибольшей допускаемой осадке, — яркий белый огонь, который бы освещал непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^{\circ}$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^{\circ}$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 4 км.

б) Ниже яркого белого огня по вертикали на расстоянии 1—2 метров должен быть установлен дополнительно второй яркий белый

огонь такого же устройства, как указанный выше в пункте «а» настоящего параграфа.

с) На вершине выносной мачты, на расстоянии 1—2 метров выше яркого белого огня — зеленый огонь, который освещал бы непрерывным светом дугу горизонта в 225° ; огонь должен быть установлен таким образом, чтобы он освещал по $112,5^\circ$ с каждой стороны каравана, т. е. от направления прямо по носу до $22,5^\circ$ позади траверза с каждой стороны (борта) и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 3 км. Этот огонь является отличительным признаком движения каравана судов методом толкания.

d) В самой широкой части каравана, на правом борту (правой стороне) — зеленый огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22,5^\circ$ назад от его траверза правой стороны и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км.

e) В самой широкой части каравана на левом борту (левой стороне) — красный огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$, и так установленный, чтобы его свет, начиная от направления прямо по носу, переходил до $22,5^\circ$ назад от его траверза левой стороны и такой силы, чтобы быть видимым с расстояния не менее 2 км.

f) Вышеупомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны бортов щитами, выдающимися по меньшей мере на 0,9 метра вперед от огня, для того, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другой стороны через нос.

Расстояние по вертикали между бортовыми зеленым и красным огнями и нижним ярким белым огнем должно быть не менее 3 метров.

g) На корме каждого из последних судов каравана, которые занимают крайние места построения — синий огонь, который должен освещать непрерывным светом дугу горизонта в 135° , т. е. по $67,5^\circ$ с каждого борта от линии киля прямо назад на каждую сторону судна и такой силы света, чтобы быть видимым с расстояния не менее 500 м.

h) Если корма буксира-толкача выступает назад от кормы крайних последних судов толкаемого каравана, то в этом случае буксир-толкач также должен нести на корме синий огонь такого же устройства, как указанный выше в пункте «g» настоящего параграфа.

i) Кормовой синий огонь должен быть снабжен со стороны судна щитом с таким расчетом, чтобы он не был видим с носа.

Опознавательные знаки буксира-толкача

§ III. В случае, если буксир-толкач закрыт буксируемыми судами, то он должен указать свое наименование или номер и название организации, которой принадлежит, на щитах достаточных размеров, установленных на боковых сторонах мостика.

Визуальные сигналы при расхождении судов правыми бортами

§ IV. Визуальные сигналы, предписанные ст. 43 Основных положений о плавании по Дунаю, толкаемый караван на ходу должен производить с правого борта правостороннего судна, несущего зеленый бортовой огонь.

Огни на ходу при буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных к буксиру бортом

§ V. При буксировке одного или нескольких судов, ошвартованных бортом к буксиру, буксировку не надо рассматривать как методом толкания и яркие белые сигнальные огни и бортовые красный и зеленый огни несет буксир согласно ст. ст. 44 и 48 Основных положений о плавании по Дунаю.

Об огнях и сигналах толкаемого каравана, не указанных в настоящих «Дополнениях»

§ VI. Что касается огней и сигналов на толкаемом караване судов на стоянке и на ходу (не указанных в настоящих «Дополнениях»), то эти огни и сигналы должны быть выполнены в строгом соответствии с требованиями Основных положений о плавании по Дунаю.

ГЛАВА IV

Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих якорю или ошвартованных

Статья 67

Меры предосторожности при стоянке судов на якорю, ошвартованных или на ходу

§ 1. Суда при постановке на якорь или при ошвартовке в любом месте, у любого берега, должны быть поставлены (ошвартованы) так, чтобы постановка (ошвартовка) не мешала свободному судоходству по реке и не наносила бы ущерба путевой обстановке, портовым, гидротехническим и другим сооружениям. С этой целью капитаны, шкиперы судов, а также все другие лица, имеющие отношение к указанным судам, должны принять все зависящие и возможные в данной обстановке меры предосторожности.

§ 2. Суда при постановке на якорь на глубине, не превышающей 3 метров, должны обозначить место, где положен якорь, буйком с красным флажком.

§ 3. Суда не должны выбрасывать за борт золу, шлак и другие подобные вещества в портах и в тех местах реки, где глубина менее 3 метров.

