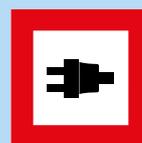


ЕПСВВП

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Шестое пересмотренное издание



ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ООН

ЕПСВВП

Европейские правила судоходства
по внутренним водным путям

Шестое пересмотренное издание



Организация Объединенных Наций
Женева, 2021

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2021 год
Все права сохраняются

Просьбы о воспроизведении выдержек или о ксерокопии должны быть направлены в Центр авторского права в copyright.com.

Все другие вопросы о правах и лицензиях, включая о вспомогательных правах, должны быть направлены по адресу:

United Nations Publications,
405 East 42nd Street, S-09FW001,
New York, NY 10017, United States of America.
Email: permissions@un.org;
website: <https://shop.un.org>.

Употребляемые обозначения и изложение материала на любой из карт в настоящем издании не означают выражения со стороны Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Данная работа является публикацией Организации Объединенных Наций, изданной Европейской экономической комиссией.

ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6

ПУБЛИКАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
--

eISBN: 978-92-1-005867-4

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН оказывает поддержку своим пятидесяти шести государствам-членам в Европе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития. ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Многие разработанные в ЕЭК ООН нормы, стандарты и конвенции содержат практические инструменты для улучшения повседневной жизни людей в таких областях, как окружающая среда, транспорт, торговля, статистика, энергетика, лесное хозяйство, жилищное хозяйство и управление земельными ресурсами и используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие целый ряд стран и за пределами региона.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организаторскими возможностями, ЕЭК ООН содействует сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами на уровне стран и регионов.

ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его двадцать рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на количественное и качественное улучшение повседневной жизни населения и условий хозяйственной деятельности во всем мире на основе конкретных действий в целях повышения безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и охватил также глобальную (многосекторальную) гармонизацию систем классификации и маркировки химической продукции. В его состав входят национальные эксперты, обладающие необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

КВТ является уникальным межправительственным форумом, созданным в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы отражены, в частности, i) в пятидесяти девяти конвенциях ООН и многочисленных технических правилах, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития национального и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, производства и проверки автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию Трансъевропейской автомагистрали Север–Юг, Трансъевропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, способствующих координации инвестиционных программ в области транспортной инфраструктуры с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS), призванном содействовать национальным и местным органам власти в мониторинге выбросов двуоксида углерода (CO₂) на различных видах внутреннего транспорта, а также в выборе и разработке стратегий по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) в транспортной статистике – методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным системам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и с учетом задач в сфере безопасности.

Кроме того, Отделы устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК ООН вместе с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) совместно обслуживают Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

ВВЕДЕНИЕ

Деятельность, направленная на разработку технических норм и конвенций во внутреннем судоходстве, началась с созданием Подкомитета по внутреннему водному транспорту Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) на своей шестнадцатой сессии в декабре 1956 года. Было признано, что согласованные правила плавания имеют первостепенное значение для содействия развитию перевозок на внутренних водных путях и обеспечения безопасности, и данный Подкомитет, преобразованный в дальнейшем в Рабочую группу по внутреннему водному транспорту (SC.3), взял их под свою опеку.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) впервые были приняты в 1962 году резолюцией № 4 Подкомитета по внутреннему водному транспорту; они были далее заменены резолюцией № 24 от 15 ноября 1985 года и затем последовательно пересмотрены в 1998, 2000, 2006, 2008 и 2014 годах.

Настоящее шестое пересмотренное издание ЕПСВВП (ЕПСВВП 6) заменяет пятый пересмотренный вариант приложения к резолюции № 24. Оно было принято резолюцией № 102 на шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту в ноябре 2021 года в соответствии с процедурой утверждения, применяющейся с момента принятия резолюции в 1985 году. В его основу легли результаты семнадцати совещаний Группы экспертов по ЕПСВВП, проведенных с 2017 по 2021 годы, а его подготовка велась при активном участии Центральной комиссии судоходства по Рейну, Дунайской комиссии, Мозельской комиссии и Международной комиссии по бассейну реки Сава. Настоящая редакция включает поправки № 1–4 к ЕПСВВП 5, принятые SC.3 в 2017–2020 годах, изменения, одобренные Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на ее пятьдесят восьмой и пятьдесят девятой сессиях, проведенных в 2021 году, а также ряд редакционных поправок и была завершена на Специальной сессии SC.3/WP.3 по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям, состоявшейся 22 июня 2021 года.

В настоящем шестом издании Рабочая группа по внутреннему водному транспорту учла передовой опыт современных правил плавания, установленных государствами-членами ЕЭК ООН и речными комиссиями, другие резолюции SC.3, в частности, резолюцию № 90 «Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях» (СИГВВП), второй пересмотренный вариант «Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (приложение к резолюции № 61), четвертый пересмотренный вариант «Рекомендации, касающейся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства» (приложение к резолюции № 48), второй пересмотренный вариант «Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 63), пересмотренный «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» (приложение к резолюции № 79), положения европейских стандартов, принятых Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и новые разработки в отрасли.

В частности, это издание содержит обновленные положения, касающиеся перечня документов, которые должны находиться на судне, остойчивости судов, перевозящих контейнеры, безопасности судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ, навигации с использованием радиолокатора, радиотелефонной связи, информационных и навигационных устройств, таких как АИС для внутреннего судоходства и СОЭНКИ, требований о предоставлении данных, предотвращения загрязнения воды с судов внутреннего плавания и других предписаний.

РЕЗОЛЮЦИЯ № 24

Принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 15 ноября 1985 года

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию № 4 Подкомитета по внутреннему водному транспорту (TRANS/270, приложение 1), касающуюся применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), и измененный текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, в котором учитываются резолюции № 7 и № 8 Подкомитета и приложение 1 к его докладу (TRANS/333),

отмечая, что поправки, касающиеся судоходства по озерам и рекам, в частности, малых судов, включены в ЕПСВВП на основании соответственно резолюций № 19 и № 20 (TRANS/SC.3/91, приложение 1, и TRANS/SC.3/95),

отмечая, что благодаря применению правительствами и речными комиссиями этих резолюций соответствующие правила, действующие на внутренних водных путях Европы, в значительной степени унифицированы,

отмечая рост перевозок по внутренним водным путям, и в том числе развитие перевозок река–море, а также развитие современных методов судоходства,

отмечая желательность в интересах безопасности судоходства учитывать в ЕПСВВП изменения в области внутреннего судоходства и их последствия для действующих правил,

отмечая далее желательность включения в соответствующие части ЕПСВВП специальных положений, касающихся судоходства по озерам, и правил плавания для малых судов,

рассматрив просьбу Комитета по внутреннему транспорту о пересмотре ЕПСВВП (TRANS/SC.3/37/Rev.2) (ECE/TRANS/23, пункт 115),

постановляет заменить текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, и поправки к нему, приведенные в документах TRANS/SC.3/91, приложение 1, и TRANS/SC.3/95, приложением к настоящей резолюции под названием «ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям», содержащимся в документе TRANS/SC.3/115,

постановляет разработать приложения 9, 10 и 11 после пересмотра Европейских предписаний, касающихся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (резолюция № 223 Комитета по внутреннему транспорту),

подтверждает свою рекомендацию, обращенную к правительствам и речным комиссиям, которая включена в резолюцию № 4, приступить на основе рекомендаций, изложенных в нижеследующих пунктах 1 и 2, к пересмотру правил, действующих на внутренних водных путях:

1. национальные правила должны состоять из двух частей:
 - а) первая часть должна включать положения, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции под названием «ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям».

При включении этих положений крайне важно сохранить существующие порядок и нумерацию глав и по мере возможности порядок, названия и формулировки самих статей, однако

- i) в тех случаях, когда ЕПСВВП допускает несколько возможностей, национальные правила необязательно должны включать все эти возможности;
- ii) Правительства могут исключить, дополнить или изменить некоторые положения глав 1 — 8 ЕПСВВП, если этого требуют навигационные условия. Список таких положений представлен в Главе 9 «Региональные и национальные особые предписания». Правительства предоставят информацию о подобных различиях Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3);

- b) вторая часть должна включать конкретные положения, которые правительства сочтут целесообразным принять в силу местных особенностей. Эти конкретные положения не должны расходиться с предписаниями ЕПСВВП, в том числе с теми предписаниями, которые могут быть опущены в первой части. Кроме того, за исключением случаев наличия весьма особых местных условий, правительствам не следует вводить каких-либо ограничений, не предусмотренных в ЕПСВВП, в отношении вопросов, которые регламентируются положениями ЕПСВВП, и особенно в отношении систем сигнализации судов;
2. в каждой стране первая часть правил должна быть по возможности одинаковой для всех внутренних водных путей страны; однако каждое правительство может отступать от этого предписания, если характеристики различных сетей внутренних водных путей страны столь различны, что это делает невозможным применение данного предписания,

просим правительства и речные комиссии информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии до 1 июля 1987 года о том, могут ли они применять данную резолюцию,

просим Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ К РЕЗОЛЮЦИИ № 24, ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ – ЕПСВВП.....	1
ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
Статья 1.01 – Значение некоторых терминов	1
I. Типы судов.....	1
II. Составы	2
III. Световая и звуковая сигнализация.....	2
IV. Другие термины.....	3
Статья 1.02 – Судоводитель.....	5
Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	6
Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность.....	6
Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах.....	6
Статья 1.06 – Использование водного пути.....	6
Статья 1.07 – Максимальная загрузка, максимальное число пассажиров и обзор	6
Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов.....	7
Статья 1.09 – Управление судном.....	8
Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы	9
Статья 1.11 – Правила плавания.....	10
Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия.....	11
Статья 1.13 – Обеспечение сохранности знаков сигнализации водного пути и навигационной путевой обстановки.....	11
Статья 1.14 – Повреждение стационарных гидротехнических сооружений	11
Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь	11
Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи.....	12
Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда.....	12
Статья 1.18 – Обязательство освобождать фарватер.....	12
Статья 1.19 – Особые распоряжения	12
Статья 1.20 – Проверки	13
Статья 1.21 – Особые перевозки	13
Статья 1.22 – Специальные временные предписания	13
Статья 1.23 – Разрешение публичных мероприятий	14
Статья 1.24 – Применимость Правил в портах, зонах погрузки и разгрузки.....	14
ГЛАВА 2 МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ	15
Статья 2.01 – Оповестительные знаки судов, за исключением малых судов и морских судов	15
Статья 2.02 – Оповестительные знаки малых судов.....	16
Статья 2.03 – Обмер судов	16

Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки	16
Статья 2.05 – Оповестительные знаки якорей	17
Статья 2.06 – Оповестительный знак судов, использующих в качестве топлива СПГ	17
ГЛАВА 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	19
I. Общие положения.....	19
Статья 3.01 – Применение и определения	19
Статья 3.02 – Огни	19
Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы.....	19
Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы.....	20
Статья 3.05 – Запрещенные огни и сигналы.....	20
Статья 3.06 – Запасные огни	20
Статья 3.07 – Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т. д.....	20
II. Ночная и дневная сигнализация.....	21
А. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	21
Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов.....	21
Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов	21
Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов	23
Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счаленных групп.....	24
Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов	24
Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов	25
Статья 3.14 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.....	26
Статья 3.15 – Сигнализация судов, допущенных к перевозке более 12 пассажиров, у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м.....	27
Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов	27
Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода.....	28
Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.....	28
Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.....	28
В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	29
Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов.....	29
Статья 3.21 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.....	30
Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов.....	30
Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.....	30
Статья 3.24 – Сигнализация сетных или крючковых снастей находящихся на стоянке судов, занятых рыбным промыслом	30
Статья 3.25 – Сигнализация плавучих средств в процессе выполнения работ и севших на мель или затонувших судов	31
Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства.....	32

III. Особая сигнализация	33
Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов надзора, пожарных и спасательных судов.....	33
Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов в процессе выполнения работ на водном пути.....	33
Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения.....	33
Статья 3.30 – Сигналы бедствия.....	34
Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	34
Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать огонь и незащищенный свет.....	34
Статья 3.33 – Запрещение швартовки борт к борту.....	35
Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования.....	35
Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбным промыслом.....	36
Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.....	36
Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.....	37
Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.....	37
ГЛАВА 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ	39
Статья 4.01 – Общие положения	39
Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов.....	39
Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы.....	39
Статья 4.04 – Сигналы бедствия.....	40
Статья 4.05 – Радиотелефонная связь.....	40
Статья 4.06 – Радиолокатор.....	41
Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система (АИС) для внутреннего судоходства и система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС).....	41
ГЛАВА 5 СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ.....	45
Статья 5.01 – Сигнализация.....	45
Статья 5.02 – Навигационная путевая обстановка.....	45
ГЛАВА 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ.....	47
I. Общие положения.....	47
Статья 6.01 – Определения и область применения.....	47
Статья 6.01 бис – Высокоскоростные суда.....	47
Статья 6.02 – Малые суда: общие правила.....	47
II. Встречное плавание, пересечение курсов и обгон	47
Статья 6.03 – Общие принципы.....	47
Статья 6.03 бис – Пересечение курсов.....	48
Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила.....	48
Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил	49
Статья 6.06 – Встречное плавание: высокоскоростные суда	50
Статья 6.07 – Расхождение в узкостях.....	50

Статья 6.08 – Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути	51
Статья 6.09 – Обгон: общие положения	51
Статья 6.10 – Обгон.....	51
Статья 6.11 – Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути.....	52
III. Прочие правила плавания.....	53
Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан.....	53
Статья 6.13 – Поворот.....	53
Статья 6.14 – Управление судном при отходе	53
Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава.....	54
Статья 6.16 – Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути.....	54
Статья 6.17 – Движение рядом идущих судов в одном направлении и запрет приближаться к судам.....	55
Статья 6.18 – Запрещение волочить якоря, тросы или цепи.....	55
Статья 6.19 – Плавание дрейфом	55
Статья 6.20 – Волнение	55
Статья 6.21 – Составы	56
Статья 6.21 бис – Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава	56
Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства.....	56
Статья 6.22 бис – Плавание вблизи плавучих средств в процессе выполнения работ, севших на мель или затонувших судов, а также судов с ограниченной возможностью маневрирования.....	57
IV. Паромы.....	57
Статья 6.23 – Правила, относящиеся к паромам.....	57
V. Проход под мостами и проход плотин и шлюзов.....	57
Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения	57
Статья 6.25 – Проход под неразводными мостами	58
Статья 6.26 – Проход через разводные мосты	58
Статья 6.27 – Проход плотин.....	59
Статья 6.28 – Проход шлюзов	59
Статья 6.28 бис – Вход в шлюзы и выход из них.....	61
Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы	61
VI. Ограниченная видимость – плавание при помощи радиолокатора.....	62
Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора.....	62
Статья 6.31 – Обозначение местоположения судов во время стоянки.....	62
Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора.....	63
Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, идущих без помощи радиолокатора	63
VII. Особые правила.....	64
Статья 6.34 – Особые приоритеты.....	64
Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств.....	64
Статья 6.36 – Действия судов, занятых рыбным промыслом, и других судов по отношению к ним.....	65
Статья 6.37 – Действия при проведении водолазных работ и действия судов по отношению к ним.....	65

ГЛАВА 7	ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ.....	67
Статья 7.01 – Общие принципы стоянки		67
Статья 7.02 – Стоянка судов		67
Статья 7.03 – Стоянка на якоре и использование телескопических анкерных свай (опор).....		68
Статья 7.04 – Швартовка		68
Статья 7.05 – Зона стоянки.....		68
Статья 7.06 – Разрешение стоянки для судов отдельных типов.....		69
Статья 7.07 – Стоянка в случаях перевозок опасных грузов		69
Статья 7.08 – Несение вахты		69
ГЛАВА 8	ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ, ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ	71
Статья 8.01 – Сигнал «Держитесь в стороне от меня»		71
Статья 8.02 – Требования о предоставлении данных		72
Статья 8.03 – Безопасность на борту судов, использующих в качестве топлива СПГ		74
ГЛАВА 9	РЕГИОНАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ	75
Статья 9.01 – Региональные и национальные особые предписания.....		75
Статья 9.02 – Глава 1 «ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ»		75
Статья 9.03 – Глава 2 «МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ».....		76
Статья 9.04 – Глава 3 «ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ».....		76
Статья 9.05 – Глава 4 «ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ»		77
Статья 9.06 – Глава 5 «СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ»		77
Статья 9.07 – Глава 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ».....		77
Статья 9.08 – Глава 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ»		78
Статья 9.09 – Глава 8 «ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ, ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ»		78
ГЛАВА 10	ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ	79
Статья 10.01 – Значение отдельных терминов		79
Статья 10.02 – Обязанность соблюдать региональные предписания		80
Статья 10.03 – Общая обязанность проявлять бдительность		80
Статья 10.04 – Запрещение слива и сброса		80
Статья 10.05 – Сбор и обработка отходов на борту		80
Статья 10.06 – Журнал учета отработанных масел, сдача отходов в приемные сооружения		81
Статья 10.07 – Обязанность проявлять осторожность при бункеровке.....		81
Статья 10.07 бис — Обязанность проявлять осторожность при бункеровке СПГ		82
Статья 10.08 – Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом.....		84
Статья 10.09 – Покраска и внешняя зачистка судов		84

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ.....	85
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ.....	86
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ.....	87
I.	Общие положения.....	87
II.	Ходовая сигнализация.....	88
III.	Стояночная сигнализация.....	103
IV.	Особая сигнализация.....	110
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....	116
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....	117
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ.....	118
I.	Звучность сигналов.....	118
II.	Контроль уровня акустического давления.....	118
III.	Звуковые сигналы судов.....	118
A.	Общие сигналы.....	119
B.	Сигналы встречного плавания.....	120
C.	Сигналы обгона.....	121
D.	Сигналы поворота.....	122
E.	Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути.....	122
F.	Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости.....	123
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ.....	124
I.	Основные сигнальные знаки.....	124
A.	Запрещающие сигнальные знаки.....	124
B.	Предписывающие сигнальные знаки.....	130
C.	Сигнальные знаки ограничения.....	135
D.	Знаки необязательного предписания.....	136
E.	Указательные знаки.....	137
II.	Дополнительные сигнальные знаки.....	149
A.	Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком.....	149
B.	Дополнительный световой сигнал.....	149
C.	Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак.....	150
D.	Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией.....	150

ПРИЛОЖЕНИЕ 8	СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ	151
I.	Общие положения.....	151
	A. Навигационная обстановка водных путей.....	151
	B. Определения	151
	C. Ритмичность огней.....	152
II.	Специальные знаки для обозначения границ фарватера.....	153
	A. Правая сторона фарватера.....	153
	B. Левая сторона фарватера.....	154
	C. Развилка фарватера	154
	D. Фарватер вдоль зоны стоянки.....	156
III.	Устанавливаемые на берегу (береговые) сигнальные знаки, указывающие положение фарватера.....	157
	A. Береговые сигнальные знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам	157
	B. Перевальные знаки	159
IV.	Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия	162
	A. Неподвижные сигнальные знаки	162
	B. Плавающие знаки.....	164
IV бис.	Другая сигнализация опасных мест и препятствий на водном пути.....	166
	A. Разрешен проход со свободной стороны без снижения скорости.....	166
	B. Разрешен проход со свободной стороны на сниженной скорости (во избежание создания волнения)	167
V.	Дополнительная сигнализация для плавания при помощи радиолокатора.....	168
	A. Обозначение опор мостов (в случае необходимости)	168
	B. Обозначение воздушных линий электропередачи (в случае необходимости)	169
VI.	Дополнительная сигнализация на озерах и широких водных путях.....	170
	A. Сигнальные знаки, ограждающие опасные места, навигационные препятствия и препятствия особого характера.....	170
	B. Обозначение оси фарватера, середины фарватера и мест причаливания	173
	C. Сигнализация метеорологической обстановки на озерах	173
VII.	Сигнализация запрещенных или регламентированных зон.....	174
VIII.	Буи различного назначения.....	175
IX.	Входы в порт	175
ПРИЛОЖЕНИЕ 9	ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ	177
ПРИЛОЖЕНИЕ 10	ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ	180
ПРИЛОЖЕНИЕ 11	КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ.....	181

ПРИЛОЖЕНИЕ К РЕЗОЛЮЦИИ № 24, ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ – ЕПСВВП

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 – ЗНАЧЕНИЕ НЕКОТОРЫХ ТЕРМИНОВ

В настоящих Правилах используются следующие определения:

I. ТИПЫ СУДОВ

1. Термин «судно» означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
2. Термин «моторное судно» означает любое судно, использующее собственную силовую установку, за исключением судов, двигатели которых используются только для совершения небольших перемещений (в портах или в местах погрузки и разгрузки) или для увеличения их маневренности во время их буксировки или толкания;
3. Термин «плавучее средство» означает плавучее сооружение, несущее механические установки и предназначенное для проведения работ на водных путях или в портах (землесосные и землечерпательные снаряды, элеваторы, копры, плавучие краны и т. д.);
4. Термин «паром» означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется компетентными органами в качестве парома. Суда, которые обеспечивают такую услугу и которые не передвигаются свободно, в любом случае относят к категории паромов;
5. Термин «высокоскоростное судно» означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды (например, судно на подводных крыльях, судно на воздушной подушке или многокорпусное судно), когда это указано в его судовом свидетельстве;
6. Термин «пассажирское судно» означает судно для однодневных экскурсий или каютное судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров;
7. Термин «толкаемая баржа» означает любое судно, спроектированное или специально оборудованное для движения методом толкания;
8. Термин «баржа морского судна» означает толкаемую баржу, спроектированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;
9. Термин «парусное судно» означает любое судно, передвигающееся только с помощью парусов; судно, идущее под парусом и одновременно использующее собственную гребную установку, следует считать моторным судном;
10. Термин «малое судно» означает любое судно, длина корпуса которого без руля и бушприта составляет менее 20 м, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в сале судов, не являющихся малыми судами, и за исключением судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, паромов и толкаемых барж;

11. Термин «водный мотоцикл» означает любое малое судно, использующее свои собственные механические средства движения, которое способно перевозить одного или нескольких человек и построено или спроектировано для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например, аквапланы, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные суда;
12. Термин «спортивное либо прогулочное судно» означает любое судно, использующееся в целях спорта или отдыха и без цели получения прибыли.

II. СОСТАВЫ

1. Термин «состав» означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;
2. Термин «буксируемый состав» означает соединение одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучего материала, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава и называются буксирами;
3. Термин «толкаемый состав» означает жесткое соединение судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом. Состав из толкача и толкаемого судна, соединенных таким образом, чтобы обеспечить управляемое изгибание состава, также считается жестким;
4. Термин «счаленная группа» означает соединение счаленных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение соединения.

III. СВЕТОВАЯ И ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

1. Термины «белый огонь», «красный огонь», «зеленый огонь», «желтый огонь» и «синий огонь» означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям добавления 7 приложения к резолюции № 61 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки»¹;
2. Термины «яркий огонь», «ясный огонь» и «обыкновенный огонь» означают огни, светосила которых соответствует предписаниям добавления 7 приложения к резолюции № 61 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки», часть I «Предписания, касающиеся силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней»²;
3. Термины «частый проблесковый огонь» и «очень частый проблесковый огонь» означают ритмичные огни с 40 – 60 и 100 – 120 проблесками в минуту³;
4. Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин «продолжительный звук» — звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде;

¹ Идентично стандарту EN 14744:2005 (таблица 2).

² Идентично стандарту EN 14744:2005 (таблица 1).

³ Определения ритмичных огней в соответствии с Рекомендацией E-110 «Ритмичные характеристики огней на средствах навигационного оборудования» (издание 4.0) Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС) приведены в Европейских правилах сигнализации на внутренних водных путях, глава 5 «Огни» и приложение 4 «Ритмичные огни».

5. Термин «серия очень коротких звуков» означает серию по меньшей мере из шести звуков продолжительностью около 1/4 секунды каждый, разделенных паузами продолжительностью около 1/4 секунды;
6. Термин «трехтональный звуковой сигнал» означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в диапазоне от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и заканчиваться самым высоким тоном.

IV. ДРУГИЕ ТЕРМИНЫ

1. Термин «плавучая установка» означает любое плавучее сооружение, находящееся в обычных условиях на стоянке, например, купальня, док, причал, ангар для судов;
2. Термин «соединение плавучего материала» означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, способные к плаванию и не являющиеся судном или плавучей установкой;
3. Судно, соединение плавучего материала или плавучая установка находятся «на стоянке», когда они непосредственно или опосредованно стоят на якоре или ошвартованы у берега;
4. Судно, соединение плавучего материала или плавучая установка находятся «на ходу», когда они непосредственно или иным образом не стоят на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин «остановиться» означает остановку по отношению к берегу;
5. Термин «судно, занятое рыбным промыслом» означает любое судно, ведущее лов рыбы с помощью сетных или ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность;
6. Термин «ночь» означает период времени между заходом и восходом солнца;
7. Термин «день» означает период времени между восходом и заходом солнца;
8. Термин «состояние усталости» означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении скорости реакции;
9. Термин «состояние опьянения» означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных веществ и определяемое в соответствии с национальным законодательством и практикой;
10. Термин «ограниченная видимость» означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада или ливня;
11. Термин «безопасная скорость» означает такую скорость, при которой судно или состав может плавать в условиях безопасности, осуществлять маневры и останавливаться в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях;
12. Термин «водный путь» означает любой внутренний водный путь, открытый для судоходства;
13. Термин «фарватер» означает часть водного пути, которая может быть фактически использована для судоходства;

14. Термин «левый и правый берега» означает стороны водного пути при движении от истока реки в сторону ее устья.

В отношении каналов, озер и широких водных путей термин «левый и правый берега» определяется компетентными органами в зависимости от местных условий. Однако для каналов рекомендуется определять термин «правая» и «левая» сторона по отношению к наблюдателю, стоящему лицом в направлении возрастания цифр на километровых отметках, установленных на данном водном пути;
- 14 бис. «Правая сторона» и «левая сторона» судоходного пути или фарватера определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом вниз по течению. Для каналов, озер и широких водных путей «правая сторона» и «левая сторона» определяются компетентными органами;
15. Термин «вверх по течению» означает направление к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения изменяется. На каналах направление устанавливается компетентными органами и используется термин «в направлении от пункта А к пункту В». «Вниз по течению» означает обратное направление;
16. Термин «ВОПОГ» означает правила, прилагаемые к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям;
17. Термин «плавание при помощи радиолокатора» означает плавание в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокатора;
18. Термин «устройство АИС для внутреннего судоходства» означает устройство, установленное на судне и используемое в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
19. Термин «сжиженный природный газ» (СПГ) означает природный газ, который был сжижен посредством его охлаждения до температуры $-161\text{ }^{\circ}\text{C}$;
20. Термин «система СПГ» означает совокупность элементов судна, которые могут содержать СПГ или природный газ, такие как двигатели, топливные баки и заправочные трубопроводы;
21. Термин «зона заправки» означает зону, расположенную в радиусе 20 м вокруг соединительного заправочного штуцера;
22. Термин «особый риск» означает источник повышенной опасности, обусловленной конкретными условиями судоходства, что диктует необходимость наличия у судоводителей профессиональных знаний, выходящих за рамки требуемых в части А приложения II «Профессиональные знания, требуемые для получения удостоверения судоводителя» к пересмотренной резолюции № 31;
23. Термин «встроенная цистерна» означает цистерну, конструктивно соединенную с корпусом судна, при этом стенки цистерны либо образованы самим корпусом судна, либо отделены от корпуса;
24. Термин «судовое свидетельство» означает судовое свидетельство, выданное в соответствии с Рекомендациями, касающимися согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (резолюция № 61), свидетельство судна внутреннего плавания или другое признанное судовое свидетельство.

Статья 1.02 – СУДОВОДИТЕЛЬ

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию. Это лицо далее именуется «судоводителем». Считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет действующее удостоверение судоводителя.

Если судно осуществляет плавание по участку водного пути, характеризующемуся особыми рисками, выявленными компетентным органом в соответствии с действующими предписаниями, в связи с чем для судоводителя требуется специальное разрешение, и если для одного судна предписывается несколько судоводителей, то лишь один судоводитель, находящийся на вахте в рулевой рубке, обязан иметь специальное разрешение на проход данного участка.
2. Каждый состав должен также управляться судоводителем, имеющим необходимую для этого квалификацию. Судоводитель назначается следующим образом:
 - a) когда в состав входит лишь одно моторное судно, судоводителем состава является судоводитель моторного судна;
 - b) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, судоводителем состава является судоводитель первого судна; однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;
 - c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватере, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то судоводителем состава является судоводитель этого судна;
 - d) в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, обеспечивающего основную тягу, является водителем состава;
 - e) во всех других случаях судоводитель состава должен быть назначен.
3. Во время плавания судоводитель должен находиться на борту судна; кроме того, судоводитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства.
4. Судоводитель отвечает за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, составе или соединении плавучего материала. Судоводители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава; однако даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами. Те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы.
5. Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью уполномоченного лица. Это лицо должно отвечать за соблюдение положений настоящих Правил на этой плавучей установке.
6. При управлении судном судоводитель не должен находиться в состоянии усталости или опьянения.
7. Если судно или соединение плавучего материала, находящееся на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:
 - a) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08;
 - b) оператор и владелец этого судна или соединения в случае отсутствия лица, упомянутого в подпункте a).

Статья 1.03 – ОБЯЗАННОСТИ ЭКИПАЖА И ДРУГИХ ЛИЦ, НАХОДЯЩИХСЯ НА БОРТУ

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя судна, отданные им в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению предписаний настоящих Правил и других применяемых положений.
2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения судоводителя, отданные им в целях безопасности плавания или порядка на судне.
3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют маршрут и скорость судна, также несут ответственность за обеспечение соблюдения предписаний настоящих Правил.
4. Находящиеся на вахте члены экипажа, а также другие находящиеся на судне лица, временно участвующие в управлении судном, не должны находиться в состоянии усталости или опьянения.

Статья 1.04 – ОБЩАЯ ОБЯЗАННОСТЬ ПРОЯВЛЯТЬ БДИТЕЛЬНОСТЬ

1. Каждое движущееся судно должно всегда следовать с безопасной скоростью.
2. Даже при отсутствии специальных предписаний в настоящих Правилах судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью проявлять бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:
 - a) опасности для человеческой жизни;
 - b) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и любых сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
 - c) создания препятствий для судоходства; и
 - d) нанесения чрезмерного ущерба окружающей среде.
3. Пункт 2 применим также к лицам, ответственным за плавучие установки.

Статья 1.05 – УПРАВЛЕНИЕ В ОСОБЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

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

Статья 1.06 – ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ

Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать характеристикам водного пути и его стационарных гидротехнических сооружений.

Статья 1.07 – МАКСИМАЛЬНАЯ ЗАГРУЗКА, МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ПассажиРОВ И ОБЗОР

1. Суда не должны загружаться так, чтобы линия погружения находилась выше линии максимальной осадки по грузовой марке.
2. Груз или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади и по бортам судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокатора.

Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то ее можно компенсировать также оптическими средствами, обеспечивающими четкое изображение без искажений в пределах достаточного поля зрения. Если впереди судна из-за груза отсутствует достаточная видимость при прохождении под мостами и через шлюзы, это отсутствие видимости при проходе можно компенсировать с помощью плоских отражающих перископов, радиолокатора или наблюдательного поста, поддерживающего постоянную связь с рулевой рубкой.

3. В отступление от требований первого предложения пункта 2 область беспрепятственного обзора может быть ограничена до 500 м прямо по носу судна в случае использования радиолокатора и видеоборудования, если:
 - a) это оборудование обеспечивает видимость от 350 м до 500 м по носу судна;
 - b) выполняются требования пункта 1 статьи 6.32;
 - c) радиолокационные антенны и видеокамеры установлены в носовой части судна;
 - d) это оборудование признается компетентными органами соответствующим требованиям.
4. Загрузка не должна ставить под угрозу остойчивость судна или прочность корпуса.
5. Остойчивость судов, перевозящих контейнеры, должна обеспечиваться в любое время. До начала погрузки и разгрузки, а также до отхода судна судоводитель должен доказать, что была проведена проверка остойчивости.

Результаты проверки остойчивости и фактический грузовой план должны храниться на судне и быть доступны в любой момент. Кроме того, на судне должны находиться касающиеся остойчивости документы согласно требованиям компетентного органа.

Проверка остойчивости необязательна для судов, перевозящих контейнеры, если судно может быть загружено по всей ширине:

 - a) не более чем тремя рядами контейнеров и при загрузке контейнеров не более чем в один ярус начиная со дна трюма; либо
 - b) четырьмя или более рядами контейнеров и только при загрузке контейнеров не более чем в два яруса начиная со дна трюма.
6. Пассажирские суда не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами. На борту высокоскоростных судов количество человек не должно превышать количество имеющихся сидячих мест.

Статья 1.08 – КОНСТРУКЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ И ЭКИПАЖ СУДОВ

1. Конструкция и оборудование судов и соединений плавучего материала должны обеспечивать безопасность находящихся на борту лиц и безопасность судоходства, а также соответствовать требованиям настоящих Правил.
2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на судне лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда в составе счаленной группы и некоторые из судов, буксируемых в жестком соединении, могут не иметь экипажа, если судно, приводящее в движение или обеспечивающее безопасную стоянку счаленной группы или жесткого соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на судне лиц, а также безопасности плавания.
3. Требования, изложенные в пунктах 1 и 2, считаются выполненными, когда у судна имеется судовое свидетельство и конструкция и оборудование судна соответствуют содержанию судового свидетельства.
4. Без ущерба для пункта 3 на судне должно быть обеспечено наличие индивидуальных спасательных средств, указанных в пункте 44 судового свидетельства, в количестве, соответствующем числу взрослых пассажиров и детей.

5. Если леерное ограждение является складным или съёмным, то оно может быть частично сложено или снято, только если судно находится на стоянке и только в следующих условиях эксплуатации:
- для посадки и высадки в пунктах, предусмотренных для этой цели;
 - в радиусе действия подъемного крана, когда он эксплуатируется;
 - во время швартовки и отдачи швартовных тросов в зоне швартовных устройств;
 - со стороны берега, если судно ошвартовано вдоль вертикального берега и опасность падения за борт исключена;
 - в местах контакта двух судов, ошвартованных бортами, если нет опасности падения за борт; или
 - когда леерное ограждение крайне затрудняет операции по погрузке и разгрузке или строительные работы.

Если указанные в первом предложении условия эксплуатации больше не соблюдаются, то леерное ограждение должно быть немедленно восстановлено.

6. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица должны быть одеты в спасательные жилеты:
- при посадке на судно и высадке с него, если существует опасность падения в воду;
 - во время пребывания в судовой шлюпке;
 - при производстве работ за бортом; или
 - при нахождении или производстве работ на палубе или планшире, если высота фальшборта составляет менее 0,9 м или если леерные ограждения, предусмотренные в пункте 5, установлены не по всей длине.

Работы за бортом могут производиться только тогда, когда суда находятся на стоянке, и в том случае, если движение в прилегающей к ним зоне не представляет опасности.

Данное положение не применяется к прогулочным судам.

Статья 1.09 – УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ

- На ходу судна на посту управления должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет.
- Возрастное ограничение не применяется в случае малых судов, не имеющих собственной гребной установки.
- Для обеспечения надлежащего управления судном рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно беспрепятственный обзор во всех направлениях.
- В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
- На ходу каждого высокоскоростного судна на посту управления должно находиться лицо в возрасте не моложе 21 года, которое обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в подпункте b) пункта 1 статьи 4.06. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.

Статья 1.10 – СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ

1. На судне должны находиться следующие документы, если они требуются в соответствии с другими правилами:
 - a) судовое свидетельство;
 - b) мерительное свидетельство, если оно применимо;
 - c) удостоверение судоводителя, а для других членов экипажа – должным образом заполненная служебная книжка;
 - d) надлежащим образом заполненный судовой журнал, включая копию страницы с информацией о рейсах и времени отдыха членов экипажа на последнем судне;
 - e) свидетельство о выдаче судовых журналов;
 - f) особое разрешение для плавания с использованием радиолокатора или удостоверение судоводителя с особым разрешением для плавания с использованием радиолокатора;
 - g) свидетельство об установке и эксплуатации радиолокатора и указателя скорости поворота;
 - h) удостоверение радиооператора в соответствии с приложением 5 к Региональному соглашению о радиотелефонной службе на внутренних водных путях;
 - i) разрешение на судовую радиостанцию;
 - j) надлежащим образом заполненный журнал учета отработанных масел;
 - k) свидетельства для парового котла и другого оборудования, работающего под давлением;
 - l) свидетельство для установок, работающих на сжиженном газе;
 - m) документация на электрооборудование;
 - n) свидетельство о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения;
 - o) свидетельство о проверке грузоподъемных механизмов;
 - p) документы, указанные в пунктах 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3 ВОПОГ;
 - q) при перевозке контейнеров – документы об остойчивости судна, проверенные компетентным органом, включая грузовой план и перечень грузов, для соответствующего состояния загрузки, а также результат расчета остойчивости для соответствующего случая загрузки или более раннего сопоставимого или стандартизированного случая загрузки с указанием в каждом случае использованного метода расчета;
 - r) копии свидетельств для двигателей внутреннего сгорания, включая свидетельство о типовом одобрении и протокол параметров двигателей;
 - s) свидетельство для предписанных швартовных и буксирных тросов;
 - t) свидетельство об установке и эксплуатации устройства АИС для внутреннего судоходства;
 - u) квалификационное удостоверение эксперта в области пассажирского судоходства, если применимо;
 - v) в случае судов, несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.0б, – руководство по эксплуатации и расписание по тревогам;
 - w) в случае судов, несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.0б, – квалификационное удостоверение эксперта по СПГ;
 - x) свидетельство о разгрузке в соответствии со статьей 10.08, а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с другими международными договорами или соглашениями.

2. В отступление от положения пункта 1 малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах b), j), m), r) – s) и u) – x).

Спортивные или прогулочные суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах b) – f), i), j), m) – s) и u) – x); кроме того, в отношении малых спортивных или прогулочных судов документы, предусмотренные в подпунктах g), l), m) и v), не требуются.

В отношении малых судов и спортивных или прогулочных судов документ, предусмотренный в подпункте a), может быть заменен национальным свидетельством на право плавания.

3. Если это применимо, на соединениях плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания.
4. Документы, наличие которых на судне требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.
5. Однако наличие судового свидетельства и мерительного свидетельства не является обязательным на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая или пластмассовая табличка со следующими данными:

Единый европейский идентификационный номер судна: Судовое свидетельство: Компетентный орган: Действителен до:
--

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

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

Статья 1.11 – ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

1. Один экземпляр действующих правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться на каждом судне, за исключением судов без экипажа, открытых малых судов и соединений плавучего материала.
2. На судах, оборудованных радиотелефонной установкой, должно находиться Руководство по службе радиосвязи на внутренних водных путях (общая часть и соответствующие региональные части)⁴.
3. Допускается использование электронной версии документов, указанных в пунктах 1 и 2, пригодной для немедленного считывания.

⁴ Только на русском и французском языках.

Статья 1.12 – ОПАСНЫЕ ПРЕДМЕТЫ НА БОРТУ; ПОТЕРЯ ПРЕДМЕТОВ; ПРЕПЯТСТВИЯ

1. Не допускается выступание за пределы бортов судов и соединений плавучего материала предметов, которые могут представлять опасность для судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, находящихся на водном пути или вблизи от него.
2. Якоря должны находиться в положении «по-походному», если они не используются.
3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, судоводитель или лицо, ответственное за плавучую установку, должно немедленно известить об этом ближайšie компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности обозначить это место опознавательным знаком.
4. Когда судно встречает неизвестное препятствие, загромождающее водный путь, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайšie компетентные органы, указав как можно точнее место, где было обнаружено препятствие.

Статья 1.13 – ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ ЗНАКОВ СИГНАЛИЗАЦИИ ВОДНОГО ПУТИ И НАВИГАЦИОННОЙ ПУТЕВОЙ ОБСТАНОВКИ

1. Запрещается пользоваться знаками сигнализации водного пути и навигационной путевой обстановки (такими как щиты, бакены, поплавки, буи, предупредительные плоты с сигнальными знаками водного пути) для швартовки или кантовки судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.
2. Если судно или соединение плавучего материала переместило или повредило прибор или устройство, являющиеся частью системы сигнализации водного пути или навигационной путевой обстановки, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайший компетентный орган.
3. Общей обязанностью каждого судоводителя является немедленное оповещение ближайших компетентных органов обо всех происшествиях или авариях, которые привели к повреждению знаков сигнализации водного пути и навигационной путевой обстановки (такие как потухший огонь, перемещение буя, повреждение сигнального знака).

Статья 1.14 – ПОВРЕЖДЕНИЕ СТАЦИОНАРНЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

Если судно или соединение плавучего материала повредит стационарное гидротехническое сооружение (шлюз, мост, пирс и т. д.), то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайšie компетентные органы.

Статья 1.15 – ЗАПРЕЩЕНИЕ СБРОСА В ВОДНЫЙ ПУТЬ

1. Запрещается выбрасывать, сливать или допускать попадание в водный путь каких-либо предметов или веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства либо для других пользователей водного пути.
2. Если произошел непреднамеренный сброс такого характера либо имеется угроза такого сброса, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайšie компетентные органы и указать как можно точнее характер и место сброса.

Статья 1.16 – СПАСАНИЕ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ

1. При аварии, подвергающей опасности находящихся на судне людей, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для их спасения.
2. Судоводитель каждого судна, находящегося поблизости от судна или соединения плавучего материала, потерпевшего аварию, подвергающую опасности людей или создающую угрозу загрязнения фарватера, обязан – в той мере, в какой это совместимо с безопасностью его собственного судна, – немедленно оказать помощь.

Статья 1.17 – СЕВШИЕ НА МЕЛЬ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ СУДА

1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна либо севшего на мель или расчленившегося соединения плавучего материала должен обеспечить, чтобы об этом в кратчайший срок были извещены ближайшие компетентные органы. Судоводитель или иной член экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.
2. Если судно село на мель либо затонуло или соединение плавучего материала село на мель в фарватере либо поблизости от него, то судоводитель этого судна или соединения плавучего материала должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательств относительно сигналов, предусмотренных в статье 3.25, предупредить приближающиеся суда и соединения плавучего материала в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, с тем чтобы эти суда и соединения плавучего материала могли своевременно принять необходимые меры.
3. Если авария произошла при проходе шлюза, то судоводитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.

Статья 1.18 – ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ОСВОБОЖДАТЬ ФАРВАТЕР

1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала предмет полностью или частично загряздает или угрожает загрязить фарватер, то судоводитель судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.
2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна или плавучего материала, которое подвергается риску затонуть или потеряло управление.
3. Обязательство по удалению со дна реки севших на мель или затонувших судов, находящихся на мели соединений плавучего материала или утерянных предметов регулируется национальными правилами.
4. Компетентный орган может безотлагательно приступить к удалению таких объектов, если считает, что эту операцию нельзя откладывать.

Статья 1.19 – ОСОБЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ

Судоводители, а также лица, ответственные за плавучие установки, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в целях обеспечения безопасности плавания или надлежащего порядка навигации. При условии соблюдения положений соответствующих международных соглашений это касается также случаев трансграничного преследования.

Статья 1.20 – ПРОВЕРКИ

1. Судоводители, а также лица, ответственные за плавучие установки, должны обеспечивать представителям компетентных органов необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил и других применяемых положений, и, в частности, содействовать их немедленному подъему на борт.
2. Уполномоченные представители компетентных органов могут, за исключением особых случаев, когда применяются положения другого законодательства, посредством специального постановления запретить плавание судна, в частности, в следующих случаях:
 - a) когда на судне отсутствует судовое свидетельство или национальное свидетельство на право плавания либо срок действия этих документов истек;
 - b) когда судно не отвечает условиям, упомянутым в статье 1.07;
 - c) когда экипаж или судно не отвечают условиям, упомянутым в статье 1.08;
 - d) когда возможности судоводителя или находящихся на дежурстве членов экипажа снижены из-за состояния усталости или опьянения.

Статья 1.21 – ОСОБЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на судоходном пути:
 - a) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;
 - b) плавучих установок или соединений плавучего материала, кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий либо опасности для судоходства и не представляет угрозу для стационарных гидротехнических сооружений.
2. Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными органами участков, по которым должны выполняться эти перевозки.
3. При перевозках должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.
4. Для каждой перевозки назначается судоводитель с учетом положений статьи 1.02.

Статья 1.22 – СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВРЕМЕННЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

1. Судоводители должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности плавания или надлежащего порядка навигации.
2. Эти предписания могут быть обусловлены, в частности, проведением работ на водном пути, военными учениями, публичными мероприятиями по смыслу статьи 1.23 или состоянием водного пути; эти предписания могут ограничивать или запрещать судоходство в ночное время или проход судов, имеющих слишком большую осадку, на особых участках, где требуются особые меры предосторожности и которые обозначены буйами, бакенами или другими навигационными знаками либо аварийной сигнализацией.

Статья 1.23 – РАЗРЕШЕНИЕ ПУБЛИЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Проведение спортивных состязаний, водных праздников и других публичных мероприятий, которые могут создавать опасность для безопасности плавания или надлежащего порядка навигации, зависит от разрешения компетентных органов.

Статья 1.24 – ПРИМЕНИМОСТЬ ПРАВИЛ В ПОРТАХ, ЗОНАХ ПОГРУЗКИ И РАЗГРУЗКИ

Настоящие Правила применяются также к акваториям, являющимся частью портов и зон погрузки и разгрузки, без ущерба для конкретных распоряжений речной полиции, изданных в отношении этих портов и зон погрузки и разгрузки и обусловленных местными условиями и операциями по погрузке и разгрузке.

ГЛАВА 2

МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01 – ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ СУДОВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ МАЛЫХ СУДОВ И МОРСКИХ СУДОВ

1. Каждое судно, за исключением малых и морских судов, должно иметь на корпусе или на прочно прикрепленных щитах или табличках следующие опознавательные знаки:
 - a) Название, которым также может быть аббревиатура или номер
Название судна наносится на обоих бортах судна; за исключением толкаемых барж; оно, кроме того, должно наноситься так, чтобы быть видимым с кормы. Если в счаленной группе или толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитах, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены другими судами. Если судно не имеет названия, то на нем наносится либо название (или обычное сокращенное название) организации, которой оно принадлежит, за которым в случае необходимости, следует номер, либо регистрационный номер, за которым следуют литера или литеры, приведенные в приложении 1 к настоящим Правилам и указывающие страну, в которой находится порт приписки или место регистрации.
 - b) Порт приписки или место регистрации
Название порта приписки или места регистрации наносится либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для страны, в которой находится порт приписки или место регистрации.
 - c) Один из следующих вариантов
 - i) Единый европейский идентификационный номер судна, состоящий из восьми арабских цифр. Первые три цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот единый европейский идентификационный номер судов был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только для тех судов, которым был присвоен единый европейский идентификационный номер,
или
 - ii) Официальный номер, состоящий из семи арабских цифр, после которых при необходимости следует строчная литера. Первые две цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот официальный номер был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только для тех судов, которым был присвоен официальный номер, который пока не заменен на единый европейский идентификационный номер.

Единый европейский идентификационный номер или официальный номер судна наносятся с соблюдением условий, указанных в подпункте a).
2. Кроме того, за исключением малых судов и морских судов,
 - a) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна на корпусе или на прочно прикрепленных щитах либо табличках;
 - b) на каждом предназначенном для перевозки пассажиров судне следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.

3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений – не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.
4. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.
5. Днем суда на ходу, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг. Высокоскоростные суда могут нести вместо государственного флага щит, по форме и цвету соответствующий государственному флагу.

Статья 2.02 – ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ МАЛЫХ СУДОВ

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны указывать:
 - а) название, которым также может быть аббревиатура или цифра;
 - б) фамилию или местожительство его владельца.
2. Регистрационные и опознавательные знаки, упомянутые в подпункте а) пункта 1, наносятся снаружи малого судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если малого судно не имеет названия, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.
3. Фамилия и местожительство владельца судна наносятся на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.
4. Однако на судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

Статья 2.03 – ОБМЕР СУДОВ

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

Статья 2.04 – ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ

1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Способы определения максимальной осадки судов внутреннего плавания и условия нанесения грузовых марок определяются правилами, касающимися технических предписаний, которые соответствуют Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (резолюция № 61). Для морских судов грузовую марку заменяет летняя ватерлиния для пресной воды.
2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, за исключением малых судов, должно иметь шкалы осадки. Условия нанесения шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.

Статья 2.05 – ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ЯКОРЕЙ

1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки. Эти знаки должны состоять, по крайней мере, из единого европейского идентификационного номера судна (ЕИН), если это применимо.
Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен.
2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов.

Статья 2.06 – ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ЗНАК СУДОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ В КАЧЕСТВЕ ТОПЛИВА СПГ

1. Суда, использующие в качестве топлива СПГ, должны нести соответствующий опознавательный знак.
2. Этот опознавательный знак представляет собой прямоугольник красного цвета с белой каймой по краям шириной не менее 5 см и надписью «LNG» белого цвета.
Длинная сторона прямоугольника должна иметь длину не менее 60 см. Высота букв должна составлять не менее 20 см. Ширина букв и толщина линий должны быть соразмерны их высоте.
3. Опознавательный знак должен устанавливаться в надлежащем месте и быть хорошо видим.
4. Опознавательный знак должен в случае необходимости подсвечиваться, чтобы он был отчетливо видим ночью.

ГЛАВА 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 – ПРИМЕНЕНИЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять визуальную сигнализацию, предписанную для ночи.
2. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в приложении 3 к настоящим Правилам.
3. В настоящей главе:
 - a) термин «топовый огонь» означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был видим от направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза каждого борта;
 - b) термин «бортовые огни» означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту, причем каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^\circ 30'$ и расположен таким образом, чтобы этот свет был видим от направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза борта;
 - c) если не предписано иное, термин «кормовой огонь» означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был видим от направления прямо по корме до $67^\circ 30'$ с каждого борта;
 - d) термин «огонь, видимый со всех сторон» означает огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 360° ;
 - e) термин «высота» означает высоту над плоскостью максимальных грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, над ватерлинией.
4. При проходе под неразводным или сведенным разводным мостом, при проходе плотины или шлюза суда могут нести огни, щиты, шары и т. д., предписанные в настоящей главе, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.02 – ОГНИ

Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах огни должны излучать постоянный и равномерный свет.

Статья 3.03 – ЩИТЫ, ФЛАГИ И ВЫМПЕЛЫ

1. Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах щиты и флаги должны быть прямоугольными.
2. Окраска щитов, флагов и вымпелов не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:
 - a) длина и ширина щитов и флагов составляют соответственно не менее 1 м или не менее 0,60 м для малых судов;
 - b) длина вымпелов составляет не менее 1 м и ширина основания – не менее 0,50 м.

Статья 3.04 – ЦИЛИНДРЫ, ШАРЫ, КОНУСЫ И ДВОЙНЫЕ КОНУСЫ

1. Предписанные в настоящих Правилах цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение.
2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Должны соблюдаться следующие минимальные размеры:
 - a) в случае цилиндров: высота 0,80 м и диаметр 0,50 м;
 - b) в случае шаров: диаметр 0,60 м;
 - c) в случае конусов: высота 0,60 м и диаметр основания 0,60 м;
 - d) в случае двойных конусов: высота 0,80 м и диаметр основания 0,50 м.
4. Несмотря на положения, содержащиеся в пункте 3, для малых судов разрешается использование сигналов меньшего размера, если эти сигналы достаточно крупные для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость.

Статья 3.05 – ЗАПРЕЩЕННЫЕ ОГНИ И СИГНАЛЫ

1. Запрещается пользоваться огнями или сигналами иными, чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными огнями или сигналами в условиях иных, чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.
2. Однако для сообщения между судами или между судами и берегом допускается использование других огней или сигналов при условии, что их нельзя принять за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах.

Статья 3.06 – ЗАПАСНЫЕ ОГНИ

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда предписан яркий огонь, запасной огонь может быть ясным, а когда предписан ясный огонь, запасной огонь может быть обыкновенным. Устранение неисправности огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.

Статья 3.07 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСВЕТИТЕЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ, ПРОЖЕКТОРОВ, ЩИТОВ, ФЛАГОВ И Т. Д.

1. Запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, а также щиты, флаги или другие предметы, если они могут быть ошибочно приняты за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах, или если они могут ухудшить видимость или затруднить распознавание этих огней или сигналов.
2. Запрещается использовать осветительные устройства или прожекторы, если они могут вызвать ослепление, создающее опасность или помехи для судоходства или движения наземного транспорта.

II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

A. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОДИНОЧНЫХ МОТОРНЫХ СУДОВ

1. Одиночные моторные суда должны нести:
ночью:
 - а) топовый огонь, расположенный в носовой части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м. Эта высота может быть уменьшена до 4 м, когда длина судна не превышает 40 м;
 - б) бортовые огни, расположенные на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и по крайней мере на расстоянии 1 м позади него в самой широкой части судна; они должны затмеваться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был видим с левого борта, а красный огонь – с правого борта;
 - в) кормовой огонь, расположенный в кормовой части судна по его оси.
2. Ночью одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести второй топовый огонь, расположенный на корме по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня.
3. Ночью моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в пунктах 1 и 2.
4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:
два желтых ярких очень частых проблесковых огня.
Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на расстоянии около 1 м в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон.
5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам.