§ 4. Когда какой-либо предмет, составляющий вооружение или груз судна, затонул на судоходной части реки и представляет опасность для судоходства, капитан или шкипер судна должен немедленно принять меры к подъему затонувшего предмета; если же он не в состоянии этого сделать, то должен отметить место затопления:

д н е м — плавучим сигналом любой формы и цвета;

н о ч ь ю — огнем соответствующего цвета в зависимости от того, остается ли фарватер свободным между возникшим препятствием и правым берегом или между препятствием и левым берегом.

В данном случае капитан или шкипер судна должен в кратчайший срок известить всеми имеющимися в его распоряжении средствами ближайшие компетентные власти.

ГЛАВА V

О плотях

Статья 68

Особые постановления для плотов

Все правила плавания плотов на буксире и идущих самосплавом, порядок их формирования, их размеры и вооружение тросами, якорями и другим такелажем устанавливаются компетентными властями с учетом настоящих Основных положений, а также принимая во внимание следующее:

§ 1. На плотях должны быть указаны фамилия и местожительство владельца или отправителя, которые наносятся на щите достаточных размеров, поднятом таким образом, чтобы то, что написано, могло быть прочитано с обеих сторон.

§ 2. Плоты должны быть составлены из прочно сплоченных между собой частей, а операции по сплотке или расформированию плотов, производимые на реке, не должны мешать и являться препятствием для судоходства.

§ 3. Сплотка плотов должна отвечать требованиям буксировки.

Статья 69

Во время плавания или стоянки плотов водитель плотов должен следить за тем, чтобы не препятствовать и не наносить ущерба судам, плавающим или стоящим на реке.

Запрещается плотам оставлять волочиться якорь или цепь в местах, где под водой проложены кабели или трубы.

В районах, где будет применен самосплав плотов, должны быть приняты меры, гарантирующие безопасность судоходства.

ГЛАВА VI

О перевозке опасных веществ

Статья 70

Опасные вещества

Суда, на которых перевозятся опасные вещества, как-то : взрывчатые вещества (ВВ), отравляющие вещества (ОВ), нефтеналивные и другие легковоспламеняющиеся грузы, должны принимать особые меры предосторожности.

Статья 71

Сигналы при перевозке опасных веществ

§ 1. Судно, перевозящее опасные вещества, определенные выше в ст. 70, при стоянке на реке обязано нести днем на носу треугольный красный флаг.

Судно с механическими двигателями при перевозке опасных веществ, при плавании ночью, обязано нести, кроме белого огня, предписанного ст. 44 настоящих Основных положений для самоходных судов на ходу, еще и красный огонь, предписанный выше в ст. 48.

Когда судно, упомянутое выше в ст. 70, ведет другие суда на буксире, оно должно нести огни, предписанные выше в ст. 48 для судов, буксирующих суда, нагруженные опасными веществами.

Отличительная окраска судов, перевозящих нефтеналивные грузы

§ 2. Суда, занятые перевозкой нефтеналивных грузов, должны иметь полосу светло-синего цвета, шириной в 0,15 метра по всему корпусу, выше грузовой ватерлинии, а суда, перевозящие нефтеналивные грузы легких фракций с температурой вспышки ниже 28°C, кроме того, должны быть окрашены в серый (шаровый) цвет.

Статья 72

Место в буксирном вoze судов, перевозящих опасные вещества

В буксируемом караване суда, перевозящие опасные вещества, должны быть, как правило, поставлены в конце каравана и как можно дальше от других судов насколько это совместимо с безопасностью плавания и порядком комплектования каравана.

Статья 73

Визуальные сигналы для судов, перевозящих опасные вещества, при стоянке на якоре или швартовах

Любое судно, перевозящее опасные вещества, должно во время стоянки на якоре или швартовах, нести ночью красный огонь, уста-

новленный над белым ярким огнем, предписанным выше в ст. 54, на расстоянии от последнего в 1,5—2 метрах и видимый как и якорный огонь, со всех точек горизонта, с расстояния не менее одного километра.

Статья 74

Недегазированные суда, представляющие еще опасность после перевозки опасных веществ, в результате скопления в них газа тех веществ, которые они перевозили, должны соблюдать предписания ст. ст. 70, 71, 72 и 73 настоящих Основных положений.

Статья 75

Особые случаи

Запрещается судам, перевозящим опасные вещества, останавливаться под мостами, швартоваться или становиться на якорь вблизи судов, стоящих на реке, а также вблизи железной дороги или жилищ, находящихся у берегов.