Статья 3.09 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ БУКСИРУЕМЫХ СОСТАВОВ

1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:
ночью:
 - а) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в носовой части по оси судна, причем верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м, а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;
 - б) бортовые огни, предписанные в подпункте б) пункта 1 статьи 3.08;
 - в) желтый кормовой огонь вместо белого, расположенный по оси судна и на достаточной высоте, чтобы быть хорошо видимым с буксируемого состава, который следует за судном, или с моторного судна, толкаемого состава, или счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно;
 днем:
 желтый цилиндр с двумя полосами, черной и белой, как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра. Этот цилиндр должен быть расположен вертикально в носовой части судна на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.

2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести:
- ночью:
- вместо топовых огней, предписанных в подпункте а) пункта 1, — три топовых огня, расположенных друг над другом на высоте около 1 м, в передней части и по оси судна, причем верхний и нижний огни должны располагаться на той же высоте, что и огни, предписанные в подпункте а) пункта 1;
- днем:
- цилиндр, предписанный в пункте 1.
- В случае если судно, соединение плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, данное предписание применяется к каждому из них.
3. Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2, должны нести:
- ночью:
- видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м, эта высота может быть уменьшена до 4 м в случае судов, длина которых не превышает 40 м;
- днем:
- желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.
- Однако,
- а) если длина состава превышает 110 м, то он должен нести два из предусмотренных выше огней, первый из которых помещается в передней, а второй – в задней части состава;
- б) если в составе имеется ряд более чем из двух счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.
- Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.
4. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести, помимо сигнализации, предписанной в пункте 3:
- ночью:
- кормовой огонь, отвечающий требованиям подпункта с) пункта 1 статьи 3.08.
- Если в конце состава находится ряд более чем из двух счаленных судов, то лишь два наружных судна счала должны нести этот огонь. Если в конце состава идут малые суда, то эти суда не учитываются при применении положений настоящего пункта.
5. В случае если суда, упомянутые в пункте 3, представляют собой морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море, то они могут:
- ночью:
- вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в подпункте б) пункта 1 статьи 3.08;
- днем:
- нести желтый шар.
6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни в случае буксировки малых судов.
7. На рейде составы, состоящие только из моторного судна и одной буксируемой единицы, не обязаны нести дневную сигнализацию, предусмотренную настоящей статьёй.

Статья 3.10 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ТОЛКАЕМЫХ СОСТАВОВ

1. Толкаемые составы должны нести:

ночью:

- a) i) три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава, или судна по левому борту, находящегося в голове состава. Эти огни должны располагаться в виде равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной продольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 5 м. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем;
- ii) топовый огонь в носовой части любого другого судна, общая ширина которого видна спереди. Этот огонь должен помещаться по возможности на 3 м ниже верхнего огня, указанного в подпункте i), приведенном выше.

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

- b) бортовые огни, отвечающие требованиям подпункта b) пункта 1 статьи 3.08; эти огни должны располагаться в самой широкой части состава как можно ближе к толкачу на расстоянии не более 1 м от бортов состава и на высоте не менее 2 м;
- c) i) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям подпункта c) пункта 1 статьи 3.08 и устанавливаемых по линии, перпендикулярной продольной оси, на расстоянии около 1,25 м один от другого и на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли затмеваться одним из судов состава;
- ii) кормовой огонь на каждом судне, общая ширина которого видна с кормы; однако, если, помимо толкача, имеется более двух видимых с кормы судов, то этот огонь должны нести только два судна, которые находятся с наружной стороны состава.

2. Положения пункта 1 применяются также к толкаемым составам, когда они следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами; однако кормовые огни, упомянутые в подпункте c) i) пункта 1, должны быть желтыми, а не белыми.

Если толкаемый состав следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то толкач должен нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

3. Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в подпункте c) i) пункта 1, на толкаче, обеспечивающем основную тягу; другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в подпункте c) ii) пункта 1.

4. Для целей применения настоящей главы толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м × 12 м, рассматриваются в качестве одиночных моторных судов.

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

Статья 3.11 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СЧАЛЕННЫХ ГРУПП

1. Счаленные группы должны нести:
ночью:
 - а) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям подпункта а) пункта 1 статьи 3.08; однако на немоторных судах этот огонь может быть заменен видимым со всех сторон белым огнем, соответствующим требованиям пункта 3 статьи 3.09 и устанавливаемым в соответствующем месте, но не выше топового огня моторного судна или судов;
 - б) бортовые огни, отвечающие требованиям подпункта б) пункта 1 статьи 3.08; эти огни должны помещаться с наружной стороны группы, по возможности на одинаковой высоте и по меньшей мере на 1 м ниже самого низкого топового огня;
 - с) кормовой огонь на каждом судне, предписанный в подпункте с) пункта 1 статьи 3.08.
2. Положения пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.
Если счаленная группа следует днем за одним или несколькими вспомогательными судами, то каждое судно счаленной группы должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.
3. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счале только малые суда, ни к малым судам, идущим в счале.

Статья 3.12 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ПАРУСНЫХ СУДОВ

1. Парусные суда должны нести:
ночью:
 - а) бортовые огни, предписанные в подпункте б) пункта 1 статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями;
 - б) кормовой огонь, предписанный в подпункте с) пункта 1 статьи 3.08.
2. Кроме огней, предписанных в пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:
ночью:
два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний зеленым; эти огни должны быть расположены в надлежащем месте на топе или в верхней части мачты на расстоянии не менее 1 м один от другого.
3. Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою гребную установку, должно нести:
ночью:
огни в соответствии с пунктом 1 и один топовый огонь вместо огней в соответствии с пунктом 2;
днем:
черный конус вершиной вниз.
Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он видим лучше всего.
4. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются к малым судам. Положения пункта 2 не применяются к судам, указанным в статье 3.35.

Статья 3.13 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ МАЛЫХ СУДОВ

1. Одиночные малые моторные суда на ходу должны нести:
ночью:
либо
 - a) топовый огонь, ясный, а не яркий, расположенный на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии 1 м или менее впереди от них;
 - b) бортовые огни, которые могут быть обыкновенными. Они должны находиться на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и должны затмеваться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был видим с левого борта, а красный огонь – с правого борта;
 - c) кормовой огонь;
либо
 - d) топовый огонь, предусмотренный в подпункте a); однако этот огонь должен быть расположен по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней;
 - e) бортовые огни, предусмотренные в подпункте b); однако эти огни могут быть расположены рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;
 - f) кормовой огонь; однако этот огонь можно исключить при условии, что топовый огонь, предусмотренный в подпункте d), будет ясным белым огнем, видимым со всех сторон.
2. Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных в пункте 1, нести обыкновенный белый огонь, установленный в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.
3. Если малое судно буксирует или ведет в сале только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1.
4. Буксируемые или идущие в сале малые суда должны нести ночью обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к судовым шлюпкам.
5. Малые парусные суда должны нести:
ночью:
либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него, а кормовой огонь должен быть расположен в кормовой части судна; однако эти огни могут быть обыкновенными огнями;
либо бортовые огни и кормовой огонь, объединенные в одном и том же фонаре, установленном в соответствующем месте, на топе или в верхней части мачты; этот огонь может быть обыкновенным огнем;
либо, когда длина судна составляет менее 7 м, – обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь.
6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести:
ночью:
обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.
Однако судовые шлюпки при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.
7. Малое судно, идущее под парусом и в то же время использующее мотор, должно нести:
днем:
черный конус вершиной вниз. Этот конус должен быть расположен как можно выше и в том месте, где он видим лучше всего.

Статья 3.14 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ОТДЕЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

1. Суда, совершающие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ:

ночью:
синий огонь;

днем:
синий конус вершиной вниз,
как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12), или таблица С, колонка (19).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон. Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и синим конусом в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м.
2. Суда, совершающие перевозки веществ, представляющих опасность для здоровья и указанных в ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ:

ночью:
два синих огня;

днем:
два синих конуса вершиной вниз,
как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12), или таблица С, колонка (19).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон. Два синих конуса могут быть заменены двумя синими конусами в носовой части и двумя синими конусами в кормовой части судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.
3. Суда, совершающие перевозки взрывоопасных веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ:

ночью:
три синих огня;

днем:
три синих конуса вершиной вниз,
как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон. Три синих конуса могут быть заменены тремя синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна, нижний из которых расположен на высоте не менее 3 м.
4. Если толкаемый состав или счаленная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пунктах 1, 2 или 3, то судно, обеспечивающее движение толкаемого состава или счаленной группы, должно нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1, 2 или 3.

5. Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4, на толкаче, находящемся с правого борта.
6. Суда, толкаемые составы или счаленные группы, перевозящие несколько видов опасных веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3, должны нести сигнализацию, соответствующую опасному веществу, которое требует наибольшее количество синих огней или конусов.
7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3, но имеющие свидетельство о допущении или временное свидетельство о допущении на основании раздела 1.16.1 ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1, в случае совместного шлюзования с судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1.
8. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна соответствовать, как минимум, светосиле обыкновенных синих огней.

Статья 3.15 – СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ДОПУЩЕННЫХ К ПЕРЕВОЗКЕ БОЛЕЕ 12 ПАССАЖИРОВ, У КОТОРЫХ МАКСИМАЛЬНАЯ ДЛИНА КОРПУСА СОСТАВЛЯЕТ МЕНЕЕ 20 М

Суда, допущенные к перевозке более 12 пассажиров, у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м, должны нести:

днем:

двойной желтый конус, расположенный в подходящем месте и на такой высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.

Статья 3.16 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ПАРОМОВ

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

ночью:

- a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м;
- b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте a);

днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 6 м.

Высота расположения ясного белого огня и зеленого шара может быть уменьшена, если длина парома составляет менее 20 м.

2. Шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести ночью ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии не менее 3 м над уровнем воды.

3. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:

ночью:

- a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как предписано в подпункте a) пункта 1;
- b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как предписано в подпункте b) пункта 1;
- c) бортовые огни и кормовой огонь, как предписано в подпунктах b) и c) пункта 1 статьи 3.08;

днем:

зеленый шар, как предписано в пункте 1.

Статья 3.17 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ ПРЕИМУЩЕСТВЕННЫМ ПРАВОМ ПРОХОДА

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

днем:

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

Статья 3.18 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ПОТЕРЯВШИХ МАНЕВРЕННОСТЬ

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

ночью:

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

либо два красных огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, видимых со всех сторон и помещенных в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон;

днем:

либо качающийся красный флаг;

либо два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, помещенных в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон.

Флаг может быть заменен щитом того же цвета.

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

Статья 3.19 – ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СОЕДИНЕНИЙ ПЛАВУЧЕГО МАТЕРИАЛА И ПЛАВУЧИХ УСТАНОВОК

Без ущерба для специальных предписаний, которые могут быть введены на основании статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести:

ночью:

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

В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 – СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

1. Все суда, находящиеся на стоянке, за исключением судов, перечисленных в статьях 3.22 и 3.25, должны нести:
ночью:
обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и на высоте не менее 3 м.
Этот огонь может быть заменен обыкновенным белым огнем в носовой части и обыкновенным белым огнем в кормовой части судна, расположенными со стороны фарватера на той же высоте и видимыми со всех сторон;
днем:
только суда, стоящие на рейде (без прямого или косвенного доступа к берегу), — черный шар, расположенный в подходящем месте в носовой части судна и на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.
2. Состав, стоящий на рейде (без прямого или косвенного доступа к берегу), должен нести:
ночью:
на каждом судне состава — обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, в подходящем месте на высоте не менее 4 м. Общее число огней сигнализации барж может быть ограничено четырьмя при условии, что контуры состава ясно обозначены;
днем:
черный шар на судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава и, в соответствующем случае, на толкаче.
3. Малое судно может нести вместо огней, предписанных в пункте 1 для ночи, обыкновенный белый огонь, расположенный в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон.
4. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной в следующих случаях:
 - a) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
 - b) когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;
 - c) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении;
 - d) для судовых шлюпок – когда они стоят вблизи судна, которому они принадлежат;
 - e) когда судно является частью соединения судов, которое не может быть расформировано до конца ночи, и суда этого соединения несут со стороны фарватера огонь, предписанный в пункте 1;
 - f) когда судно полностью находится на поверхности воды между не погруженными в воду бунами или находится на стоянке за выступающей из воды продольной дамбой.
5. В особых случаях некоторые суда, собранные в месте, специально отведенном для их стоянки, могут быть освобождены компетентным органом от обязанности нести огонь, предписанный в пункте 1 или 2.

Статья 3.21 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ОТДЕЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Предписания статьи 3.14 применяются также к судам и составам, упомянутым в указанной статье, когда они находятся на стоянке.

Статья 3.22 – СИГНАЛИЗАЦИЯ СТОЯЩИХ У ПРИСТАНИ ПАРОМОВ

1. Не передвигающиеся самостоятельно паромы, находящиеся на стоянке у пристани, ночью должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. Кроме того, шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16.
2. Самостоятельно передвигающиеся паромы в режиме работы, находящиеся на стоянке у пристани, ночью должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. При непродолжительной стоянке они могут нести также огни, предписанные в подпунктах b) и c) пункта 1 статьи 3.08. Они должны погасить зеленый огонь, предусмотренный в подпункте b) пункта 3 статьи 3.16, как только они завершат работу.

Статья 3.23 – СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СОЕДИНЕНИЙ ПЛАВУЧЕГО МАТЕРИАЛА И ПЛАВУЧИХ УСТАНОВОК

Без ущерба для специальных предписаний, которые могут быть введены на основании статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести:

ночью:

обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их контура со стороны фарватера.

При этом применяются положения подпунктов a) – d) и f) пункта 4 статьи 3.20.

Статья 3.24 – СИГНАЛИЗАЦИЯ СЕТНЫХ ИЛИ КРЮЧКОВЫХ СНАСТЕЙ НАХОДЯЩИХСЯ НА СТОЯНКЕ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ РЫБНЫМ ПРОМЫСЛОМ

Если суда выметывают сетные или крючковые снасти, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, то эти снасти должны обозначаться:

ночью:

обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, в количестве, достаточном для указания их местонахождения;

днем:

желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

В этом случае положение подпункта c) пункта 4 статьи 3.20 не применяется.

Статья 3.25 – СИГНАЛИЗАЦИЯ ПЛАВУЧИХ СРЕДСТВ В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ И СЕВШИХ НА МЕЛЬ ИЛИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

1. Плавающие средства в процессе выполнения работ и суда на стоянке, занятые промером глубин, должны нести:
 - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:
ночью:
два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м;
днем:
два двойных зеленых конуса, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, и в соответствующих случаях;
 - b) со стороны, с которой фарватер не свободен:
ночью:
обыкновенный красный огонь или ясный красный огонь, расположенный на той же высоте, что и верхний из двух зеленых огней, предписанных в подпункте а), и такой же светосилы;
днем:
красный шар, расположенный на той же высоте, что и верхний из двух двойных зеленых конусов, предписанных в подпункте а),
или же в случае, когда эти суда должны быть защищены от волнения,
 - c) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:
ночью:
обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные один над другим на расстоянии около 1 м, причем красный огонь является верхним;
днем:
флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, или два помещаемых один над другим флага, из которых верхний красный, а нижний белый,
и, в соответствующих случаях,
 - d) со стороны, с которой фарватер не свободен:
ночью:
красный огонь, расположенный на той же высоте, что и красный огонь, предписанный в подпункте с), и такой же светосилы;
днем:
красный флаг, расположенный на той же высоте, что и красно–белый или красный флаг, расположенный с другой стороны.
2. Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах а) и б) пункта 1, может быть заменена следующими знаками:
 - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит с сигнальным знаком разрешения прохода Е.1 (приложение 7):
и, в соответствующих случаях,
 - b) со стороны, с которой фарватер не свободен, — щит с сигнальным знаком запрещения прохода А.1 (приложение 7), помещаемый на той же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а).

3. Сигнализация, предписанная в пунктах 1 и 2, должна помещаться на достаточной высоте, чтобы быть видимой со всех сторон.
Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.
4. Севшие на мель или затонувшие суда должны нести сигнализацию, предписанную в подпунктах с) и d) пункта 1. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на шлюпках, буюх или других соответствующих средствах.
5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных знаков, предусмотренных в подпунктах а) и b) пунктов 1 и 2.

Статья 3.26 – СИГНАЛИЗАЦИЯ ЯКОРЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРЕДСТАВЛЯТЬ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ СУДОХОДСТВА

1. Если в случаях, предусмотренных в статьях 3.20 и 3.23, ночью якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они, их тросы или цепи могут представлять опасность для судоходства, то стояночный огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.
2. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства:
ночью:
поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон;
днем:
желтым поплавком с радиолокационным отражателем.
3. Если тросы или якорные цепи плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны быть помечены:
ночью:
поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон;
днем:
желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ ОРГАНОВ НАДЗОРА, ПОЖАРНЫХ И СПАСАТЕЛЬНЫХ СУДОВ

Суда органов надзора могут, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил, нести:

ночью и днем:

обыкновенный частый проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон.

При наличии разрешения от компетентного органа это применимо также к пожарным и спасательным судам, следующим для оказания помощи.

Статья 3.28 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ НА ВОДНОМ ПУТИ

Суда на ходу, выполняющие работы на водном пути или занятые промером глубин, могут, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимых к ним на основании других положений настоящих Правил, нести:

ночью и днем:

ясный или обыкновенный частый проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон.

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

Статья 3.29 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПРЕДОХРАНЕНИЯ ОТ ВОЛНЕНИЯ

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке (за исключением тех, которые указаны в статье 3.25), которые необходимо защитить от волнения, вызванного прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимых к ним на основании положений других статей настоящей главы, показывать:

ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь расположен сверху, и в таком месте, чтобы эти огни были отчетливо видимы и не могли быть приняты за другие огни;

днем:

флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя – белого цвета, установленный в подходящем месте и на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон. Этот флаг может быть заменен двумя расположенными друг над другом флагами, верхний из которых красного, а нижний — белого цвета. Эти флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

2. Без ущерба для положений статьи 3.25 сигнализацию, указанную в пункте 1, могут использовать только:
 - a) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;
 - b) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, имеющие письменное разрешение компетентных органов.

Статья 3.30 – СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:
 - a) флаг или другой подходящий предмет, вращаемый по кругу;
 - b) огонь, вращаемый по кругу;
 - c) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
 - d) сигнальные ракеты или петарды, выбрасывающие красные звезды поодиночке через короткие промежутки времени;
 - e) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... (SOS) по азбуке Морзе;
 - f) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т. д.;
 - g) парашютные ракеты или фальшфейеры красного цвета;
 - h) медленное повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны.
2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в статье 4.04.

Статья 3.31 – СИГНАЛИЗАЦИЯ, УКАЗЫВАЮЩАЯ НА ЗАПРЕЩЕНИЕ ДОСТУПА НА БОРТ

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

белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональю и черным изображением запрещающего жеста рукой или белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.

В зависимости от обстоятельств эти щиты помещаются на судне или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.
2. При необходимости эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видимы ночью.

Статья 3.32 – ЗАПРЕЩЕНИЕ КУРИТЬ И ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОГОНЬ И НЕЗАЩИЩЕННЫЙ СВЕТ

1. Если другими установленными положениями на судне запрещается
 - a) курить,
 - b) использовать огонь и незащищенный свет,
 то это запрещение должно быть обозначено:

белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой и с изображением горящей спички или белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.

В зависимости от обстоятельств эти щиты помещаются на судне или на сходнях. В отступление от предписаний статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.
2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видимы с обеих сторон судна.

Статья 3.33 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ШВАРТОВКИ БОРТ К БОРТУ

1. Если установленными положениями или специальными предписаниями компетентных органов запрещается швартовка борт к борту с другим судном (например, по причинам, связанным с характером его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси:
 - квадратный щит с треугольником внизу.
 - Этот квадратный щит должен быть белым с обеих сторон и иметь красную кайму и красную диагональ, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также букву «R» черного цвета в центре.
 - Обе стороны треугольника должны быть белыми, и на них должно быть указано черными цифрами расстояние в метрах, на котором запрещается стоянка.
2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видимы с обеих сторон судна.
3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счаленным группам, предусмотренным в статье 3.21.

Статья 3.34 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ С ОГРАНИЧЕННОЙ ВОЗМОЖНОСТЬЮ МАНЕВРИРОВАНИЯ

1. Судно, возможность которого уступать дорогу в соответствии с предписаниями настоящих Правил ограничена при выполнении подводных или иных работ, в частности, дноуглубительных работ, прокладке кабелей или постановке буев, и положение которого может препятствовать судоходству, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:
 - ночью:
 - три ясных или обыкновенных огня, из которых верхний и нижний — красные, а средний — белый и которые расположены один над другим на расстоянии не менее 1 м на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон;
 - днем:
 - черный шар, двойной черный конус и черный шар, причем двойной черный конус посередине, расположенные на расстоянии не менее 1 м один над другим на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон.
2. Если суда, указанные в пункте 1, выполняют работы, из-за которых создаются препятствия для судоходства, то, помимо сигнализации, предусмотренной в этом пункте, они должны нести:
 - ночью:
 - a) два ясных или обыкновенных красных огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие, таким образом, чтобы быть видимыми со всех сторон;
 - b) два ясных или обыкновенных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен, таким образом, чтобы быть видимыми со всех сторон;
 - днем:
 - a) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие;
 - b) два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен.

Огни, шары и двойные конусы, предусмотренные в настоящем пункте, должны помещаться на расстоянии не менее 2 м от нижнего огня или нижнего шара, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, и ни в коем случае не выше него.
3. Положения настоящей статьи не применяются к плавучим средствам, находящимся на стоянке в процессе выполнения работ.

Статья 3.35 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ РЫБНЫМ ПРОМЫСЛОМ

1. Судно, занятое протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер), должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

ночью:

два ясных или обыкновенных огня: сверху – зеленый, снизу – белый, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м, на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон, и впереди огня, предписанного в подпункте а) пункта 1 статьи 3.08, причем верхний огонь находится ниже этого огня, а нижний — выше огней, предписанных в подпункте б) пункта 1 статьи 3.08, и на высоте, превышающей по меньшей мере в два раза упомянутое выше расстояние по вертикали; однако суда длиной менее 50 м в этом случае могут не нести огонь, предписанный в подпункте а) пункта 1 статьи 3.08;

днем:

два соединенных вершинами черных конуса, расположенных друг над другом и на достаточной высоте, чтобы быть видимыми со всех сторон.

2. Судно, занятое рыбным промыслом, за исключением судов, указанных в пункте 1, должно нести сигнализацию, предписанную в этом же пункте, кроме огня, предписанного в подпункте а) пункта 1 статьи 3.08, а также, вместо зеленого огня:

ночью:

ясный или обыкновенный красный огонь таким образом, чтобы он был видим со всех сторон,

и, кроме того, если его орудие лова выпущено на расстояние более 150 м по горизонтали от судна:

ночью:

ясный или обыкновенный белый огонь, расположенный на расстоянии по горизонтали не менее 2 м и не более 6 м от двух указанных выше красного и белого огней и помещенный на высоте, не превышающей высоту упомянутого выше белого огня, и не ниже огней, предписанных в подпункте б) пункта 1 статьи 3.08;

днем:

черный конус вершиной вверх.

Статья 3.36 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ВОДОЛАЗНЫХ РАБОТ

1. Любое судно, используемое для проведения водолазных работ, должно, помимо сигнализации, предписанной в других положениях настоящих Правил, нести:

жесткий макет флага «А» Международного свода сигналов высотой не менее 1 м, расположенный в надлежащем месте на достаточной высоте, чтобы быть видимым со всех сторон днем и ночью.

2. В случае необходимости оно может нести вместо сигнализации, предписанной в пункте 1, сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.34.

Статья 3.37 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ МИННЫМ ТРАЛЕНИЕМ

Судно, выполняющее операции по минному тралению, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

ночью:

три ясных или обыкновенных зеленых огня, видимых со всех сторон и расположенных в виде треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной оси судна, причем верхний огонь должен быть расположен на топе фок-мачты или рядом с ним, а другие огни на каждом конце фок-реи;

днем:

три черных шара, расположенных один над другим в соответствии с предписаниями для огней.

Статья 3.38 – ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ

Судно лоцманской службы, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, должно нести:

вместо огня, предписанного в подпункте а) пункта 1 статьи 3.08, — два расположенных один над другим ясных или обыкновенных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть белым, а нижний красным, и расположенных на топе мачты или рядом с ним.

ГЛАВА 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

Статья 4.01 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары сигнального колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:
 - а) на борту моторных судов, за исключением малых судов, если они не оснащены радиолокатором, – посредством звуковых сигнальных устройств с механическим приводом, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед, а также, по возможности, назад;
 - б) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, оборудование которых не имеет устройства для подачи сигналов, – посредством горна или сирены.Интенсивность звука сигналов должна отвечать предписаниям части I приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Звуковые сигналы моторных судов должны сопровождаться синхронизированными с ними световыми сигналами; огни этих световых сигналов должны быть желтыми, яркими и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на суда, подающие сигналы, предусмотренные в подпункте а) пункта 4 статьи 6.32, которые идут вниз по течению при помощи радиолокатора, или на суда, подающие сигналы ударами сигнального колокола.
3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на котором находится судоводитель состава.
4. Удары сигнального колокола могут быть заменены серией ударов металла о металл.

Статья 4.02 – ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

1. Без ущерба для других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в части III приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Малые одиночные суда или малые суда, которые буксируют или ведут в счале только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в главе А части III приложения 6 к настоящим Правилам.

Статья 4.03 – ЗАПРЕЩЕННЫЕ ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

1. Запрещается пользоваться звуковыми сигналами иными, чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными сигналами в условиях иных, чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.
2. Однако для сообщения между судами или между судном и берегом использование других звуковых сигналов допускается при условии, что их нельзя принять за сигналы, указанные в настоящих Правилах.

Статья 4.04 – СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

1. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы в виде повторяющихся ударов сигнального колокола или продолжительных звуков.
2. Эти сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.30.

Статья 4.05 – РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

1. Все радиотелефонные установки, находящиеся на судне, соединении плавучего материала или плавучем сооружении, должны удовлетворять требованиям Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних водных путях и должны использоваться в соответствии с положениями данного Соглашения. Эти положения разъяснены в Руководстве по службе радиосвязи на внутренних водных путях.

Суда, плавающие на водных путях, на которые не распространяются положения вышеупомянутого Регионального соглашения, должны быть оснащены радиотелефонной установкой, удовлетворяющей требованиям местных компетентных органов.

2. Каналы радиосвязи для категорий радиосетей «судно–судно», «судно–портовые власти», «навигационная информация», «внутрисудовая связь» и «общественная корреспонденция» могут использоваться только в соответствии с положениями региональной части Руководства по службе радиосвязи на внутренних водных путях или применимыми правилами компетентных органов.
3. Моторные суда, за исключением малых судов, могут находиться на ходу только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой для радиообмена в сетях «судно–судно», «навигационная информация», «судно–портовые власти» и если эта установка находится в исправном рабочем состоянии. На ходу судна радиотелефонная установка на каналах «судно–судно» и «навигационная информация», должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Каналы, выделенные для передачи навигационной информации, могут переключаться для передачи или приема информации по другим каналам только на короткий промежуток времени.

Радиотелефонная установка должна быть способна обеспечивать одновременное дежурство на двух из этих каналов.

Судовая станция, используемая для радиотелефонной связи на водных путях, может включать либо отдельное оборудование для каждого из режимов, либо оборудование для комбинации нескольких из этих режимов.

4. В отступление от пункта 3 паромы и моторные плавучие средства могут находиться на ходу только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу судна радиотелефонная установка на канале «судно–судно», должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Этот канал может переключаться для передачи или приема информации по другим каналам только на короткий промежуток времени. Положения, содержащиеся в первом и втором предложениях данного пункта, применяются также во время эксплуатации упомянутых выше судов.
5. Моторные суда на ходу, за исключением малых судов, должны иметь радиотелефонную установку в режиме слухового наблюдения на канале «судно–судно» и, только в конкретных оправданных обстоятельствах, на канале для работы в иной сети и должны передавать информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства, по каналам «судно–судно» и «навигационная информация».

Радиотелефонная установка должна быть включена в режим одновременного слухового наблюдения на каналах «судно–судно» и «навигационная информация».

6. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно перед прохождением слепых участков, узкостей или пролетов мостов и участков, определенных компетентными властями, сообщить по каналу «судно–судно» о своем присутствии.

7. Щит с сигнальным знаком В.11 (приложение 7) указывает на то, что компетентный орган предписывает обязательное использование радиотелефонной установки.

Статья 4.06 – РАДИОЛОКАТОР

1. Суда допускаются к плаванию при помощи радиолокатора только в том случае, если:
 - а) они оснащены указателем скорости поворота и либо автономным радиолокатором, либо СОЭНКИ ВС в навигационном режиме с наложением радиолокационного изображения. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и должно быть сертифицировано с учетом потребностей внутреннего судоходства на основании предписаний соответствующих компетентных органов, а также с учетом общих технических требований к радиолокатору, приведенных в части III добавления 7 к приложению к резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь указателя скорости поворота;
 - б) на борту находится лицо, имеющее специальное разрешение для плавания с использованием радиолокатора, выданное в соответствии с предписаниями компетентных органов. Без ущерба для положений пункта 3 статьи 1.09 радиолокатор может использоваться для целей обучения в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту;
 - в) они, за исключением малых судов и паромов, оборудованы устройством для подачи трехтонального звукового сигнала, кроме тех случаев, когда компетентные органы не предписывают использование такого устройства.
2. В толкаемых составах и счаленных группах предписания пункта 1 применяются только к судну, на котором находится судоводитель состава.
3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор.
4. Без ущерба для положений статьи 4.05 малые суда, использующие радиолокатор, должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для сети «судно–судно».
5. В случае одновременного слежения за целью с помощью радиолокатора и АИС достоверной следует считать только радиолокационную информацию.

Статья 4.07 – АВТОМАТИЧЕСКАЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА (АИС) ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА И СИСТЕМА ОТОБРАЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ КАРТ И ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА (СОЭНКИ ВС)

1. Суда должны быть оборудованы устройством АИС для внутреннего судоходства в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и Регламентом радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ). Устройство АИС для внутреннего судоходства должно быть сертифицировано и установлено в соответствии с требованиями компетентного органа и должно находиться в хорошем рабочем состоянии. Компетентный орган может освободить морские суда от выполнения этих требований.

При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать Регламент радиосвязи МСЭ.

От этих требований освобождаются следующие суда:

- а) суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
- б) малые суда, за исключением судов речной полиции, оснащенных радиолокатором;
- в) суда и плавучие средства, не имеющие собственной гребной установки.

2. Устройство АИС для внутреннего судоходства должно отвечать следующим требованиям:
 - a) устройство АИС для внутреннего судоходства должно работать постоянно;
 - b) устройство АИС для внутреннего судоходства должно выдавать данные на максимальной мощности; это предписание не применяется к наливным судам с навигационным статусом «пришвартовано»;
 - c) в случае судна или состава выдавать данные в любой момент времени должно только одно устройство АИС для внутреннего судоходства;
 - d) введенные в устройство АИС для внутреннего судоходства параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным данным о судне или составе.
3. Подпункт а) пункта 2 не применяется:
 - a) к судам, находящимся в зонах стоянок, отведенных компетентными органами;
 - b) если компетентный орган предоставил отступление в отношении водоемов, отделенных инфраструктурой от судоходного фарватера;
 - c) к судам речной полиции, если передача данных АИС может помешать выполнению задач полиции.
4. Компетентные органы могут требовать на отдельных водных путях, для которых имеются официальные электронные навигационные карты для внутреннего судоходства (ЭНК ВС) в соответствии с пунктом 1, чтобы суда, оснащенные устройством АИС для внутреннего судоходства, за исключением паромов, были также оснащены СОЭНКИ ВС в информационном режиме, соединенным с устройством АИС для внутреннего судоходства.

СОЭНКИ ВС в информационном режиме и электронная навигационная карта для внутреннего судоходства должны соответствовать минимальным требованиям в отношении СОЭНКИ ВС в информационном режиме для использования данных АИС для внутреннего судоходства на борту судов.
5. В соответствии с главой 1 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и соответствующей рекомендацией МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:
 - a) идентификационное обозначение пользователя (идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
 - b) название судна;
 - c) тип судна или состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
 - d) единый европейский идентификационный номер (ЕИН) судна или номер ИМО для морских судов, которым не присвоен номер ЕИН;
 - e) общая длина судна или состава (с точностью до дм);
 - f) общая ширина судна или состава (с точностью до дм);
 - g) местоположение (ВГС-84);
 - h) скорость относительно земли (SOG);
 - i) путь относительно земли (COG);
 - j) отметка времени срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
 - k) навигационный статус в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
 - l) опорная точка на судне для сообщаемого местонахождения с точностью до м (например, антенна ГНСС);
 - m) точность местонахождения.

6. После каждого изменения судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:
 - a) общей длины;
 - b) общей ширины;
 - c) типа состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
 - d) навигационного статуса в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях;
 - e) опорной точки на судне для сообщаемого местонахождения.

7. Малые суда могут быть оборудованы устройством АИС для внутреннего судоходства, устройством АИС класса А или устройством АИС класса В. Устройства АИС для внутреннего судоходства должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и положениям в отношении радиотелефонной связи. Устройства АИС класса А и устройства АИС класса В должны соответствовать надлежащим требованиям Рекомендации ИТУ-R.M 1371, международного стандарта МЭК 62287-1 или 2 и правил ИМО.

8. Малые суда, не имеющие номера ЕИН, не обязаны передавать сведения, предусмотренные в подпункте d) пункта 5.

9. Малые суда, оборудованные АИС, должны также иметь радиотелефонную установку, включенную в режим прослушивания канала «судно–судно», и находящуюся в режиме готовности для передачи и приема информации.

10. В отношении судов, которые используют устройство АИС класса А, обеспечивающее прием по стандарту ИМО, или устройство АИС класса В, требования, предусмотренные в пункте 1, применяются по аналогии.

ГЛАВА 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.01 – СИГНАЛИЗАЦИЯ

1. В приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути, установленные компетентными органами для обеспечения безопасности и порядка судоходства. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.
2. Без ущерба для других положений настоящих Правил и других применяемых положений, в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье 1.19, экипажи судов должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

Статья 5.02 – НАВИГАЦИОННАЯ ПУТЕВАЯ ОБСТАНОВКА

В приложении 8 к настоящим Правилам определяются сигнальные знаки, которые могут быть установлены для облегчения судоходства. Кроме того, в нем указывается, при каких условиях используются знаки навигационной путевой обстановки.

ГЛАВА 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 – ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1. По смыслу настоящей главы используются следующие термины:
 - a) «встречное плавание», когда два судна двигаются в противоположных или почти в противоположных направлениях;
 - b) «обгон», когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну (обгоняемому) в направлении под углом более $22,5^\circ$ сзади по траверзу обгоняемого судна и обгоняет его;
 - c) «пересекающиеся курсы», когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено в подпунктах a) и b).
2. Если не указано иное, по смыслу настоящей главы правила, применяемые к судам, применяются также к составам.

Статья 6.01 бис – ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ СУДА

Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.02 – МАЛЫЕ СУДА: ОБЩИЕ ПРАВИЛА

1. По смыслу настоящей главы термин «малое судно» означает одиночные малые суда, а также составы, состоящие исключительно из малых судов.
2. Малые суда в отношении судов, которые не являются малыми судами, в том числе высокоскоростных судов, должны оставлять необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу или маневрирования. Они не могут требовать, чтобы эти суда уступали им дорогу.

II. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1. Встречное плавание или обгон разрешается только в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, с учетом всех местных условий и движения других судов.
2. В составах визуальные или звуковые сигналы, предписанные в статьях 3.17, 6.04 и 6.10, должны показываться или подаваться только судном, на котором находится судоводитель состава.
3. Суды, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны изменять ни курс, ни скорость таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.
4. Если судоводитель замечает опасность столкновения, то судно должно подать серию очень коротких звуков.

Статья 6.03 бис – ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.
2. Положения пункта 1 не применяются, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 или 6.16.
3. Независимо от положений пункта 1, предусматривающих иное, если в случае малых судов различных категорий два малых судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.
4. Независимо от положений пункта 1, предусматривающих иное, если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу следующим образом:
 - a) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
 - b) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
 - c) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

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

5. В отступление от положений пунктов 1, 3 и 4 судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правой стороне, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить дорогу. Положения настоящего пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам.

Статья 6.04 – ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ: ОБЩИЕ ПРАВИЛА

1. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.
2. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, уступать путь идущим вниз судам.
3. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого сигнала.
4. Идущие вверх суда, уступающие путь идущим вниз судам с правого борта, должны заблаговременно подать отмашку с правого борта:
 - a) ночью:
частым проблесковым ясным белым огнем; одновременно может подаваться также отмашка голубым щитом;
 - b) днем:
 - либо ярким частым проблесковым белым огнем;
 - либо голубым щитом вместе с частым проблесковым ясным белым огнем.

Эта отмашка должна быть видима спереди и сзади и должна подаваться до конца расхождения. Запрещается подавать указанную выше отмашку сверх положенного времени, за исключением случаев, когда судно желает показать, что оно намерено продолжать пропуск идущих вниз судов с правого борта. Голубой щит должен иметь белую кайму шириной не менее 5 см; основание, защитная решетка и фонарь частого проблескового огня должны быть темного цвета.

5. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подать:
 - один короткий звук, когда расхождение должно произойти левым бортом;
 - два коротких звука, когда расхождение должно произойти правым бортом.
6. Без ущерба для положений статьи 6.05, идущие вниз суда должны следовать путем, указанным идущими вверх судами, в соответствии с приведенными выше положениями; они должны повторять указанные в пункте 4 визуальные сигналы и указанные в пункте 5 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.
7. Положения пунктов 1 – 6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.
8. Если два малых судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами.
9. Независимо от положений пункта 8, предусматривающих иное, если в случае малых судов различных категорий два малых судна встречаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам. Вместе с тем судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правой стороне, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить дорогу.

Статья 6.05 – ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ: ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ОБЩИХ ПРАВИЛ

1. В отступление от общего правила в статье 6.04 суда могут в исключительных случаях и при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы расхождение произошло правыми бортами.
2. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:
 - a) совершающие регулярные рейсы пассажирские суда, идущие вниз, максимально разрешенное число пассажиров которых не менее числа, установленного компетентным органом, если они хотят причалить к пристани, расположенной на берегу, вдоль которого следуют идущие вверх суда,
 - b) буксируемые составы, идущие вниз, которые для того, чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега,
 имеют право требовать, чтобы идущие вверх суда изменили путь, предоставленный им в соответствии со статьей 6.04, если этот путь им не подходит.
 Однако они могут требовать этого, лишь убедившись в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.
3. В этом случае идущие вниз суда либо составы должны своевременно подавать следующие сигналы:
 - если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать один короткий звук;
 - если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать два коротких звука и, кроме того, отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04.

4. Идущие вверх суда либо составы должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:
 - если расхождение должно иметь место левым бортом, то они должны подать один короткий звук и, кроме того, прекратить подачу отмашки, предусмотренной в пункте 4 статьи 6.04;
 - если расхождение должно иметь место правым бортом, то они должны подать два коротких звука и, кроме того, отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04.
5. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами или составами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3 настоящей статьи.
6. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и что это вызывает опасность столкновения, они должны подать серию очень коротких звуков. В этом случае судоводители должны принять все диктуемые обстоятельствами меры для того, чтобы избежать опасности.
7. Положения пунктов 1 – 6 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни к малым судам, идущим встречным курсом с другими малыми судами.

Статья 6.06 – ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ: ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ СУДА

Положения статей 6.04 и 6.05 не применяются в случае встречного плавания высокоскоростных судов, а также высокоскоростного судна и другого судна. Несмотря на это, высокоскоростные суда должны согласовать между собой порядок расхождения при встречном плавании с помощью радиотелефонной установки.

Статья 6.07 – РАСХОЖДЕНИЕ В УЗКОСТЯХ

1. Во избежание, по мере возможности, встречи на участках или местах, где фарватер не является очевидно достаточно широким для расхождения (узкости), применяются следующие правила:
 - a) все суда должны проходить узкости как можно быстрее;
 - b) в тех случаях, когда видимость ограничена, суда, прежде чем войти в узкость, должны подать один продолжительный звук; в случае необходимости, в частности когда узкость является длинной, они должны, проходя через нее, повторить этот сигнал;
 - c) На водных путях, в отношении которых определены понятия «вниз» и «вверх»:
 - i) если идущее вверх судно или состав замечают, что идущее вниз судно входит в узкость, они должны остановиться ниже этой узкости и ждать, пока идущее вниз судно ее не пройдет;
 - ii) если состав или судно, идущие вверх, уже вошли в узкость, идущие вниз суда или составы должны, насколько это возможно, остановиться выше этой узкости и ждать, пока идущие вверх состав или судно ее не пройдут;
 - d) на водных путях, в отношении которых понятия «вниз» и «вверх» не определены:
 - i) суда, которые не встречают препятствий с правой стороны, а также суда, которые имеют внешнюю сторону изгиба с правой стороны, когда узкость расположена в изгибе, должны продолжать свой путь, а другие суда должны ждать до тех пор, пока первые не пройдут узкость; однако это положение не применяется к малым судам по отношению к другим судам;
 - ii) при встречном плавании малого парусного судна и малого судна другой категории малое парусное судно должно следовать своим курсом, а другое судно должно ждать до тех пор, пока малое парусное судно пройдет узкость;

- iii) при встречном плавании двух парусных судов судно, которое находится на ветре, или, в том случае, когда оба судна находятся на ветре, судно, которое идет правым галсом, должно следовать своим курсом, а другое должно ждать, пока первое судно пройдет узкость.

Данное положение не применяется к малым парусным судам по отношению к другим судам.

2. Если встреча в узкости становится неизбежной, суда должны принять все возможные меры, чтобы она произошла в месте и условиях, где опасность минимальна.

Статья 6.08 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ВСТРЕЧИ ПРИ ПОМОЩИ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ ВОДНОГО ПУТИ

1. На участках, обозначенных сигнальными знаками А.4 или А.4.1 (приложение 7), встреча или обгон запрещаются. Запрещение, упомянутое в предыдущем предложении, может быть ограничено для судов и составов определенной длины или ширины; в таком случае длина или ширина указывается на белом прямоугольном щите, устанавливаемом под знаками А.4 и А.4.1. Кроме того, положения пункта 1 статьи 6.07 применяются по аналогии.
2. Если во избежание встречи компетентные органы предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то:
 - запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком (А.1, приложение 7);
 - разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком (Е.1, приложение 7).

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

3. Если сигналы, упомянутые в пункте 2, не могут быть отображены, суда должны остановиться и ждать разрешения компетентных органов на продолжение рейса, передаваемого по радиотелефонной связи или с помощью соответствующих сигналов.

Статья 6.09 – ОБГОН: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Обгон разрешается лишь тогда, когда обгоняющее судно удостоверилось в том, что обгон не представляет опасности.
2. Обгоняемое судно должно по мере необходимости и возможности облегчить обгон. Оно должно уменьшить скорость, когда это необходимо, для того чтобы обгон мог быть произведен в условиях безопасности и достаточно быстро, чтобы не мешать движению других судов.
Это положение не применяется в том случае, когда малое судно обгоняет судно, не являющееся малым.

Статья 6.10 – ОБГОН

1. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно также может обойти по правому борту обгоняемого судна. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.

2. Когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно отклониться от курса, или когда возникает опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, обгоняющее судно должно подать:
 - a) два продолжительных звука, за которыми следуют два коротких звука, если оно намерено обойти обгоняемое судно по левому борту;
 - b) два продолжительных звука, за которыми следует один короткий звук, если оно намерено обойти обгоняемое судно по правому борту.
3. Когда обгоняемое судно может удовлетворить запрос обгоняющего судна, оно должно предоставить необходимое место с соответствующей стороны, отходя в случае необходимости в противоположную сторону, и подать:
 - a) один короткий звук, когда обгон должен быть произведен слева;
 - b) два коротких звука, когда обгон должен быть произведен справа.
4. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать:
 - a) один короткий звук, когда обгон может быть произведен по левому борту;
 - b) два коротких звука, когда обгон может быть произведен по правому борту.

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

В этом случае обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, отходя в случае необходимости в противоположную сторону.
5. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать пять коротких звуков.
6. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Данное положение не применяется к малому парусному судну, обгоняемому другим парусным судном.

При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно облегчить проход обгоняющего судна с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое судно обгоняет какое-либо другое судно.
7. Положения пунктов 2 – 5 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ОБГОНА ПРИ ПОМОЩИ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ ВОДНОГО ПУТИ

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6.08 обгон запрещается:

- a) как общее правило, на участках, обозначенных сигнальными знаками А.2 и А.4 (приложение 7);
- b) между составами в районах, обозначенных сигнальными знаками А.3 и А.4.1 (приложение 7). Однако это запрещение не применяется, когда по крайней мере один из составов является толкаемым составом, максимальные размеры которого не превышают 110 м × 12 м.

III. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 – ПЛАВАНИЕ НА УЧАСТКАХ, НА КОТОРЫХ ПУТЬ ПРЕДПИСАН

1. На участках, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В.1, В.2, В.3 или В.4 (приложение 7). Конец участка может быть обозначен указательным сигнальным знаком Е.11 (приложение 7).
2. На таком участке идущие вверх суда не должны ни в коем случае мешать движению идущих вниз судов; в частности, приближаясь к предписываемому сигнальному знаку В.4, они должны в случае необходимости уменьшить скорость и даже остановиться, чтобы дать возможность идущим вниз судам произвести соответствующий маневр.

Статья 6.13 – ПОВОРОТ

1. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов, с должным учетом пунктов 2 и 3, дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свои курс или скорость.
2. Если намечаемый маневр заставляет другие суда изменить курс или скорость, то судно, намеревающееся произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей:
 - а) одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук, если оно намерено повернуть направо; или
 - б) одного продолжительного звука, за которым следуют два коротких звука, если оно намерено повернуть налево.
3. Другие суда, насколько это необходимо и возможно, должны изменить скорость и курс, чтобы поворот мог быть произведен без риска. В частности, по отношению к судам, которые хотят повернуть против течения, они должны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть выполнен своевременно.
4. Положения пунктов 1 – 3 не применяются к малым судам в отношении других судов. К малым судам по отношению друг к другу применяются только положения пунктов 1 и 3.
5. Поворот на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.8 (приложение 7), запрещается. Но если на водном пути имеются участки, обозначенные указательным сигнальным знаком Е.8 (приложение 7), то судоводителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, к которому продолжают применяться предписания настоящей статьи.

Статья 6.14 – УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ ПРИ ОТХОДЕ

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

- а) один короткий звук, когда судно изменяет свой курс вправо; или
- б) два коротких звука, когда судно изменяет свой курс влево.

Статья 6.15 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ЗАХОДА В ПРОСТРАНСТВО МЕЖДУ СУДАМИ БУКСИРУЕМОГО СОСТАВА

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

СТАТЬЯ 6.16 – ПОРТЫ И ПРИТОКИ: ВХОД И ВЫХОД, ВЫХОД С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ОСНОВНОГО ВОДНОГО ПУТИ

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

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

В некоторых случаях пути, рассматриваемые как притоки, могут обозначаться сигнальными знаками E.9 или E.10 (приложение 7).

2. Суда, за исключением паромов, осуществляющие какой-либо из маневров, указанных в пункте 1, если намечаемый ими маневр может или должен вынудить другие суда изменить их курс или скорость, должны заблаговременно предупредить об этом маневре подачей:
 - трех продолжительных звуков, за которыми следует один короткий звук, если для входа или после выхода они должны идти направо;
 - трех продолжительных звуков, за которыми следует два коротких звука, если для входа или после выхода они должны идти налево;
 - трех продолжительных звуков, если, выйдя на основной водный путь, они хотят пересечь его.

До завершения пересечения они должны подать в случае необходимости:

- один продолжительный звук, за которым следует один короткий звук, если они намерены идти направо; или
- один продолжительный звук, за которым следуют два коротких звука, если они намерены идти налево.

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

Это положение применяется также, если на основном пути рядом с выходом из порта или притока помещен знак B.10 (приложение 7).

4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков B.9a или B.9b (приложение 7), то выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставит идущие по основному пути суда изменить свой курс или скорость.

5. Суда не могут входить в порт или приток, если на основном пути выставлен знак A.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в подпункте b) главы В части II приложения 7.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен знак A.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в подпункте b) главы В части II приложения 7.

6. Даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, суда могут войти в порт или приток, если на основном пути установлен знак E.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в подпункте a) главы В части II приложения 7. Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен знак E.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в подпункте a) главы В части II приложения 7; в последнем случае знак B.10 (приложение 7) устанавливается на основном водном пути.

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

Статья 6.17 – ДВИЖЕНИЕ РЯДОМ ИДУЩИХ СУДОВ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ И ЗАПРЕТ ПРИБЛИЖАТЬСЯ К СУДАМ

1. Суда могут идти рядом в одном направлении только тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.
2. Кроме случаев обгона или встречи, судам запрещается проходить на расстоянии менее чем 50 м от судна, счаленного соединения или толкаемого состава, несущих сигнализацию, предусмотренную в пунктах 2 или 3 статьи 3.14.
3. Без ущерба для положений статьи 1.20 судам запрещается подходить к судну или соединению плавучего материала, находящимся на ходу, пришвартовываться к ним или идти у них в кильватере без явного разрешения их судоводителя.
4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от судов и соединений плавучего материала, находящихся на ходу, а также от плавучих средств в процессе выполнения работ.

Статья 6.18 – ЗАПРЕЩЕНИЕ ВОЛОЧИТЬ ЯКОРЯ, ТРОСЫ ИЛИ ЦЕПИ

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Это запрещение не относится к плаванию дрейфом, когда оно разрешено, небольшим перемещениям в местах стоянки, местам погрузки и разгрузки и рейдам, а также к маневрам, за исключением следующих случаев:
 - a) в пределах до 100 м от моста, шлюза или плотины, парома или плавучих средств в процессе выполнения работ;
 - b) на участках водных путей, обозначенных запрещающим знаком А.6 (приложение 7) в соответствии с положениями подпункта b) пункта 1 статьи 7.03.
3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03 указательным сигнальным знаком Е.6 (приложение 7).

Статья 6.19 – ПЛАВАНИЕ ДРЕЙФОМ

1. Плавание дрейфом запрещается при отсутствии разрешения компетентных органов.
2. Это запрещение не применяется к небольшим перемещениям на местах стоянки, в местах погрузки и разгрузки, а также в портах.
3. Дрейфующие вниз по течению суда, обращенные носом против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх по течению, а не дрейфующие.

Статья 6.20 – ВОЛНЕНИЕ

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

- a) перед входом в порт;
 - b) вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани либо которые загружаются или разгружаются;
 - c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки;
 - d) вблизи от паромов, не передвигающихся самостоятельно;
 - e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (приложение 7).
2. С учетом положений статьи 1.04 обязательства, предусмотренные в подпунктах b) и c) пункта 1, не относятся к малым судам.
 3. Вблизи судов, несущих сигнализацию, предписанную в подпункте c) пункта 1 статьи 3.25, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.29, другие суда должны снижать свою скорость в соответствии с предписаниями пункта 1. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

Статья 6.21 – СОСТАВЫ

1. Моторные суда, движущие состав, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава.
2. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его, и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава.
3. Моторные суда не могут, за исключением случаев спасения или оказания помощи судну в бедствии, быть использованы для буксировки, толкания или обеспечения движения счаленного состава, если это подобное использование не предусмотрено в их судовом свидетельстве. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счаленную группу, запрещается оставлять эти суда при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили фарватер и пока судоводитель состава не убедился в безопасности их постановки.
4. Баржи морских судов могут помещаться в головную часть толкаемого состава только в том случае, если якоря будут находиться в головной части состава.
5. Пассажирские суда с пассажирами на борту не должны передвигаться в составе. Этот запрет не действует в случае необходимости вспомогательного буксирующего судна и в случае чрезвычайной ситуации.

Статья 6.21 бис – ИЗМЕНЕНИЕ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ ТОЛКАЕМЫХ БАРЖ ВНЕ ТОЛКАЕМОГО СОСТАВА

Перемещение толкаемой баржи вне толкаемых составов допускается лишь:

- a) в случае ее буксировки лагом моторным судном; или
- b) в соответствии с предписаниями или по разрешению компетентного органа; или
- c) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого состава; или
- d) в счаленном составе с судном, имеющим движительно-рулевой комплекс и достаточный экипаж.