Разрешается производить на реке операции по перегрузке опасных веществ лишь при соблюдении условий и правил, установленных компетентными властями и под их контролем.

ГЛАВА VII

Об авариях

Статья 76

Меры, применяемые при авариях

§ 1. Если судну грозит опасность затопления, капитан или шкипер этого судна или судна, которое его буксирует, должен принять все меры к тому, чтобы освободить фарватер реки и отвести аварийное судно к одному из берегов.

§ 2. При столкновении судов, когда одному из столкнувшихся судов угрожает затопление, капитан или шкипер другого судна должен применить все имеющиеся в его распоряжении средства для оказания помощи аварийному судну и в первую очередь для отвода его в сторону от фарватера.

§ 3. Все суда, находящиеся поблизости от судна, подающего сигналы о помощи, должны немедленно оказать последнему всяческое содействие, если не угрожает опасность судну и пассажирам судна, оказывающего помощь.

§ 4. Если вследствие несчастного случая, имевшего место на реке, человеческие жизни находятся в опасности, все находящиеся вблизи суда должны немедленно принять участие в оказании помощи.

Статья 77

Об аварии, связанной с судоходством, капитан или шкипер должен известить ближайшие власти речного надзора, пользуясь всеми возможными средствами связи.

Аварийному судну компетентными властями должна быть предоставлена возможность захода и пребывания в ближайшем порту-убежище.

В случае посадки на мель одного из буксируемых судов, капитан буксирующего судна должен принять все меры к снятию судна с мели.

При невозможности снять судно с мели капитан буксирующего судна действует по обстоятельствам, принимая одновременно меры в соответствии со ст. 58 настоящих Основных положений.

Статья 78

При посадке судна на мель или в случае его затопления капитан, владелец судна, а также другие заинтересованные лица, имеющие право распоряжаться данным судном, принимают необходимые меры по подъему или снятию судна с мели, а также по устранению препятствий судоходству.

В случае, если упомянутые выше лица не могут или не желают выполнить указанных работ или если они не будут разысканы, компетентные власти производят своими средствами очистку русла реки в возможно короткий срок за счет владельца судна.

ГЛАВА VIII

О лоцманской службе

Статья 79

О лоцманской службе

§ 1. Лоцманская служба на Дунае организуется:

- на участке от устья Сулинского канала до Браила включительно — специальной речной Администрацией Низовьев Дуная;
- на участке Железных Ворот — специальной речной Администрацией Железных Ворот;

— на всех остальных участках, в случае необходимости, — пароходствами придунайских государств, самостоятельно.

§ 2. Для обеспечения судов лоцманской проводкой на участках специальных речных Администраций, указанных выше, последние создают лоцманские корпуса, определяют порядок их комплектования, устанавливаемый особым соглашением между странами — участниками этих Администраций.

§ 3. Для обеспечения вышеуказанных судов лоцманской проводкой пароходства придунайских государств могут иметь свои лоцманские группы, порядок комплектования которых устанавливается самими пароходствами.

В этом случае для того, чтобы иметь право осуществить проводку судов на участках этих специальных речных Администраций, лоцман пароходства обязан иметь удостоверение, выданное Администрацией данного участка.

§ 4. Во всех случаях лоцманские группы могут комплектоваться только из граждан придунайских государств, а лоцманские корпуса для Администраций — только из граждан придунайских государств — участников соответствующих Администраций.

§ 5. Плавание судов на участках специальных речных Администраций Низовьев Дуная и Железных Ворот без лоцманской проводки запрещается.

§ 6. Весь лоцманский состав этих Администраций обязан сдать экзамены в органах соответствующей Администрации. Лоцманский состав пароходств сдает экзамены в компетентных органах государства, где находится пароходство или агентство этого пароходства.

После сдачи экзаменов лоцманам выдаются специальные удостоверения на право несения лоцманской службы.

ГЛАВА IX

Заключительные постановления

Статья 80

Изменение настоящих Основных положений

Настоящие Основные положения могут быть изменены или дополнены в любой момент, по решению Дунайской Комиссии.

Статья 81

Разрешение споров

Разрешение споров по истолкованию статей Основных положений о плавании по Дунаю, изложенных выше, в случае возникновения споров, будет производиться в порядке, предусмотренном ст. 45 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Статья 82

Настоящие Основные положения о плавании по Дунаю установлены Дунайской Комиссией 2 июня 1951 года и дополнены 15 декабря 1954 года.