Статья 6.22 – ВРЕМЕННОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ СУДОХОДСТВА

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

2. Плавание в водах, обозначенных сигнальным знаком:
 - a) A.1a (приложение 7), запрещается для всех судов;
 - b) A.12 (приложение 7), запрещается для всех моторных судов;
 - c) A.1.1 (приложение 7), запрещается для всех судов, за исключением малых немоторных судов.

Статья 6.22 бис – ПЛАВАНИЕ ВБЛИЗИ ПЛАВУЧИХ СРЕДСТВ В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ, СЕВШИХ НА МЕЛЬ ИЛИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ, А ТАКЖЕ СУДОВ С ОГРАНИЧЕННОЙ ВОЗМОЖНОСТЬЮ МАНЕВРИРОВАНИЯ

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статье 3.25, со стороны, с которой они показывают красный огонь или красные огни, предписанные в подпунктах b) и d) пункта 1 статьи 3.25, щит с сигнальным знаком A.1 (приложение 7), красный шар или красный флаг, предписанные в подпунктах b) и d) пункта 1 статьи 3.25, или проходить вблизи судов, указанных в статье 3.34, со стороны, с которой они показывают два красных огня или два черных шара, предписанных в подпунктах a) и c) пункта 2 статьи 3.34.

IV. ПАРОМЫ

Статья 6.23 – ПРАВИЛА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПАРОМАМ

1. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверятся в том, что движение судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.
2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, должен придерживаться следующих правил:
 - a) вне работы он должен находиться на стоянке, отведенной для него компетентным органом. В отсутствие специально отведенной стоянки он должен стоять на якорю в таком положении, чтобы фарватер оставался свободным;
 - b) если продольный трос парома может загрождать судоходный фарватер, паром может останавливаться со стороны фарватера, противоположной точке закрепления троса, только тогда, когда это абсолютно необходимо для проведения операций по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения фарватера подачей в надлежащий момент продолжительного звука;
 - c) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

V. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24 – ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. При прохождении судном под пролетом моста или плотины, если фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода нескольких судов, применяются положения статьи 6.07.
2. Если проход под пролетом моста или через плотину разрешается и если на месте прохода установлены:
 - a) сигнальный знак A.10 (приложение 7), плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитами, из которых состоит этот сигнальный знак;

- b) сигнальный знак D.2 (приложение 7),
рекомендуется держаться в пространстве между двумя щитами или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

Статья 6.25 – ПРОХОД ПОД НЕРАЗВОДНЫМИ МОСТАМИ

1. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены:
одним или несколькими красными огнями или красно–бело–красными щитами с сигнальным знаком А.1 (приложение 7), то проход под этими пролетами запрещается.
2. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены находящимся над пролетом:
 - a) сигнальным знаком в соответствии с подпунктом D.1 a) приложения 7, или
 - b) сигнальным знаком в соответствии с подпунктом D.1 b) приложения 7,
 рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.
 Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в подпункте a), то он открыт для движения в обоих направлениях.
 Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в подпункте b), то он закрыт для движения встречных судов. В этом случае с другой стороны ход обозначается знаком А.1 (приложение 7).
3. Если отдельные пролеты неразводных мостов обозначены в соответствии с пунктом 2, проход под необозначенными пролетами может осуществляться лишь на собственный риск и ответственность.

Статья 6.26 – ПРОХОД ЧЕРЕЗ РАЗВОДНЫЕ МОСТЫ

1. Без ущерба для других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, судоводители при приближении к разводному мосту или при проходе через него должны следовать указаниям персонала моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода. Судоводитель должен объявить о намерении пройти через мост операторам моста с помощью продолжительного звука или радиотелефонной установки.
2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.
Если они не могут или не намерены пройти через мост, а на берегу установлены щиты с сигнальным знаком В.5 (приложение 7), они должны остановиться, не доходя до этих щитов.
3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.
4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:
 - a) один или несколько красных огней означают:
проход запрещен;
 - b) один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные на одной и той же высоте, или один красный огонь, расположенный над зеленым огнем, означают:
проход еще запрещен, но мост находится в стадии разводки и суда должны приготовиться к движению;
 - c) один или несколько зеленых огней означают:
проход разрешен;
 - d) два расположенных один над другим красных огня означают:
разводка моста для судоходства прекращена;

- e) желтый огонь, расположенный на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной в подпунктах а) и d), означает:
проход запрещен, за исключением судов с небольшим надводным габаритом; проход разрешен в обоих направлениях;
 - f) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной в подпунктах а) и d), означают:
проход запрещен, за исключением судов с небольшим надводным габаритом; проход в противоположном направлении запрещен.
5. Красные огни, указанные в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, приложение 7), зеленые огни — зелено-бело-зелеными щитами (сигнальный знак Е.1, приложение 7), а желтые огни — желтыми щитами (сигнальный знак D.1, приложение 7).
 6. Оператор моста должен иметь на мосту или вблизи от него радиотелефонное устройство, соответствующее положениям статьи 4.05. В течение всего времени прохождения судов через мост радиотелефонное оборудование должно быть включено.

Статья 6.27 – ПРОХОД ПЛОТИН

1. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться:
одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1, приложение 7).
2. Проход через пролет плотины разрешается только в том случае, если он обозначен слева и справа:
сигнальным знаком Е.1 (приложение 7).
3. В отступление от пункта 2 в случае плотин с мостом проход через пролет может также разрешаться, если он обозначен:
сигнальным знаком D.1 (приложение 7), расположенным на мосту над фарватером.

Статья 6.28 – ПРОХОД ШЛЮЗОВ

1. При приближении к аванпортам шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, а на берегу установлен щит с сигнальным знаком В.5 (приложение 7), они должны остановиться, не доходя до этого щита.
2. В аванпортах и шлюзах суда, оборудованные радиотелефонной установкой для радиообмена в сети «навигационная информация», должны держать ее включенной в режиме слухового наблюдения на канале, выделенном для данного шлюза.
3. Очередность прохода шлюзов должна соответствовать порядку подхода судов к аванпорту. Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они могут заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза. Кроме того, когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, они должны заходить в шлюзовую камеру только после этих судов.
4. На подходах к шлюзам, в особенности в аванпортах, обгон запрещен.
5. В шлюзах якоря должны быть в положении «по-походному»; это положение действует также в аванпортах в тех случаях, когда якоря не используются.

6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами, соединениями плавучего материала или плавучими установками.
7. В шлюзах:
 - a) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
 - b) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы и швартовочные операции должны проводиться так, чтобы исключить удары судов об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
 - c) использование кранцев является обязательным. Если кранцы не являются частью судна, они должны быть плавучими;
 - d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;
 - e) с момента швартовки и до момента получения разрешения на выход судам запрещено использовать механические двигатели;
 - f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.
8. В шлюзах и аванпортах необходимо соблюдать минимальное боковое расстояние не менее 10 м до судов и составов, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.14. Однако это требование не применяется к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, а также к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.
9. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 2 или 3 статьи 3.14, должны шлюзоваться отдельно.

Это положение не применяется к сухогрузным судам согласно ВОПОГ, которые перевозят только контейнеры, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритную тару, многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК), переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, указанную в пункте 2 статьи 3.14. Они могут шлюзоваться вместе с сухогрузными судами, которые перевозят только контейнеры, КСГМГ, крупногабаритную тару, МЭГК, переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, или с судами, упомянутыми в пункте 7 статьи 3.14. Между носом и кормой судов, шлюзующихся вместе, должно соблюдаться минимальное расстояние 10 м.
10. Судам и составам с опознавательным знаком, указанным в статье 2.06, не разрешается заходить в шлюз в случае выброса СПГ из системы СПГ или если имеется вероятность того, что во время шлюзования может произойти выброс СПГ из системы СПГ.
11. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, не должны шлюзоваться вместе с пассажирскими судами.
12. При приближении к аванпортам шлюзов, а также при входе в шлюзы и при выходе из них высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить никакого ущерба шлюзам, судам или соединениям плавучего материала и не создающей опасности для лиц, находящихся на борту.
13. Для обеспечения безопасности и нормального порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их эффективного использования персонал шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. Суда, находящиеся в шлюзах и аванпортах, должны следовать этим указаниям.
14. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам транспортных развязок, например, в случае судоподъемников и наклонных судоподъемников.

Статья 6.28 бис – ВХОД В ШЛЮЗЫ И ВЫХОД ИЗ НИХ

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью сигнальными огнями, размещенными с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигнальные огни означают:
 - a) два красных огня, расположенные один над другим:
вход запрещен, шлюз не работает;
 - b) один отдельный красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали:
вход запрещен, шлюз закрыт;
 - c) один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен, или один красный и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали, или один красный огонь над зеленым огнем:
вход запрещен, шлюз подготавливается к открытию;
 - d) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали:
вход разрешен.
2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими сигнальными огнями:
 - a) один или два красных огня:
выход запрещен;
 - b) один или два зеленых огня:
выход разрешен.
3. Один или два красных огня, предусмотренные в пунктах 1 и 2, могут заменяться одним щитом с сигнальным знаком А.1 (приложение 7).
Зеленый огонь или зеленые огни, предусмотренные в тех же пунктах, могут заменяться щитом с сигнальным знаком Е.1 (приложение 7).
4. При отсутствии огней или щитов доступ в шлюзы и выход из них запрещаются без специального указания персонала шлюза.
5. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам транспортных развязок, например, в случае судоподъемников и наклонных судоподъемников.

Статья 6.29 – ПОРЯДОК ПРОХОДА ЧЕРЕЗ ШЛЮЗЫ

1. В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:
 - a) суда, несущие знак, приведенный в статье 3.27;
 - b) суда, несущие знак, приведенный в статье 3.17.
2. Если суда, упомянутые в подпунктах а) и б) пункта 1, приближаются к аванпортам или находятся в них на стоянке, другие суда должны по возможности максимально облегчать проход таких судов.
3. Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам транспортных развязок, например, в случае судоподъемников и наклонных судоподъемников.

VI. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 – ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ; ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

1. В условиях ограниченной видимости все суда должны плавать при помощи радиолокатора.
2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью, определяемой с учетом ограниченной видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства. Малые суда в условиях ограниченной видимости могут двигаться только в том случае, если они тоже используют радиотелефонную установку в режиме слухового наблюдения на канале «судно–судно» или на любом другом канале, указанном компетентными органами.
3. При остановке вследствие ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.
4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 4, 5 и 6 статьи 6.04 и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном водном пути.
5. Если в буксируемом составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки. Буксируемым составам, следующим вниз по течению, запрещается плавать при помощи радиолокатора, за исключением следования к ближайшему месту безопасной стоянки. К таким буксируемым составам применяются положения статьи 6.33.

Статья 6.31 – ОБОЗНАЧЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ СУДОВ ВО ВРЕМЯ СТОЯНКИ

1. В условиях ограниченной видимости суда и плавучие средства, находящиеся на стоянке на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны использовать радиотелефонную установку в режиме слухового наблюдения на канале «судно–судно». Как только они получают по радиотелефонной связи информацию о приближении других судов или услышат один из предписанных в пункте 4 статьи 6.32 или в подпункте b) пункта 1 статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщать свое местоположение по радиотелефонной связи.
2. В толкаемых составах предписания пункта 1 применяются только к буксиру–толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания применяются только к буксиру.
3. Суда, указанные в пункте 1, если они не могут установить радиотелефонную связь с приближающимися судами, должны звонить в сигнальный колокол, как только они услышат один из сигналов приближающегося судна, указанных в подпунктах а) или с) пункта 4 статьи 6.32 или в подпункте b) пункта 1 статьи 6.33. Этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты.
4. Настоящая статья применяется также к находящимся на мели на фарватере или вблизи него судам, которые могут представлять опасность для других судов.

Статья 6.32 – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

1. Если судно осуществляет плавание при помощи радиолокатора, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее удостоверением, требуемым компетентными органами для участка водного пути, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в подпункте b) пункта 1 статьи 4.06, а также второе лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка предназначена для управления судном одним человеком при помощи радиолокатора, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо могло быть немедленно вызвано в рубку.
2. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора вверх по течению, на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, двигающимся во встречном направлении, свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), название, свой курс и местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.
3. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, или когда оно приближается к участку, где может находиться такое судно, еще не видимое на экране радиолокатора, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.
4. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно, идущее вниз по течению, должно:
 - a) подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо; это предписание не относится к малым судам.
Если компетентный орган не требует оснащения судов устройством для подачи трехтонального сигнала, применяется положение подпункта c), приведенного ниже;
 - b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

Судно, идущее вверх по течению, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в подпункте a) пункта 4, или замечены на экране радиолокатора суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

 - c) подать один продолжительный гудок и повторять этот сигнал так часто, как это необходимо;
 - d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.
5. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по этой связи, сообщив свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), свое название, свой курс и свое местоположение. Затем оно должно согласовать с судном, идущем во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.
6. В случае составов предписания пунктов 1 – 5 распространяются только на судно, на котором находится судоводитель состава.

Статья 6.33 – ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СУДОВ, ИДУЩИХ БЕЗ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не использующие радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего безопасного места швартовки или якорной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать следующие меры предосторожности:
 - a) они должны осуществлять плавание как можно ближе к одной из сторон судходного фарватера;

- b) любое одиночное судно и судно, на котором находится судоводитель состава, должны подавать продолжительный звуковой сигнал; этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты. Эти суда должны иметь наблюдательный пост на носу судна; однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на головном судне. Наблюдательный пост должен находиться в пределах зоны видимости или слышимости сигналов либо должен иметь речевую связь с судоводителем;
 - c) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию (например, состав, высокоскоростное судно, малое судно), свое название, свой курс и свое местоположение. Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к зоне стоянки. Затем оно должно согласовать порядок расхождения с данным судном;
 - d) как только на судне будет услышан звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно:
 - если оно находится недалеко от берега, подойти возможно ближе к берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;
 - если оно не находится недалеко от берега и, в частности, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.
2. Паромы, идущие без помощи радиолокатора, вместо сигнала, предписанного в пункте 1, подают один продолжительный звук, за которым следуют четыре коротких звука; этот сигнал повторяется с интервалом не более одной минуты.

VII. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 – ОСОБЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

1. При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу:
 - a) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.34;
 - b) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.35.
2. При встречном плавании или при пересечении курсов судно категории, предусмотренной в подпункте b) пункта 1, должно уступить дорогу судну категории, предусмотренной в подпункте a) пункта 1.
3. Суда не должны приближаться менее чем на 1 000 м к корме судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.37.

Статья 6.35 – ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНЫХ ЛЫЖ И АНАЛОГИЧНЫХ СРЕДСТВ

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости. Компетентные органы могут обозначить участки, на которых данная деятельность разрешена или запрещена.
2. Судоводителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается наблюдение за буксирным устройством, лыжником и/или лицами, находящимися на других буксируемых плавательных средствах, и которое способно выполнять эту функцию.
3. Если буксирующее судно и воднолыжник не находятся на специально отведенном для них фарватере, то они должны находиться на достаточном расстоянии от всех других судов, от берега и от купающихся.
4. Буксирный канат нельзя волочить за судном, если за него не держится воднолыжник.

Статья 6.36 – ДЕЙСТВИЯ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ РЫБНЫМ ПРОМЫСЛОМ, И ДРУГИХ СУДОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К НИМ

1. Лов рыбы неводом несколькими судами, идущими фронтом, не разрешается.
2. Установка рыболовных снастей на фарватере или вблизи от него и на местах стоянки не разрешается.
3. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, занятого рыбным промыслом и несущего сигнализацию, указанную в статье 3.35.

Статья 6.37 – ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ВОДОЛАЗНЫХ РАБОТ И ДЕЙСТВИЯ СУДОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К НИМ

1. Проведение водолазных работ без специального разрешения запрещается в тех местах, где это может помешать судоходству, в частности:
 - a) на обычных путях судов, несущих сигнализацию, указанную в статье 3.16;
 - b) перед входом в акватории портов и в самих акваториях;
 - c) вблизи мест стоянки и на них;
 - d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и подобных видов спорта;
 - e) на фарватере;
 - f) в портах.
2. Все суда должны держаться на достаточном расстоянии от судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.36.

ГЛАВА 7

ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ

Статья 7.01 – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СТОЯНКИ

1. Без ущерба для других положений настоящих Правил суда и соединения плавучего материала должны выбирать место стоянки как можно ближе к берегу, насколько это позволяют их осадка и местные условия, и ни в каком случае не препятствовать судоходству.
2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными органами, плавучие установки должны становиться на стоянку таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.
3. Суда, соединения судов и плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или ошвартованы таким образом, чтобы они не могли изменить своего положения и, следовательно, создать опасность или препятствие для других судов с учетом, в частности, ветра, изменения уровня воды, а также засасывания и волнения.

Статья 7.02 – СТОЯНКА СУДОВ

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на стоянку:
 - a) на участках судоходного пути, на которых стоянка в общем случае запрещена;
 - b) на участках, указанных компетентными органами;
 - c) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.5 (приложение 7); запрет распространяется лишь на ту сторону пути, на которой помещен этот знак;
 - d) под мостами и высоковольтными линиями электропередач;
 - e) в узкостях согласно положениям статьи 6.07 и на подходах к ним, на участках, которые в результате стоянки стали бы узкостями, а также на подступах к этим участкам;
 - f) на входах в притоки и выходах из них и на подходах к портам;
 - g) на участках прохода паромов;
 - h) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
 - i) в районах поворота, обозначенных сигнальным знаком Е.8 (приложение 7);
 - j) лагом к судну, несущему знак, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое ближе расстояния в метрах, указанного на белом треугольнике этого знака;
 - k) на обозначенных сигнальным знаком А.5.1 (приложение 7) участках водной поверхности, ширина которых, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах;
 - l) в аванпортах шлюзов, если это не разрешено компетентными органами.
2. На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений подпунктов а) – d) пункта 1, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками Е.5 – Е.7.1 (приложение 7), с соблюдением условий, определенных в статьях 7.03 – 7.06.

Статья 7.03 – СТОЯНКА НА ЯКОРЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИХ АНКЕРНЫХ СВАЙ (ОПОР)

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки не могут становиться на якорь:
 - a) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якоре в общем случае запрещена;
 - b) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.6 (приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда, соединения плавучего материала и плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6 (приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
3. Компетентный орган может распространить действие пункта 1 на телескопические анкерные сваи (опоры).
4. В случае распространения положений пункта 1 на использование опор на участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда, соединения плавучего материала и плавучие установки могут использовать опоры лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6.1 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

Статья 7.04 – ШВАРТОВКА

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:
 - a) на участках судоходного пути, на которых швартовка в общем случае запрещена;
 - b) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.7 (приложение 7); однако запрещение распространяется только на ту сторону водного пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых швартовка к берегу запрещена на основании положений подпункта а) пункта 1, суда, соединения плавучего материала и плавучие установки могут швартоваться лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.7 (приложение 7), и только на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или кантовки деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т. д.

Статья 7.05 – ЗОНА СТОЯНКИ

1. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак.
2. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.1 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, указана на этом знаке в метрах. Эта ширина измеряется от знака.
3. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.2 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными на этом знаке в метрах. Эти расстояния отсчитываются от знака.
4. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.3 (приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне водного пути, на которой расположен этот знак, не должно превышать числа, указанного на этом знаке римскими цифрами.
5. В зонах стоянки при отсутствии прочих предписаний суда должны становиться борт к борту начиная от берега на той стороне водного пути, на которой расположен знак.

6. Если зона стоянки, прилегающая к фарватеру, в дополнение к знакам, предписанным в пунктах 1 – 5 или в статье 7.06, отделена от фарватера буями, эти буи должны отвечать предписаниям главы D части II приложения 8 к настоящим Правилам.

Статья 7.06 – РАЗРЕШЕНИЕ СТОЯНКИ ДЛЯ СУДОВ ОТДЕЛЬНЫХ ТИПОВ

1. В местах стоянки, обозначенных сигнальными знаками E.5.4 – E.5.15 (приложение 7), стоянка разрешена лишь для судов тех типов, на которые распространяется действие сигнального знака, и только с той стороны водного пути, на которой расположен этот сигнальный знак.
2. В зонах стоянки, обозначенных сигнальным знаком B.12 (приложение 7), все суда должны подключаться к береговой электросети для обеспечения потребностей в электроснабжении во время стоянки. Отступления от обязанности, предусмотренной в первом предложении, могут быть указаны на прямоугольной информационной табличке белого цвета, размещенной под сигнальным знаком B.12.
3. Пункт 2 не применяется к судам, использующим во время стоянки только энергию, выработка которой не сопровождается шумом или выбросами загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц.

Статья 7.07 – СТОЯНКА В СЛУЧАЯХ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

1. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:
 - a) 10 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14;
 - b) 50 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 статьи 3.14;
 - c) 100 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 3 статьи 3.14.
2. Требование, предусмотренное в подпункте a) пункта 1, не применяется:
 - a) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые также несут эту сигнализацию;
 - b) судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении или временное свидетельство о допущении, выданное на основании раздела 1.16.1 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14.
3. В особых случаях компетентный орган может разрешить стоянку в отступление от вышеприведенных положений.

Статья 7.08 – НЕСЕНИЕ ВАХТЫ

1. На борту судов, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться достаточная вахта.
2. На борту находящихся на стоянке судов и составов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда и составы, находящиеся на стоянке в акватории портов.
3. Достаточная вахта должна постоянно находиться на борту:
 - a) судов, которые находятся на стоянке и несут опознавательный знак, указанный в статье 2.06, и
 - b) пассажирских судов во время нахождения на борту пассажиров.

4. Достаточная вахта обеспечивается одним из членов экипажа, который:
 - a) в случае судов, указанных в подпункте а) пункта 3, имеет квалификационное удостоверение эксперта по СПГ;
 - b) в случае судов, указанных в пункте 2, имеет свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ.
5. На борту судов, находящихся на стоянке и несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.06, достаточная вахта нужна только в том случае, если:
 - a) СПГ не расходуется на судне в качестве топлива;
 - b) эксплуатационные параметры судовой системы СПГ находятся под дистанционным наблюдением; и
 - c) суда находятся под наблюдением лица, которое может принять в случае необходимости оперативные меры.
6. Достаточная вахта, ведущаяся на одном судне в соответствии с пунктами 1 и 2, может распространяться также на несколько других судов, указанных в данных пунктах, только в том случае, если суда соединены вместе таким образом, что обеспечивается безопасный переход с одного судна на другое.
7. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, за исключением случая, когда это наблюдение не является необходимым в силу местных условий или если компетентные органы не требуют выполнения этого предписания.
8. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за установление такой вахты или наблюдение возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, – на владельца.

ГЛАВА 8

ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ, ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 8.01 – СИГНАЛ «ДЕРЖИТЕСЬ В СТОРОНЕ ОТ МЕНЯ»

1. В случае происшествий или аварий, в результате которых может произойти утечка перевозимых опасных веществ, суда, несущие сигнализацию согласно пунктам 1, 2 или 3 статьи 3.14, должны подать сигнал «Держитесь в стороне от меня», если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства.

Это положение не распространяется на толкаемые баржи и другие немоторные суда. Тем не менее, если они являются частью состава, сигнал «Держитесь в стороне от меня» должен подаваться судном, на котором находится судоводитель состава.
2. Сигнал «Держитесь в стороне от меня» состоит из звукового и светового сигналов. Звуковой сигнал состоит из одного короткого и одного продолжительного звуков, постоянно повторяемых в течение не менее 15 последовательных минут.

Одновременно со звуковым сигналом следует подавать световой сигнал, указанный в пункте 2 статьи 4.01.

После включения сигнал «Держитесь в стороне от меня» должен подаваться автоматически; орган управления должен быть устроен таким образом, чтобы непреднамеренное включение сигнала было невозможным.
3. Суда, заметившие сигнал «Держитесь в стороне от меня», должны предпринять все возможные меры для того, чтобы предотвратить грозящую им опасность. В частности, они должны:
 - a) если они следуют в направлении опасной зоны, держаться на возможно большем расстоянии от неё и в случае необходимости развернуться;
 - b) если они только что прошли опасную зону, они должны продолжать свой путь с наибольшей возможной скоростью.
4. На судах, указанных в пункте 3, необходимо немедленно:
 - a) задраить все иллюминаторы и отверстия, ведущие наружу;
 - b) погасить все огни и незащищенный свет;
 - c) прекратить курение;
 - d) остановить все вспомогательные двигатели, работа которых не является в данный момент необходимой;
 - e) избегать возникновения искр.

Если судно находится на стоянке, все двигатели и вспомогательные механизмы, еще продолжающие работать, должны быть остановлены или отключены.
5. Пункт 4 распространяется и на суда, находящиеся на стоянке вблизи опасной зоны. При обнаружении сигнала «Держитесь в стороне от меня» экипаж этих судов должен в случае необходимости покинуть судно.
6. При осуществлении мер, указанных в пунктах 3 – 5, необходимо учитывать наличие течения и направление ветра.

7. Меры, предписанные в пунктах 3 – 6, должны также приниматься судами и в том случае, если сигнал «Держитесь в стороне от меня» подается со стороны берега.
8. Судоводители, принявшие сигнал «Держитесь в стороне от меня», должны сделать все возможное, чтобы немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

Статья 8.02 – ТРЕБОВАНИЯ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ

1. Судоводители нижеперечисленных судов и составов должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью сигнального знака В. 11 (приложение 7), который может сопровождаться дополнительным знаком с надписью «Требование о предоставлении данных», предупредить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи:
 - a) судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ;
 - b) наливных судов, за исключением малых судов снабжения и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в разделе 1.2.1 ВОПОГ;
 - c) судов, перевозящих более 20 контейнеров;
 - d) судов, длина которых превышает 110 м;
 - e) каютных пассажирских судов;
 - f) морских судов, за исключением прогулочных судов;
 - g) судов, оснащенных системой СПГ;
 - h) судов, осуществляющих особые перевозки, указанные в статье 1.21;
 - i) других судов и составов в соответствии с требованиями компетентных органов.
2. Судоводители, упомянутые в пункте 1, должны сообщить следующие данные:
 - a) категория судна или состава и, в случае составов, – категория всех судов состава;
 - b) название судна и, в случае составов, – всех судов состава;
 - c) местоположение, направление движения;
 - d) единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер судна и, в случае составов, – всех судов состава; для морских судов – номер ИМО;
 - e) полная грузоподъемность судна и, в случае составов, – всех судов состава; для морских судов – дедвейт;
 - f) длина и ширина судна и, в случае составов, – длина и ширина состава и всех судов состава;
 - g) осадка (только по специальному запросу);
 - h) маршрут с информацией о портах отправления и назначения;
 - i) порт погрузки;
 - j) порт разгрузки;
 - k) характер и количество груза (для опасных грузов, указанных в подпунктах a) – d) и f) пункта 5.4.1.1.1 и подпункте a) пункта 5.4.1.2.1 ВОПОГ для перевозки навалом или в упаковках либо в подпунктах a) – e) пункта 5.4.1.1.2 ВОПОГ для перевозки в наливных судах;

- l) сигнализация, требуемая при перевозке опасных грузов;
 - m) количество людей на борту;
 - n) количество контейнеров на борту по их размеру и состоянию загрузки (загружены или порожнем), а также соответствующее расположение контейнеров согласно грузовому плану и их типу;
 - o) идентификационные номера всех контейнеров с опасными грузами.
3. Данные, указанные в пункте 2, за исключением данных, предусмотренных в подпунктах с) и g), могут быть сообщены компетентному органу другими службами или лицами в письменной форме, либо по телефону, либо, при возможности, электронным способом. Во всех случаях судоводитель должен сообщать время входа своего судна или состава на участок, на котором требуется представлять данные, и время выхода из него.
4. В случае, когда судоводитель, другая служба или другое лицо передают сообщение электронным способом:
- a) это сообщение должно быть передано в соответствии с Международным стандартом для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79);
 - b) независимо от подпункта а) пункта 2, необходимо указать тип судна или состава в соответствии со стандартом, указанным в подпункте а).
5. Компетентный орган может потребовать, чтобы сообщение, предусмотренное в пункте 2, за исключением требований подпунктов с) и g), было передано электронным способом в случае:
- a) составов и судов с контейнерами на борту;
 - b) составов и судов, из которых хотя бы одно судно предназначено для перевозки грузов во встроенных цистернах, за исключением судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 ВОПОГ.
6. Если судно останавливается на участке, на котором требуется представлять данные в соответствии с положениями пункта 1, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой остановки.
7. Если данные, предусмотренные в пункте 2, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу. Об изменении данных необходимо сообщить по радиотелефонной связи или в соответствии с указаниями компетентного органа.
8. Компетентный орган не должен передавать данные сведения третьим сторонам, за исключением соседних компетентных органов по маршруту движения судна. Однако в случае аварии компетентному органу разрешается сообщать аварийным службам данные, необходимые для проведения аварийно-спасательных работ.
9. Компетентный орган может определить обязанность представлять данные и установить их содержание для судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 ВОПОГ, а также для судов, совершающих однодневные рейсы.

Статья 8.03 – БЕЗОПАСНОСТЬ НА БОРТУ СУДОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ В КАЧЕСТВЕ ТОПЛИВА СПГ

1. Перед началом операций по бункеровке СПГ судоводитель бункеруемого судна обязан убедиться в том, что:
 - a) предписанные средства пожаротушения готовы к использованию в любой момент времени; и
 - b) предписанные средства эвакуации людей, находящихся на бункеруемом судне, размещены между судном и причалом.
2. Во время операций по бункеровке СПГ должны быть задраены все выходы и проемы помещений, в которые имеется доступ с палубы, и все отверстия между помещениями и открытым воздухом.

Это положение не применяется:

 - a) к воздухозаборникам работающих двигателей;
 - b) к вентиляционным отверстиям машинного отделения при работающих двигателях;
 - c) к вентиляционным отверстиям помещений с установкой повышенного давления; и
 - d) к вентиляционным отверстиям установок кондиционирования, если эти отверстия оборудованы датчиками обнаружения газов.

Разрешается открывать выходы и отверстия в необходимых случаях только на короткое время по разрешению судоводителя.
3. Во время бункеровки СПГ судоводитель должен непрерывно следить за тем, чтобы на судне и в зоне бункеровки соблюдался запрет курения. Данный запрет относится также к электронным сигаретам и аналогичным устройствам. Запрет курения не распространяется на каюты и рулевую рубку, если в них задраены окна, двери, верхние иллюминаторы и люки.
4. После бункеровки СПГ необходимо проветрить все помещения, в которые имеется доступ с палубы.

ГЛАВА 9

РЕГИОНАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

Статья 9.01 – РЕГИОНАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

1. Компетентные органы могут исключить, дополнить или изменить положения глав 1 – 8 ЕПСВВП, перечисленные в данной главе, если этого требуют навигационные условия. В таком случае они предоставляют информацию об этих различиях Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3).
2. Компетентные органы должны также предоставить SC.3 информацию о дополнительных местных правилах, применяемых в их регионе.

Статья 9.02 – Глава 1 «ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ»

1. В отношении пункта 5 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут указывать в судовом свидетельстве, что судно является высокоскоростным судном.
2. В отношении пункта 10 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут использовать термин «маломерное судно» в качестве подкатегории «малых судов».
3. В отношении пункта 11 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут использовать иное определение термина «водный мотоцикл».
4. В отношении статьи 1.02: компетентные органы могут не предписывать положения этой статьи для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп.
5. В отношении статьи 1.09: компетентные органы могут предписать другие положения в отношении возраста для управления малым судном.
6. В отношении пункта 1 статьи 1.10: компетентные органы могут требовать наличия на борту судна дополнительных документов, в том числе (список не является исчерпывающим):
 - a) Судовая роль;
 - b) Судовой журнал;
 - c) Свидетельство об установке и функционировании тахографа и требуемые записи;
 - d) Свидетельства для судов длиной более 110 м, если это требуется в соответствии с местными правилами;
 - e) Свидетельства, требуемые в соответствии с Конвенцией о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), кроме журнала учета отработанных масел и свидетельства о разгрузке.

Однако спортивные или прогулочные суда не обязаны иметь упомянутые выше документы.
7. В отношении пункта 1 статьи 1.10: компетентные органы могут:
 - a) не предписывать положения подпунктов a) и b) указанного пункта для судов технического флота, не имеющих рулевой рубки и жилого помещения, при условии, что эти документы постоянно хранятся в местах проведения работ;
 - b) требовать, чтобы суда технического флота, не имеющие рулевой рубки и жилого помещения, имели на борту свидетельство о длительности и границах мест проведения работ, выполняемых такими судами.

Статья 9.03 – Глава 2 «МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ»

В отношении статьи 2.02: компетентные органы могут предписывать иные положения для малых судов, которые не являются ни моторными, ни парусными судами, парусных досок или малых судов длиной менее 7 м.

Статья 9.04 – Глава 3 «ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ»

1. В отношении раздела II главы 3: компетентные органы могут не требовать несения судами дневной ходовой сигнализации.
2. В отношении пункта 1 статьи 3.08: компетентные органы могут:
 - a) предписать другие кормовые огни;
 - b) предписать высоту менее, чем 5 м, предусмотренные в пункте a).
3. В отношении подпункта a) пункта 1 статьи 3.09: компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.
4. В отношении пункта 1 статьи 3.10: компетентные органы могут:
 - a) предписать использование ясных огней на водных путях небольшой ширины;
 - b) разрешить несение топовых и бортовых огней на толкаче;
 - c) разрешить судам, полная ширина которых видна с кормы, экранировать кормовые огни, упомянутые в подпункте c) ii).
5. В отношении статьи 3.11: компетентные органы могут рассматривать счаленную группу, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 23 м в ширину, как одиночное моторное судно.
6. В отношении статьи 3.14: компетентные органы могут:
 - a) разрешить использование на морских судах, временно находящихся в зонах внутреннего судоходства, дневной и ночной сигнализации, предписанной в Рекомендациях по безопасной перевозке опасных грузов и соответствующей деятельности в районах портов, принятых Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (ночью — неподвижный круговой красный огонь, а днем – флаг «В» Международного свода сигналов) вместо сигнализации, предписанной в пунктах 1 – 3 настоящей статьи;
 - b) предписать вместо синих огней (или конусов) красные огни (или конусы).
7. В отношении статьи 3.16: компетентные органы могут предписать другую сигнализацию для паромов.
8. В отношении пункта 4 статьи 3.20: компетентные органы могут предписать, что малые суда, за исключением судовых шлюпок, не обязаны нести черный шар днем.
9. В отношении статьи 3.27: компетентные органы могут предписать использование:
 - a) проблескового желтого или красного огня вместо синего для пожарных и спасательных судов;
 - b) дополнительной сигнализации для судов органов надзора.

Статья 9.05 – Глава 4 «ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; ИНФОРМАЦИОННЫЕ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ»

1. В отношении статьи 4.05: компетентные органы ряда правительств стран–членов ЕЭК применяют к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, технические и эксплуатационные требования, согласованные в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи МСЭ.
2. В отношении статьи 4.06: компетентные органы могут разрешить на некоторых внутренних водных путях:
 - a) плавание высокоскоростных судов, не оснащенных радиолокатором и указателем скорости поворота, путях в дневное время и при видимости не менее 1 км;
 - b) плавание с помощью радиолокатора судов, не оснащенных указателем скорости поворота.
3. В отношении статьи 4.07: компетентные органы могут освобождать от обязанности использовать устройство АИС для внутреннего судоходства или разрешить исключения, ограничивающие использование устройства АИС для внутреннего судоходства определенными зонами, например, зонами стоянки вдоль фарватера.

Статья 9.06 – Глава 5 «СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ»

В отношении пункта 2 статьи 5.01: компетентные органы могут в случае необходимости регулировать судоходство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами.

Статья 9.07 – Глава 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ»

1. В отношении статьи 6.02: компетентные органы могут предписать особые правила для маломерных судов.
2. В отношении статьи 6.04: компетентные органы могут предписать особые правила по встречному плаванию.
3. В отношении статьи 6.05: компетентные органы могут предписать особые исключения к общим правилам по встречному плаванию.
4. В отношении статьи 6.10: компетентные органы могут:
 - a) разрешить обгоняющему судну обходить обгоняемое судно по левому или правому борту в виде общего правила;
 - b) запретить обгон в узкостях.
5. В отношении подпункта b) статьи 6.11: компетентные органы могут также исключить ситуацию, когда одним из составов является счаленный состав, максимальные размеры которого не превышают 110 м × 23 м.
6. В отношении пункта 3 статьи 6.21: компетентные органы могут предписать, чтобы моторное судно, движущее счаленную группу, находилось по правому борту от счаленной группы; однако, когда одна или несколько толкаемых барж счалены борт к борту, одна баржа может находиться по правому борту соединения.
7. В отношении статьи 6.22 бис: компетентные органы могут предписать специальные положения для прохода судов вблизи плавучих средств в процессе выполнения работ, севших на мель или затонувших судов, а также судов с ограниченной возможностью маневрирования.
8. В отношении подпункта b) пункта 2 статьи 6.23: компетентные органы могут запретить использование продольных тросов.

9. В отношении статей 6.24 – 6.26: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода под мостами.
10. В отношении статьи 6.27: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода плотин.
11. В отношении статьи 6.28: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода шлюзов.
12. В отношении статьи 6.28 бис: компетентные органы могут предписать особые правила для входа в шлюзы и выхода из них.
13. В отношении статьи 6.30: компетентные органы могут предписать особые правила плавания в условиях ограниченной видимости.
14. В отношении статьи 6.32: компетентные органы могут:
 - а) не предписывать положение о подаче трехтонального сигнала либо применять его только на некоторых водных путях;
 - б) предписать дополнительные положения для судов, идущих при помощи радиолокатора.
15. В отношении статьи 6.33: компетентные органы могут предписать, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука.

Статья 9.08 – Глава 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ СУДОВ»

(Нет положений)

Статья 9.09 – Глава 8 «ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ, ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ»

1. В отношении пункта 4 статьи 8.01: компетентные органы могут освобождать от требования чтобы при остановке судна все двигатели и вспомогательное оборудование были остановлены или отключены.
2. В отношении пункта 1 статьи 8.02: компетентные органы могут потребовать, чтобы судоводители судов, совершающих однодневные рейсы, предупреждали о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи до входа на участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, которые указаны компетентным органом с помощью сигнального знака В.11 (приложение 7).

ГЛАВА 10

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 10.01 – ЗНАЧЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ

Для целей применения настоящей главы следующие термины означают следующее:

1. Общие термины:
 - a) «отходы, образующиеся на борту»: вещества или предметы, которые определены в подпунктах b) – h) и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен либо обязан избавиться;
 - b) «отходы, образующиеся в результате эксплуатации судна»: отходы и стоки, образующиеся на борту при эксплуатации и обслуживании судна; к ним относятся маслосодержащие отходы, а также прочие отходы, образующиеся в результате эксплуатации судна;
 - c) «маслосодержащие отходы, образующиеся при эксплуатации судна»: отработанные масла, подсланевые воды и прочие маслосодержащие отходы, такие, как отработанные смазочные материалы, отработанные фильтры, промасленная ветошь, емкости, тара и упаковки от этих отходов;
 - d) «отработанные масла»: отработанные масла или другие не используемые повторно смазочные вещества для двигателей, редукторов и гидравлических систем;
 - e) «подсланевые воды»: маслосодержащая вода из трюмов машинного отделения, концевых отсеков, коффердамов, межбортовых и междудонных пространств или бортовых отсеков;
 - f) «отработанные смазочные материалы»: собранные смазочные материалы, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок и прочие не используемые повторно смазочные материалы;
 - g) «прочие отходы, образующиеся при эксплуатации судна»: бытовые стоки, хозяйственный мусор, шлам очистных установок, отстои и прочие особые отходы, которые определены в пункте 2;
 - h) «отходы, связанные с грузом»: отходы и стоки, образующиеся на борту судна в связи с грузами; к этой категории не относятся остаточный груз и остатки груза от грузовых операций, которые определены в подпунктах i) – j);
 - i) «остаточный груз»: жидкий груз, оставшийся в грузовых танках или грузовых трубопроводах после разгрузки без использования системы зачистки, соответствующей ВОПОГ, а также сухой груз, оставшийся в трюмах после разгрузки до применения метел, подметающих установок или всасывающих устройств;
 - j) «остатки от перевалки груза»: груз, который попадает на судно вне трюма в ходе грузовых операций;
 - k) «приемное сооружение»: судно, плавучее или береговое сооружение, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов;
 - l) «бункеровочная станция»: установка или судно для снабжения судов жидким топливом и/или горюче-смазочными материалами.

2. Прочие термины:
 - a) «бытовой мусор»: органические и неорганические бытовые отходы и пищевые остатки, образующиеся на судне в ходе его эксплуатации, за исключением входящих в иные виды отходов, определенных в пункте 1;
 - b) «шлам очистных установок»: отходы, образующиеся на борту судна в ходе работы судовой очистной установки;
 - c) «отстои»: смеси остатков груза с мыльевой водой, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;
 - d) «прочие особые отходы»: отходы, образующиеся при эксплуатации судна, кроме маслосодержащих отходов и отходов, указанных в подпунктах а) – с).

Статья 10.02 – ОБЯЗАННОСТЬ СОБЛЮДАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ

При применении положений настоящей главы должны также соблюдаться положения, действующие на данном водном пути в отношении защиты водоема и утилизации отходов.

Статья 10.03 – ОБЩАЯ ОБЯЗАННОСТЬ ПРОЯВЛЯТЬ БДИТЕЛЬНОСТЬ

Судоводитель, другие члены экипажа, а также прочие находящиеся на борту лица обязаны проявлять бдительность в соответствии с обстоятельствами, с тем чтобы не допускать загрязнения водного пути, максимально снижать количество образующихся на борту отходов и по возможности не допускать смешивания отходов различных категорий.

Статья 10.04 – ЗАПРЕЩЕНИЕ СЛИВА И СБРОСА

1. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в водный путь образующиеся в ходе эксплуатации судна маслосодержащие отходы, отходы, образующиеся при эксплуатации судна; отстои, хозяйственный мусор, шлам очистных установок и прочие особые отходы; части груза, а также отходы, связанные с грузом.
2. Исключения из этого запрета допускаются лишь в соответствии с положениями, действующими на данном водном пути в отношении защиты водоема и утилизации отходов, образующихся на борту судов.
3. Без ущерба для положений, действующих на данном водном пути в отношении защиты водоема и утилизации отходов, образующихся на борту судов, в случае аварийного слива отходов, указанных в пункте 1, или угрозы такого слива судоводитель должен незамедлительно уведомить об этом ближайший компетентный орган и, по мере возможности, суда, находящиеся поблизости от места слива, указав с максимально возможной точностью местоположение, объем и вид отходов, а также принятые меры.

Статья 10.05 – СБОР И ОБРАБОТКА ОТХОДОВ НА БОРТУ

1. Судоводитель должен обеспечить на борту отдельный сбор отходов, указанных в пункте 1 статьи 10.04, за исключением части груза и отходов, связанных с грузом, а также обеспечить сбор подсланевых вод в трюме машинного отделения. Емкости должны располагаться на судне таким образом, чтобы можно было своевременно выявить и устранить утечку их содержимого.
2. Запрещается:
 - a) использовать в качестве резервуаров для сбора отработанных масел переносные емкости, находящиеся на палубе;
 - b) сжигать отходы на борту судна;
 - c) применять в льялах машинного отделения моющие средства, растворяющие масла или смазочные материалы, а также средства-эмульгаторы, кроме веществ, которые не усложняют процесс очистки подсланевых вод в приемных сооружениях.

Статья 10.06 – ЖУРНАЛ УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ, СДАЧА ОТХОДОВ В ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

1. Каждое судно, у которого главные или вспомогательные двигатели, кроме двигателей якорных лебедок, являются двигателями внутреннего сгорания, за исключением малых судов, должно иметь на борту действующий журнал учета отработанных масел, выданный компетентным органом в соответствии с образцом, приведенным в приложении 9. Предыдущий журнал после выдачи нового журнала должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после даты внесения в него последней записи. Исключения допускаются только в соответствии с положениями, действующими на данном водном пути в отношении защиты вод и утилизации отходов, образующихся на борту судов.
2. Образующиеся в ходе эксплуатации судна маслосодержащие отходы, образующиеся при эксплуатации судна, отстои и прочие особые отходы должны через равные промежутки времени, зависящие от состояния и эксплуатации судна, сдаваться в приемные сооружения с выдачей соответствующего подтверждения. Подтверждение заключается во внесении сотрудником приемного сооружения записи в журнал учета отработанных масел
3. Каждое судно, имеющее на борту другие документы, касающиеся сдачи отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна, должно представить доказательство сдачи отходов на основании этих документов. Подобным подтверждением считается также журнал нефтяных операций, предусмотренный Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78).
4. Бытовой мусор и шлам очистных установок следует сдавать в предусмотренные для этого приемные пункты.

Статья 10.07 – ОБЯЗАННОСТЬ ПРОЯВЛЯТЬ ОСТОРОЖНОСТЬ ПРИ БУНКЕРОВКЕ

1. Для бункеровки судов, за исключением малых судов, должны использоваться бункеровочные станции и автоцистерны, специально предусмотренные компетентными органами.
2. При бункеровке горюче–смазочных материалов судоводитель должен обеспечить следующее:
 - a) заправляемое судно должно быть закреплено таким образом, чтобы не создавать натяжения в трубопроводах и шлангах в течение всего периода бункеровки;
 - b) объем намеченного к бункеровке топлива не должен выходить за пределы видимой шкалы измерительного устройства;
 - c) при раздельном заполнении танков запорные клапаны в трубопроводах, соединяющих танки, должны быть закрыты;
 - d) процесс бункеровки должен проводиться под наблюдением; и
 - e) топливные танки должны быть защищены от утечки топлива при бункеровке с помощью надлежащих судовых технических устройств, которые должны быть указаны в пункте 52 судового свидетельства, если это применимо. В случае забора топлива из бункеровочных станций с использованием их собственных технических устройств для предотвращения утечек топлива на судне в ходе бункеровки эти требования в отношении оборудования не применяются.
3. Кроме того, судоводитель должен позаботиться о том, чтобы контролер–оператор бункеровочной станции или автоцистерны и член экипажа, ответственный за бункеровку, заполнили до начала процесса бункеровки контрольный перечень мер безопасности при бункеровке (в двух экземплярах) и определили следующее:
 - a) автоматическое устройство отключения (при его наличии) находится в исправном состоянии;
 - b) обеспечен надежный и прямой способ связи;

- с) какие количества подлежат бункеровке в каждый танк и с какой скоростью закачивания, в частности, в отношении возможных проблем с вентиляционными системами танка;
- д) последовательность заполнения танков;
- е) скорость движения судна, если бункеровка осуществляется на ходу.

Пример контрольного перечня приведен в приложении 11.

4. Судоводителю и контролеру–оператору бункеровочной станции или автоцистерны разрешается начинать процесс бункеровки только после того, как были выполнены положения пункта 3.
5. Контролер–оператор бункеровочной станции или автоцистерны должен немедленно прервать бункеровку, если контролер–оператор на борту заправляемого судна покидает место бункеровки или если более не обеспечивается безопасный и прямой способ связи.
6. Контрольный перечень мер безопасности при бункеровке должен храниться не менее шести месяцев на заправляемом судне и на бункеровочной станции или автоцистерне. Компетентный орган имеет право проверять контрольные перечни.

Статья 10.07 БИС — ОБЯЗАННОСТЬ ПРОЯВЛЯТЬ ОСТОРОЖНОСТЬ ПРИ БУНКЕРОВКЕ СПГ

1. Предписания, содержащиеся в подпунктах б) и с) пункта 2 и подпунктах а) и е) пункта 3 статьи 10.07, не применяются при бункеровке СПГ.
2. Не разрешается осуществлять бункеровку СПГ на ходу судна, при перевалке грузов, а также при посадке и высадке пассажиров.
3. Бункеровку СПГ разрешается проводить только на пунктах, определенных компетентным органом.
4. В зоне бункеровки разрешается находиться только членам экипажа бункеруемого судна, работникам бункеровочной станции или лицам, которые имеют разрешение, выданное компетентными органами.
5. Перед началом операций по бункеровке СПГ судоводитель бункеруемого судна должен убедиться в том, что:
 - а) бункеруемое судно пришвартовано таким образом, чтобы не создавать натяжения в кабелях, особенно в электрических кабелях, кабелях заземления и в шлангах, которое вызывает их деформацию, а судно может быть быстро отшвартовано при возникновении опасности;
 - б) контрольный перечень вопросов для операций по бункеровке СПГ судов, несущих опознавательный знак, указанный в статье 2.06, был заполнен и подписан им самим или уполномоченным им лицом, а также лицом, ответственным за бункеровочную станцию, и что на все вопросы, содержащиеся в контрольном перечне, дан положительный ответ. Ответы, не имеющие отношения к делу, следует вычеркнуть. Если положительный ответ не может быть дан на все вопросы, бункеровку можно осуществлять только с разрешения компетентного органа;
 - с) все требующиеся разрешения имеются в наличии.
6. Контрольный перечень вопросов, указанный в подпункте б) пункта 5, должен:
 - а) быть заполнен в двух экземплярах;
 - б) быть составлен, как минимум, на одном языке, который понимают лица, указанные в подпункте б) пункта 5; и
 - с) храниться на судне в течение трех месяцев.

7. Во время бункеровки СПГ судоводитель должен непрерывно следить за тем, чтобы:
 - a) принимались все необходимые меры для предотвращения утечки СПГ;
 - b) давление и температура топливного танка для СПГ находились в пределах диапазона нормальных рабочих параметров;
 - c) степень заполнения топливного танка для СПГ находилась в допустимых пределах;
 - d) принимались все необходимые меры для заземления бункеруемого судна от бункеровочной станции согласно методу, предусмотренному в инструкции по эксплуатации.
8. Во время бункеровки СПГ:
 - a) бункеруемое судно наряду с опознавательным знаком согласно статье 2.06 должно дополнительно нести видимый с других судов щит согласно статье 3.33, устанавливающий запрещение стоянки на расстоянии менее 10 м от бункеруемого судна. Размер стороны этого щита должен составлять не менее 60 см;
 - b) бункеруемое судно наряду с опознавательным знаком согласно статье 2.06 должно дополнительно нести в месте, видимом с других судов, сигнальный знак А.9, указывающий на запрещение вызывать волнение (приложение 7). Размер самой длинной стороны знака должен составлять не менее 60 см;
 - c) ночью щиты должны подсвечиваться таким образом, чтобы они были ясно видны с обоих бортов судна.
9. После бункеровки СПГ требуется сделать следующее:
 - a) полностью опустошить трубопроводы для заправки СПГ вплоть до топливного бака;
 - b) закрыть вентили, отсоединить гибкие шланги и соединения между судном и бункеровочной станцией для СПГ;
 - c) уведомить компетентный орган о завершении бункеровки.

Статья 10.08 – СБОР, СДАЧА И ПРИЕМ ОТХОДОВ, СВЯЗАННЫХ С ГРУЗОМ

1. Все суда должны иметь на борту действительное свидетельство о разгрузке для каждой разгрузочной операции, которое должно быть составлено согласно образцу, содержащемуся в положениях, действующих на данном водном пути в отношении защиты вод и утилизации отходов, образующихся на борту судов. Это свидетельство должно храниться на судне в течение не менее шести месяцев с даты его выдачи, если только в этих положениях не предусмотрено иное. В случае судов без экипажа свидетельство о разгрузке может храниться перевозчиком не на судне, а в ином месте.
2. Пункт 1 не применяется к судам, которые по своему типу и своей конструкции подходят и используются для:
 - a) перевозки контейнеров;
 - b) перевозки передвижных (ролкерных) единиц, штучных и тяжелых грузов и крупногабаритного оборудования;
 - c) доставки топлива, питьевой воды и судовых запасов для морских судов и судов внутреннего плавания (судов снабжения);
 - d) сбора маслосодержащих отходов с морских судов и судов внутреннего плавания;
 - e) перевозки сжиженных газов (типа G ВОПОГ);
 - f) перевозки жидкой серы (при 180 °С), порошкового цемента, зольной пыли и аналогичных грузов, перевозимых в качестве сыпучего материала или прокачиваемого груза, с использованием соответствующей и специализированной системы загрузки, разгрузки и хранения груза на судне;

- g) перевозки песка, гравия или вынутого грунта от места выемки грунта до места разгрузки, если данное судно было построено и оборудовано исключительно для такой перевозки, когда данное судно действительно перевозило только вышеупомянутые грузы в качестве своего последнего груза

Настоящее положение не распространяется на перевозку смешанных грузов с использованием таких судов.

Статья 10.09 – ПОКРАСКА И ВНЕШНЯЯ ЗАЧИСТКА СУДОВ

1. Запрещается масляная обработка или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.
2. Запрещается использование противообрастающих систем, содержащих одно или несколько из следующих веществ:
 - a) ртутные соединения;
 - b) соединения мышьяка;
 - c) оловоорганические соединения, действующие как биоциды;
 - d) шестихлористый циклогексан.