ПРИМЕНЯЕМЫЕ ТЕРМИНЫ

1. Настоящее Приложение вступит в силу одновременно с Основными положениями о плавании по Дунаю.

2. Наименование и термины, употребляемые в настоящих Основных положениях, необходимо понимать в следующем смысле :

§ 1. Судно

К этому термину относятся морские, озерные и речные суда более десяти (10) тонн водоизмещением*, имеющие двигателем машину или паруса или самоходные.

§ 2. Самоходное судно

Выражение «самоходное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством машин.

§ 3. Парусное судно

Выражение «парусное судно» относится к каждому судну, приводимому в движение посредством парусов.

Примечание к § 3

Судно, находящееся под парусами, а не под парами, считается парусным судном и каждое судно под парами, будет ли оно нести парус или нет, считается паровым судном.

§ 4. Судно «на ходу»

Судно признается «на ходу», когда оно не на якоре, не ошвартовано у берега или не стоит на мели.

§ 5. Малые суда

Суда водоизмещением менее десяти (10) тонн, имеющие двигателем машину, паруса, весла, считаются малыми судами.

§ 6. Плавающие сооружения

Всякого рода купальни, доки, плавающие ангары, мосты, пристани и т. п. считаются плавающими сооружениями.

§ 7. Плавающие снаряды

Всякого рода дноуглубительные снаряды, элеваторы, плавкраны, копры, насосные станции и т. п. называются плавающими снарядами.

§ 8. Плоты

Возы лесоматериалов из жестко или свободно сплоченных бревен называются плотами.

§ 9. Буксирные возы (караваны)

* Водоизмещение исчисляется по приближенной формуле : $\frac{3}{4}$ от умножения длины, ширины и средней осадки судна, сидящего в воде по максимальную грузовую ватерлинию. Длина измеряется по палубе от задней кромки форштевня до передней кромки ахтерштевня ; ширина измеряется от наружной кромки обшивки борта до наружной кромки обшивки другого борта, в средней наиболее широкой части судна, т. е. по миделю без учета толщины привальных брусьев.

Группа судов, буксиров и других плавучих, составленная из нескольких судов для буксировки, которая ведется лагом или на буксирном тросе в кильватер (гуськом) или в линию фронта (пыжами), называется буксирным возом или караваном.

§ 10. Капитан — судоводитель, осуществляющий командование судном (§ 1).

Шкипер — судоводитель, осуществляющий командование несамоходным судном (сухогрузные и нефтеналивные баржи и пр.).

Водитель плота — лицо, ведущее плот.

§ 11. Осадка судна

Осадка судна — величина непостоянная; она изменяется в зависимости от степени загрузки судна.

В эксплуатационной практике различаются осадки: строительная, т. е. наибольшая допустимая осадка, определенная при постройке данного судна; регистрационная осадка — это также наибольшая допустимая осадка, но определенная Регистром, с учетом износа судна, и отличающаяся от строительной осадки; эксплуатационная (иначе — грузовая), т. е. та осадка, по которую действительно загружено судно.

При буксировке под осадкой веза понимается осадка наиболее глубоководящего судна в составе веза.

§ 12. Порт отправления

Под портом отправления судна понимается порт, в котором производится погрузка или посадка пассажиров.

Примечание 1.

Все постановления, изложенные в настоящих Основных положениях, касающиеся судов вообще, относятся также и к малым судам, за исключением специальных постановлений.

Примечание 2.

При применении настоящих Основных положений, плавучие сооружения и плавснаряды, при передвижении по реке, приравниваются по своему водоизмещению соответственно к судам или малым судам.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	стр.
ГЛАВА I	Общие положения 477
Раздел I	Пределы применения Основных положений 477
Раздел II	Особые постановления 477
Раздел III	Снабжение и оборудование судов 480
ГЛАВА II	Плавание судов 482
Раздел I	Общие правила 482
Раздел II	Плавание в труднопроходимых местах 485
Раздел III	Встречное плавание и обгон судов 485
Раздел IV	Плавание парусных судов 489
ГЛАВА II	Об огнях и сигналах 489
	Дополнения к главе III в связи с применением буксировки судов методом толкания 497
ГЛАВА IV	Меры предосторожности для судов на ходу, стоящих на якоре или ошвартованных 499
ГЛАВА V	О плотках 500
ГЛАВА VI	О перевозке опасных веществ 501
ГЛАВА VII	Об авариях 502
ГЛАВА VIII	О лоцманской службе 503
ГЛАВА IX	Заключительные постановления 504
Приложение —	Применяемые термины 505