В качестве временной меры, вплоть до полного удаления и замены противообрастающей системы, содержащей указанные выше вещества, допускается нанесение на корпус судна покрытия, препятствующего попаданию в водную среду указанных выше веществ из находящихся под этим покрытием противообрастающих систем.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ

АВСТРИЯ	A	ПОРТУГАЛИЯ	P
БЕЛАРУСЬ	BY	РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА	MD
БЕЛЬГИЯ	B	РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	RUS
БОЛГАРИЯ	BG	РУМЫНИЯ	R
БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА	BIH	СЕРБИЯ	SRB
ВЕНГРИЯ	HU	СЛОВАКИЯ	SK
ГЕРМАНИЯ	D	СЛОВЕНИЯ	SLO
ИТАЛИЯ	I	УКРАИНА	UA
ЛИТВА	LT	ФИНЛЯНДИЯ	FI
ЛЮКСЕМБУРГ	L	ФРАНЦИЯ	F
МАЛЬТА	MLT	ХОРВАТИЯ	HR
НИДЕРЛАНДЫ	N	ЧЕХИЯ	CZ
НОРВЕГИЯ	NO	ШВЕЙЦАРИЯ	CH
ПОЛЬША	PL	ШВЕЦИЯ	SE

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

1. Шкалы осадки должны быть градуированы как минимум в дециметрах от плоскости ватерлинии судна в порожнем состоянии до плоскости максимальной осадки путем нанесения хорошо видимых полос двух разных цветов попеременно.
Градуировка должна указываться цифрами, обозначенными сбоку от шкалы, по крайней мере через 5 дециметров, а также над шкалой. Эта градуировка наносится с помощью наштампованных, вырубленных или наваренных марок.
2. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям пункта 1, то эти шкалы грузоподъемности могут заменять собой шкалы осадки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

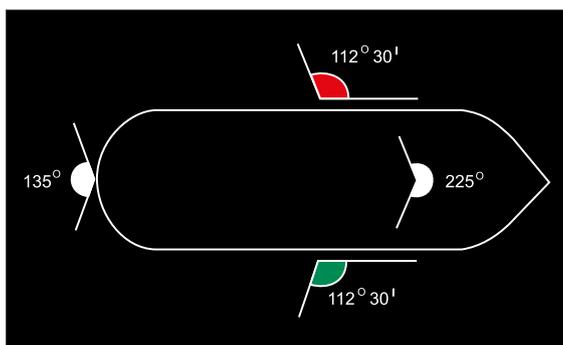
1.1 Приведенные ниже рисунки относятся к визуальным сигналам, предусмотренным в статьях главы 3 и других соответствующих статьях настоящих Правил.

1.2 Приведенные ниже рисунки носят только указательный характер; следует обращаться к тексту настоящих Правил, который считается единственно подлинным.

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

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

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.



Статья 3.01, пункт 1: Дуга горизонта, на которой видны топовый огонь, бортовые огни и кормовой огонь.

1.3 Пояснения к условным обозначениям:

a  Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°)

b  Постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта. Огонь, который невидим для наблюдателя, обозначен в центре точкой



c  Частый проблесковый огонь

d  Необязательный огонь

e  Щит или флаг (статья 3.03)

- f  Вымпел (статья 3.03)

- g  Шар (статья 3.04)

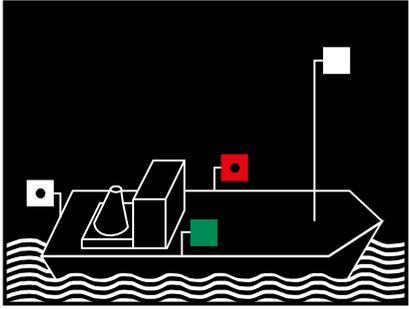
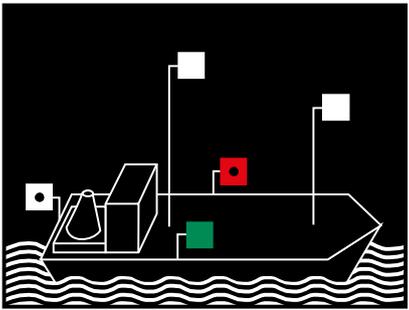
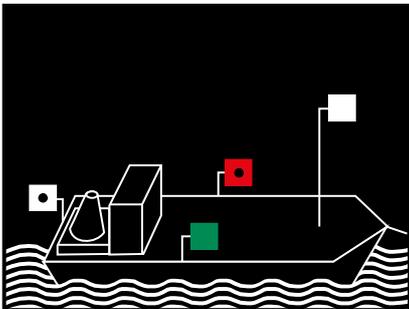
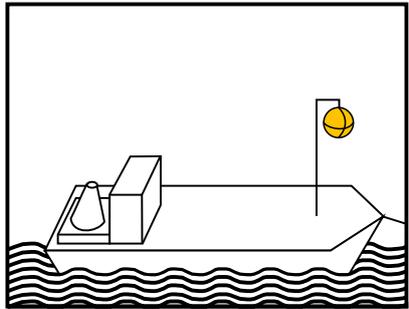
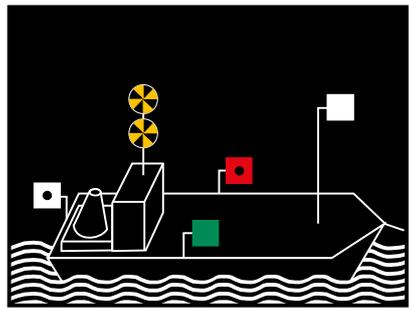
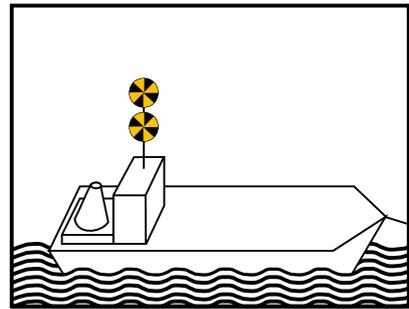
- h  Цилиндр (статья 3.04)

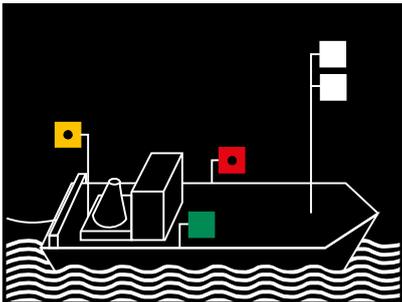
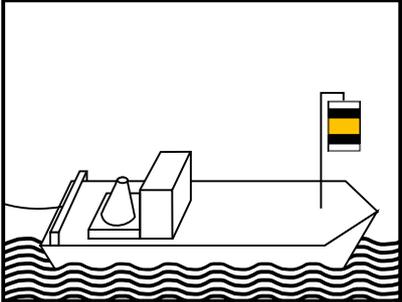
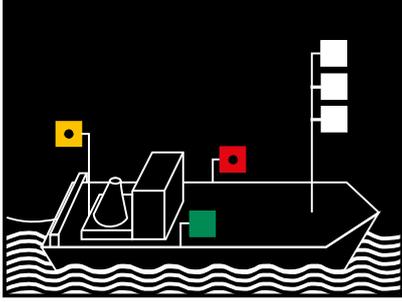
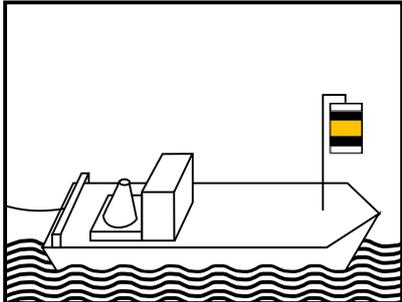
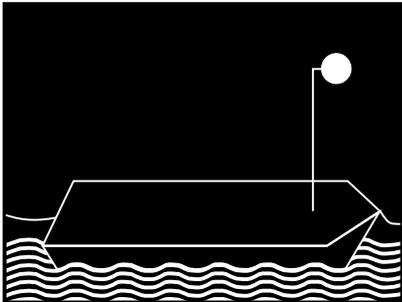
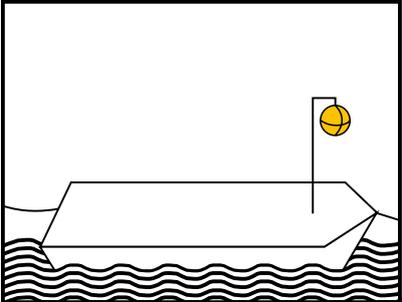
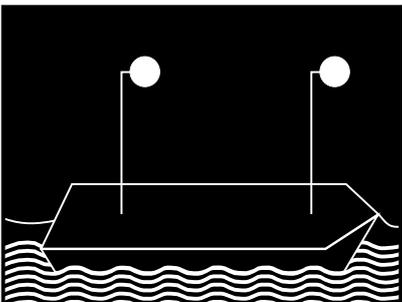
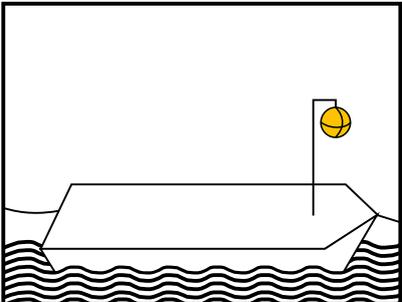
- i  Конус (статья 3.04)

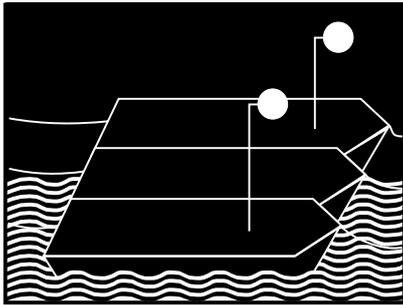
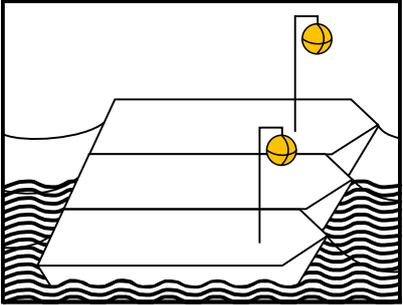
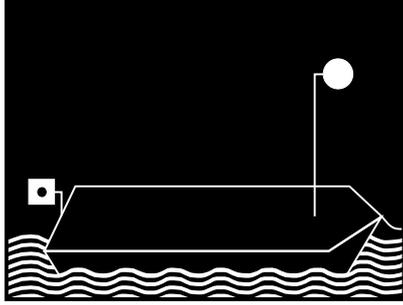
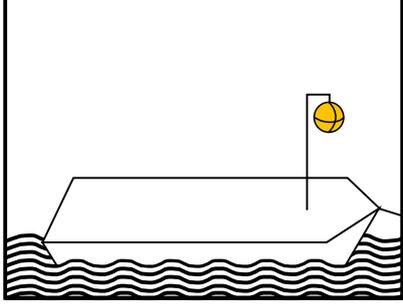
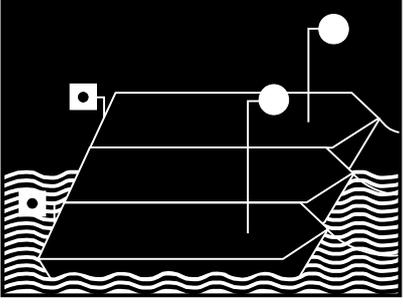
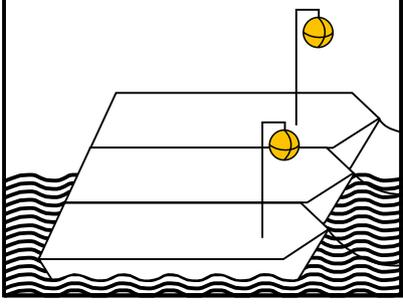
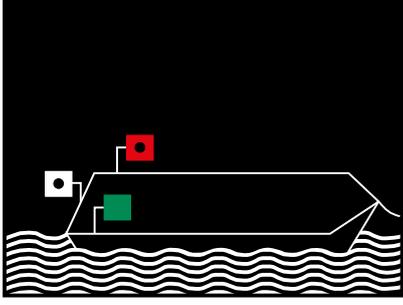
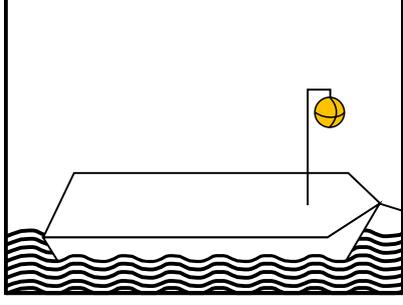
- j  Двойной конус (статья 3.04)

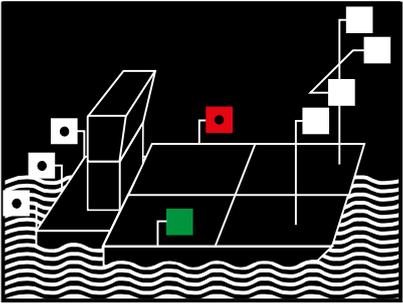
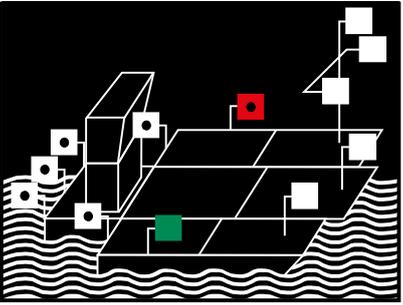
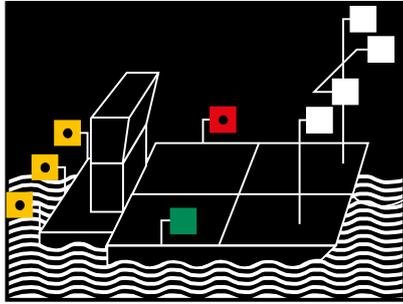
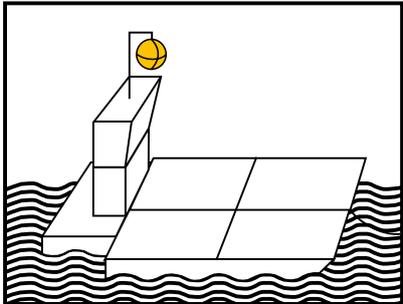
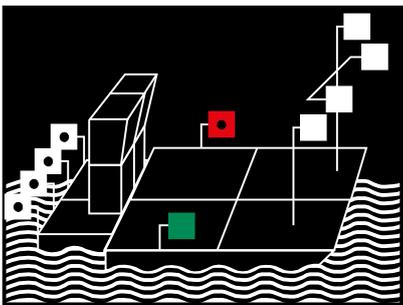
- k  Радиолокационный отражатель

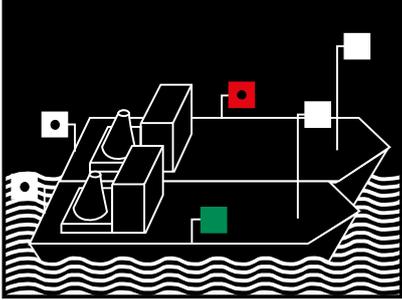
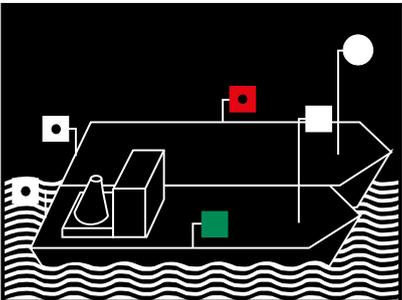
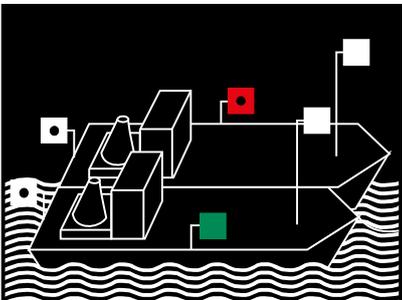
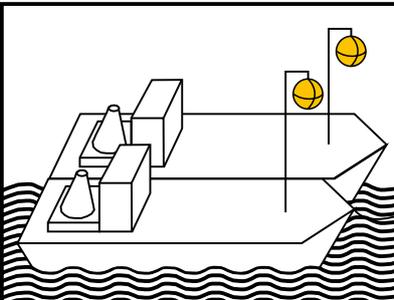
II. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

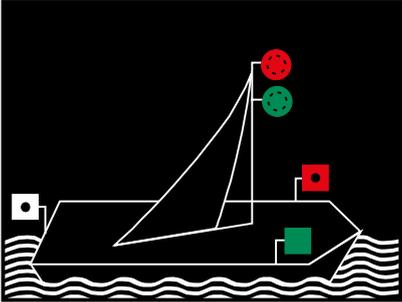
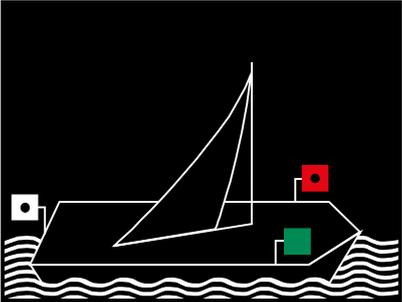
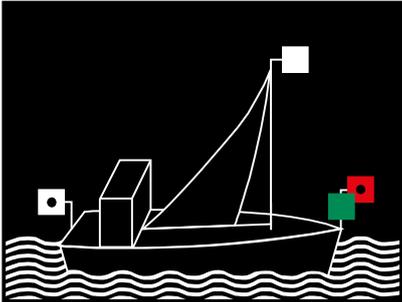
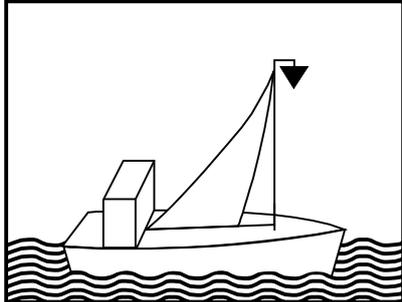
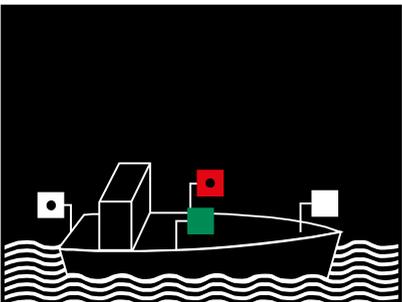
Ночью	Рисунок	Днем
	1	
Статья 3.08, пункт 1: Одиночные моторные суда.		
	2	
Статья 3.08, пункт 2: Одиночные моторные суда, несущие второй топовый огонь. Обязателен для судов длиной более 110 м.		
	3	
Статья 3.08, пункт 3: Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном.		
	4	
Статья 3.08, пункт 4: Одиночное высокоскоростное судно.		

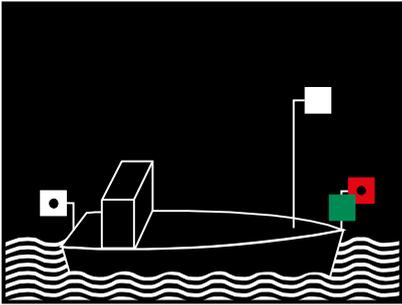
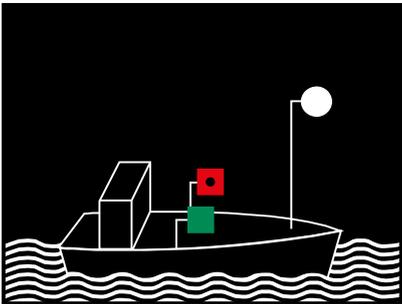
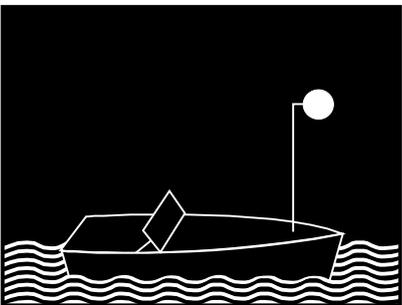
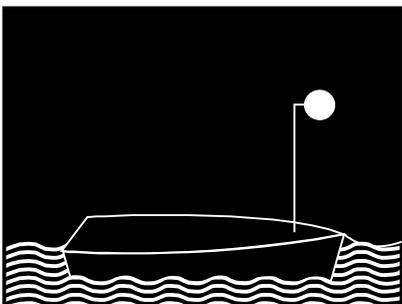
Ночью	Рисунок	Днем
	5	
<p>Статья 3.09, пункт 1: Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно.</p>		
	6	
<p>Статья 3.09, пункт 2: Каждое из моторных судов, идущих в голове состава, или каждое из вспомогательных моторных судов, идущих рядом друг с другом.</p>		
	7	
<p>Статья 3.09, пункт 3: Буксируемые суда.</p>		
	8	
<p>Статья 3.09, пункт 3, подпункт а): Буксируемый состав длиной более 110 м.</p>		

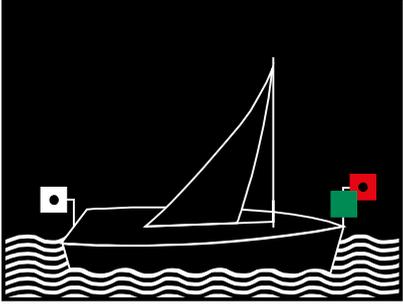
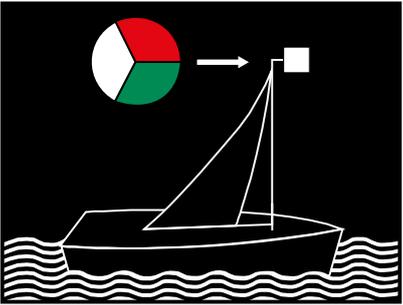
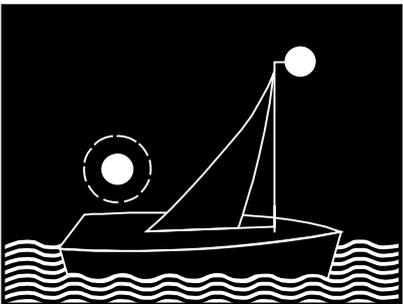
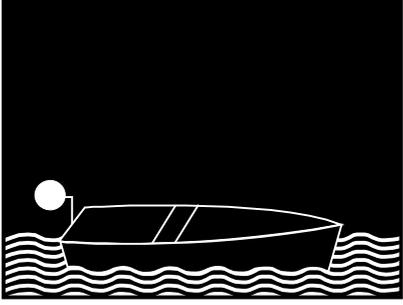
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>9</p>	
<p>Статья 3.09, пункт 3, подпункт б): Буксируемый состав, имеющий ряд счаленных судов в количестве более двух.</p>		
	<p>10</p>	
<p>Статья 3.09, пункт 4: Судно, расположенное в конце буксируемого состава.</p>		
	<p>11</p>	
<p>Статья 3.09, пункт 4: Несколько буксируемых судов, расположенных в конце состава.</p>		
	<p>12</p>	
<p>Статья 3.09, пункт 5: Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море.</p>		

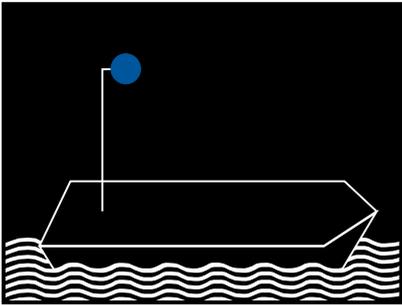
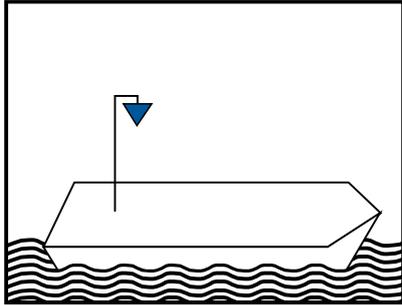
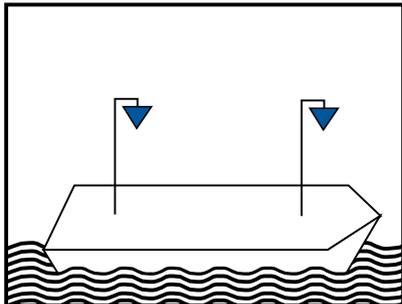
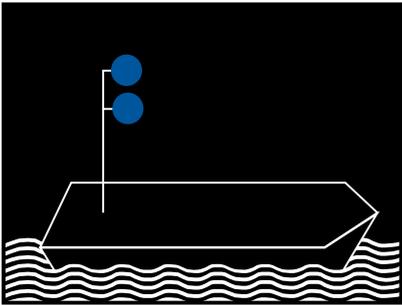
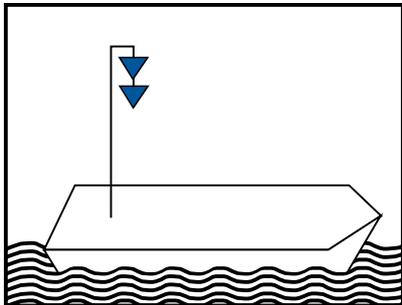
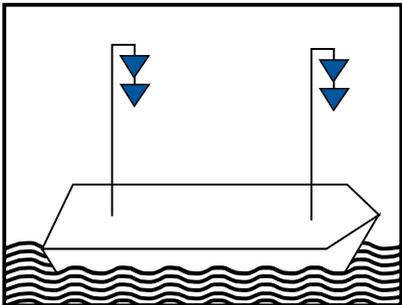
Ночью	Рисунок	Днем
	13	
Статья 3.10, пункт 1: Толкаемые составы.		
	14	
Статья 3.10, пункт 1, подпункт с) ii): Толкаемые составы, более двух судов, кроме толкача, общая ширина которых видна с кормы.		
	15	
Статья 3.10, пункт 2: Толкаемые составы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.		
	16	
Статья 3.10, пункт 3: Толкаемые составы с двумя толкачами.		

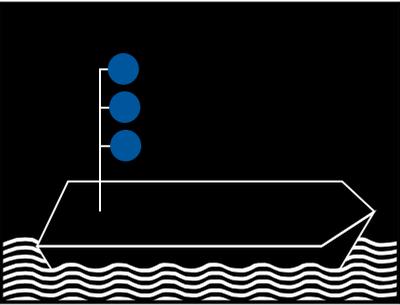
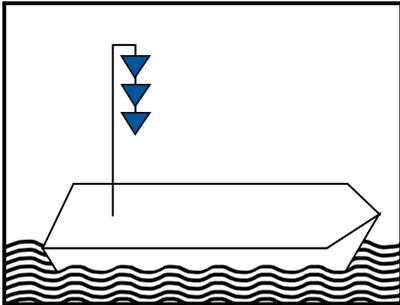
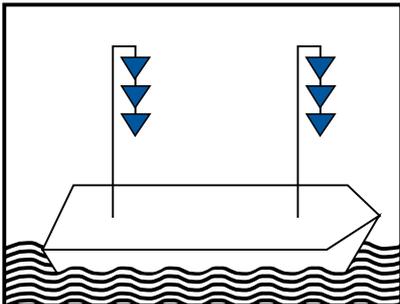
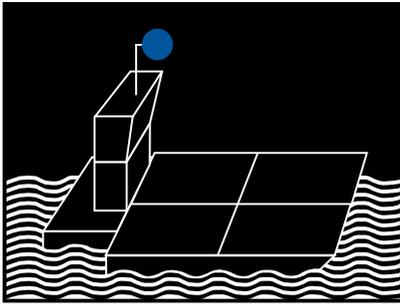
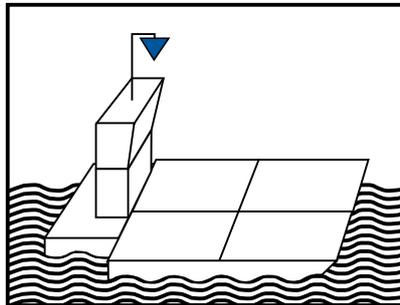
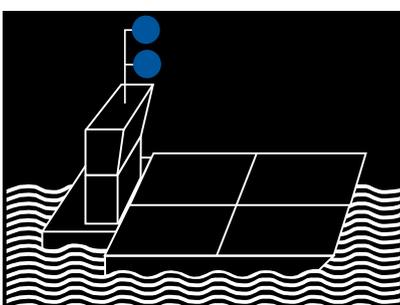
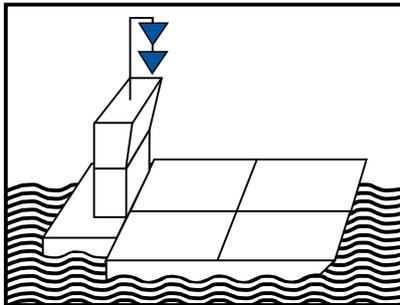
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>17</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: два моторных судна.</p>		
	<p>18</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: моторное судно и немоторное судно.</p>		
	<p>19</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 2: Счаленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными судами.</p>		

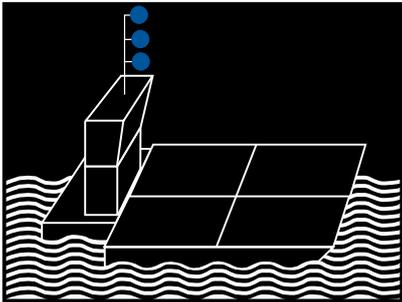
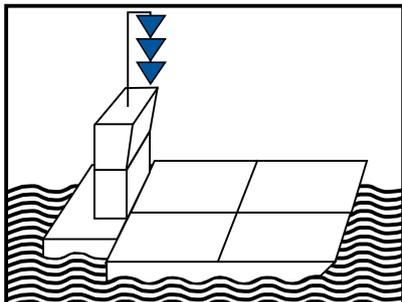
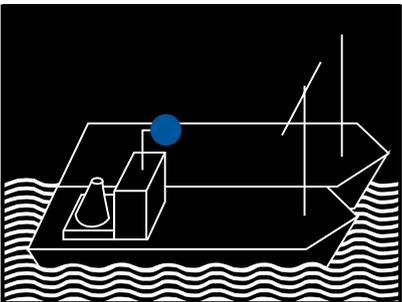
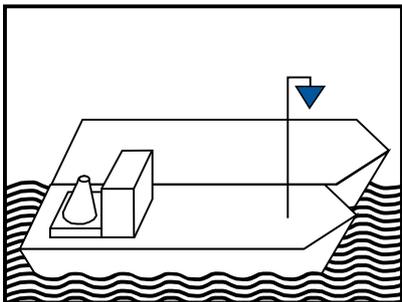
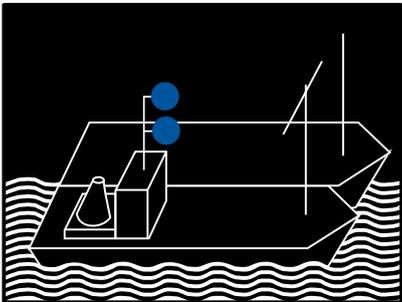
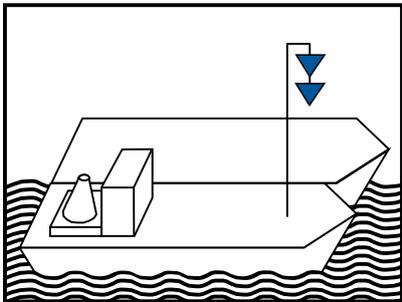
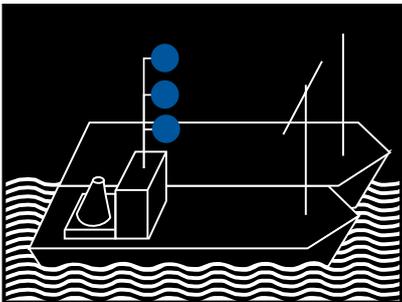
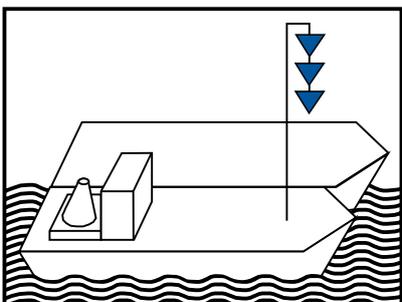
Ночью	Рисунок	Днем
	20	
	20 бис	
Статья 3.12: Парусные суда (топовые огни являются факультативными).		
	21	
Статья 3.12, пункт 3: Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою гребную установку.		
	22	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда.		

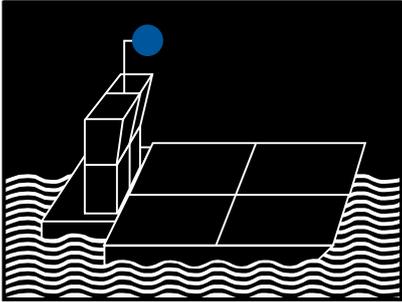
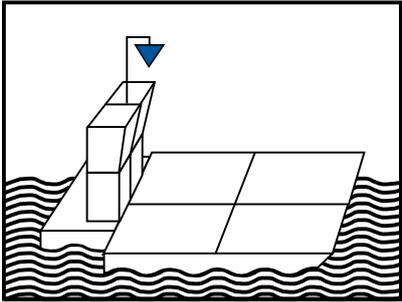
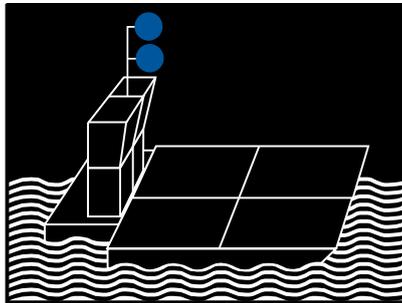
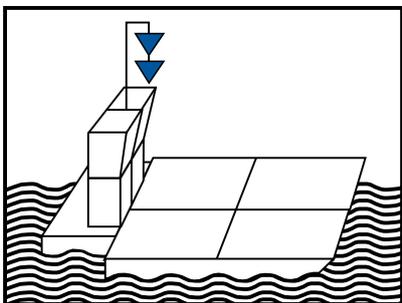
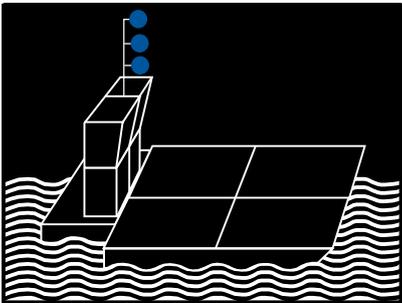
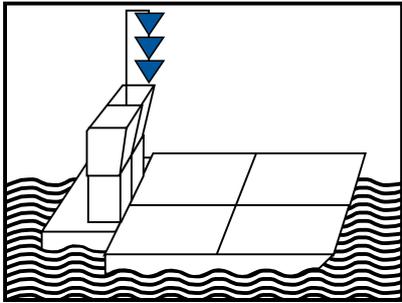
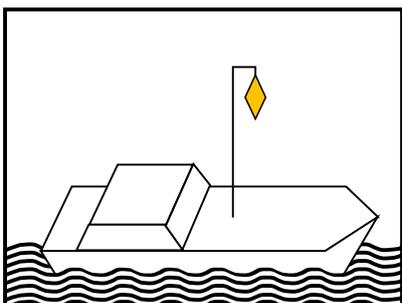
Ночью	Рисунок	Днем
	<p style="text-align: center;">23</p>	
<p>Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда с бортовыми огнями, расположенными рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него.</p>		
	<p style="text-align: center;">24</p>	
<p>Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда: топовый огонь заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.</p>		
	<p style="text-align: center;">25</p>	
<p>Статья 3.13, пункт 2: Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м.</p>		
	<p style="text-align: center;">26</p>	
<p>Статья 3.13, пункт 4: Буксируемые или идущие в счале малые суда.</p>		

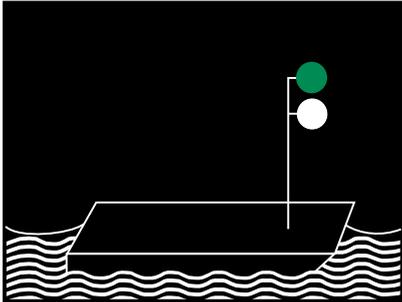
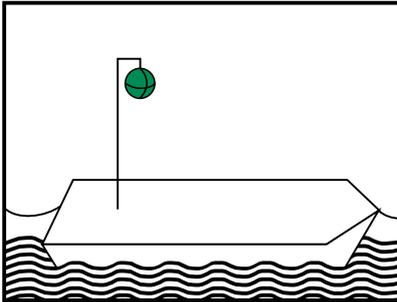
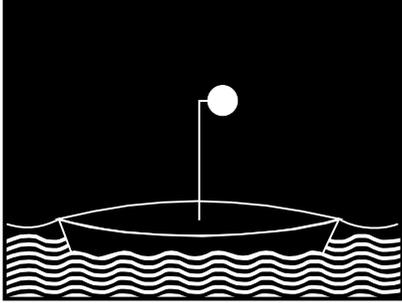
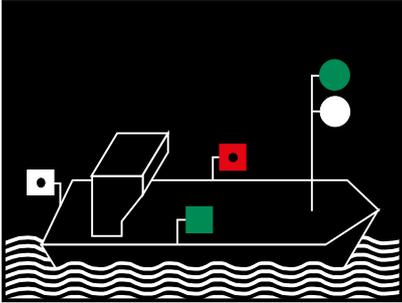
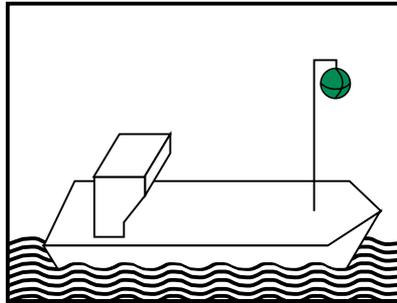
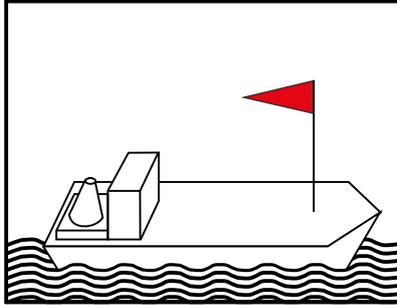
Ночью	Рисунок	Днем
	27	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда.		
	28	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда, несущие бортовые огни и кормовой огонь, расположенные в одном фонаре в верхней части мачты.		
	29	
Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда длиной менее 7 м, несущие белый огонь, видимый со всех сторон, и показывающие, кроме того, второй обыкновенный белый огонь при приближении других судов.		
	30	
Статья 3.13, пункт 6: Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными.		

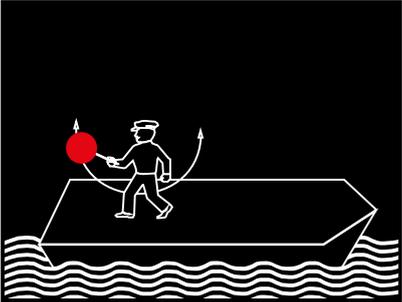
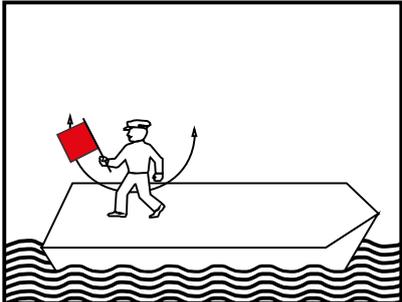
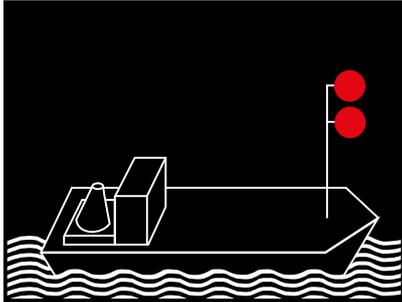
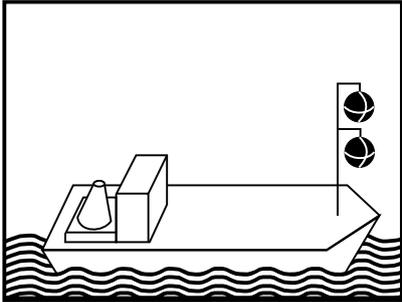
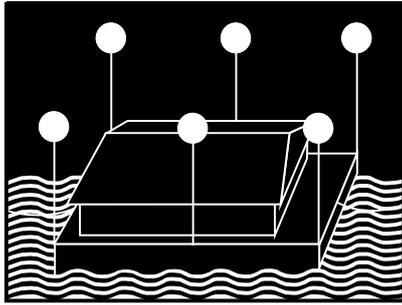
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>31</p>	
	<p>31 бис</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: легковоспламеняющиеся вещества в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) или таблица С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	<p>32</p>	
	<p>32 бис</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 2: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: вещества, представляющие опасность для здоровья в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) или таблица С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
	33	
	33 бис	
<p>Статья 3.14, пункт 3: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: взрывчатые вещества в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) ВОПОГ.</p>		
	34	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14.</p>		
	34 бис	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14.</p>		

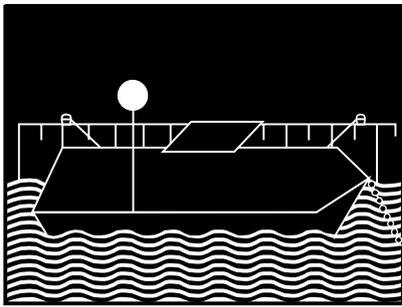
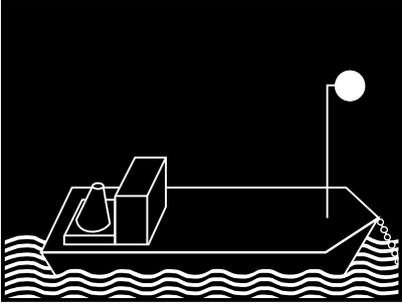
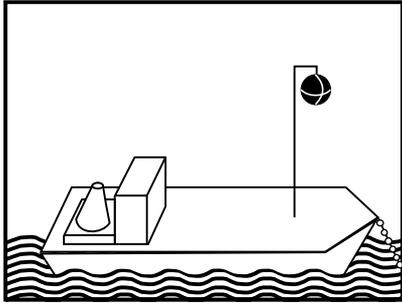
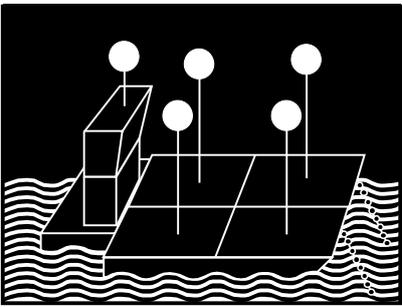
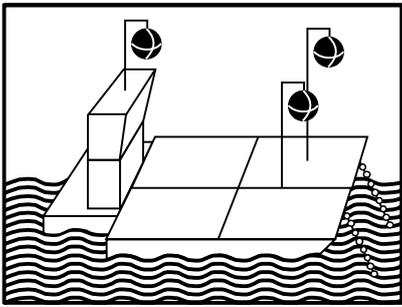
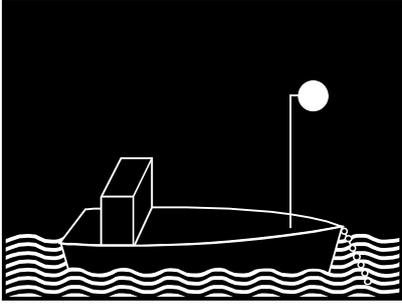
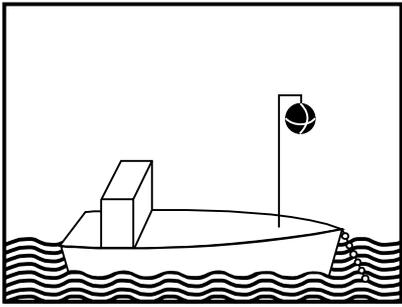
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>34 тер</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14.</p>		
	<p>35</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14.</p>		
	<p>35 бис</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14.</p>		
	<p>35 тер</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14.</p>		

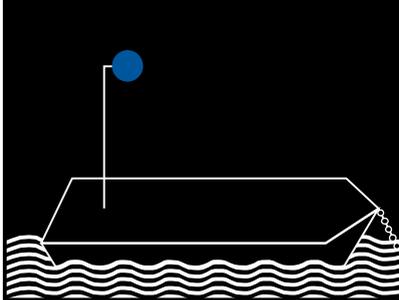
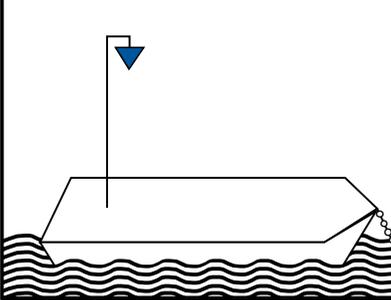
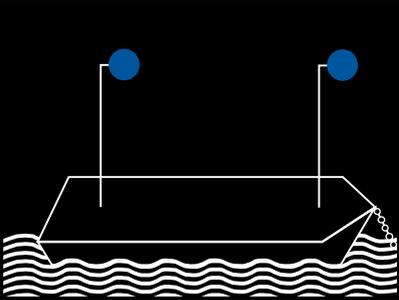
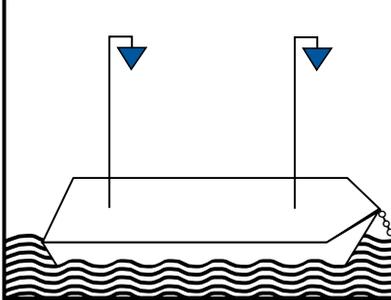
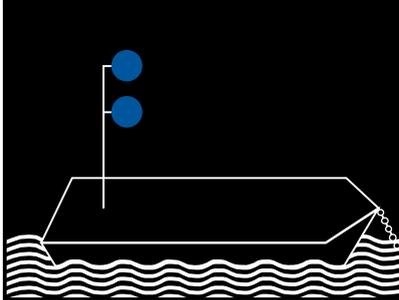
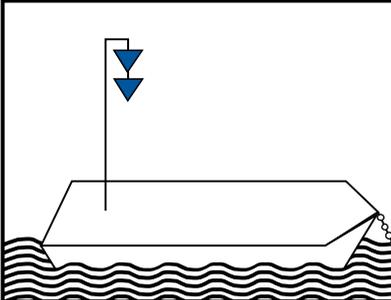
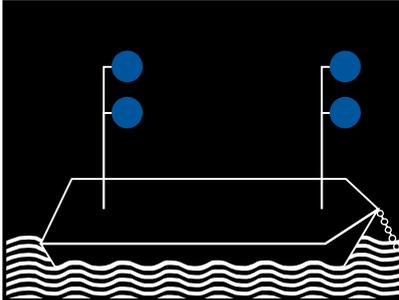
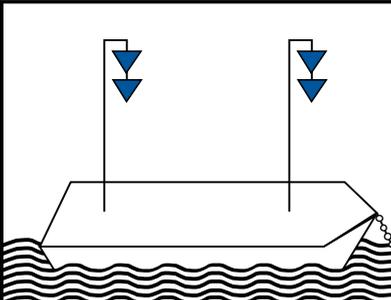
Ночью	Рисунок	Днем
	36	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя расположенными лагом толкачами и осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14.</p>		
	36 бис	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя расположенными лагом толкачами и осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14.</p>		
	36 тер	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя расположенными лагом толкачами и осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14.</p>		
	37	
<p>Статья 3.15: Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и длина корпуса которых составляет менее 20 м.</p>		

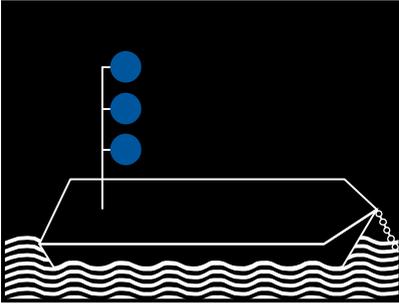
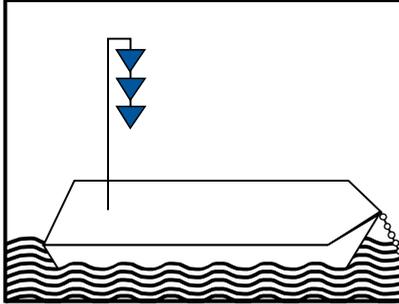
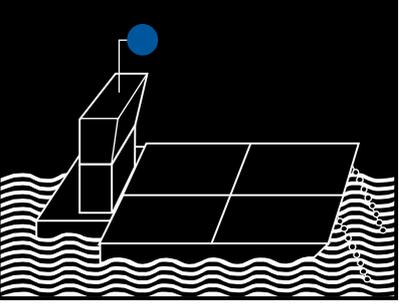
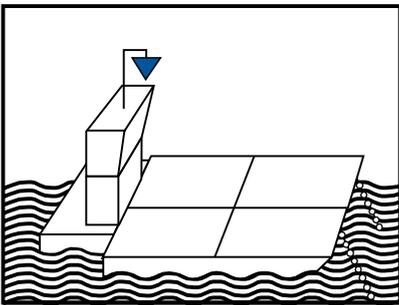
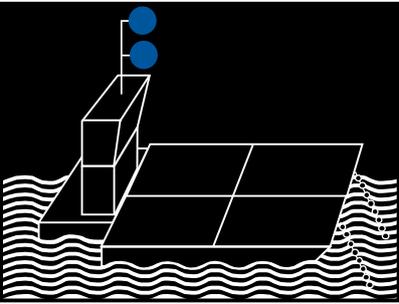
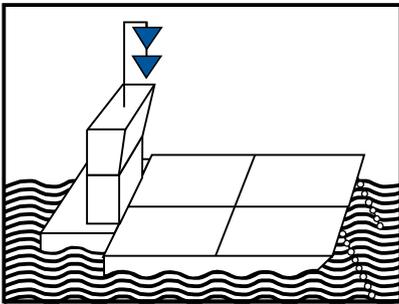
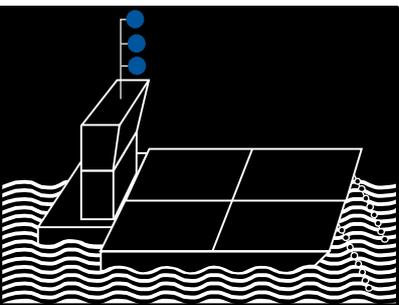
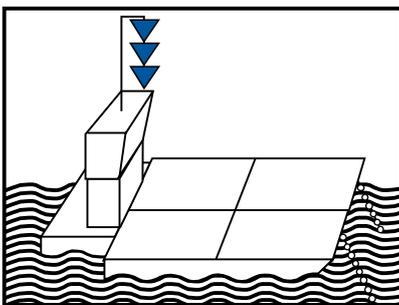
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>38</p>	
<p>Статья 3.16, пункт 1: Паромы, не передвигающиеся самостоятельно.</p>		
	<p>39</p>	
<p>Статья 3.16, пункт 2: Шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом.</p>		
	<p>40</p>	
<p>Статья 3.16, пункт 3: Самостоятельно передвигающиеся паромы.</p>		
<p>Положений нет</p>	<p>41</p>	<p>Положений нет</p>
	<p>42</p>	
<p>Статья 3.17: Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода.</p>		

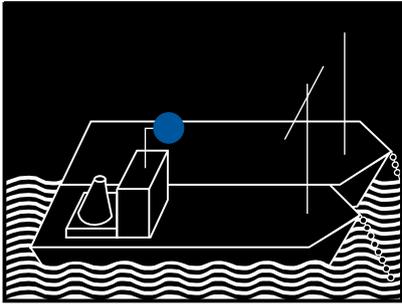
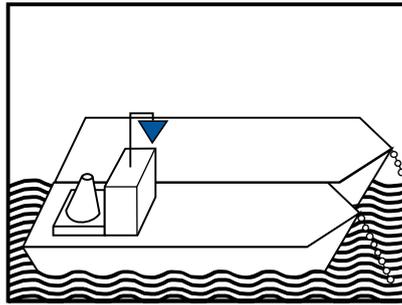
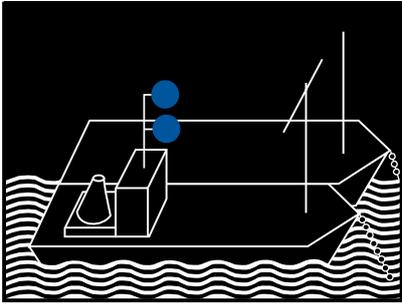
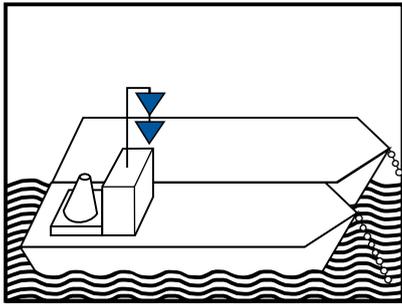
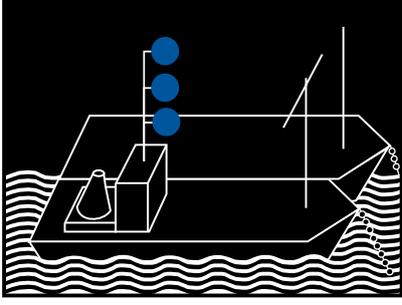
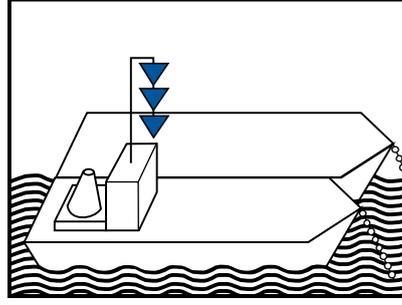
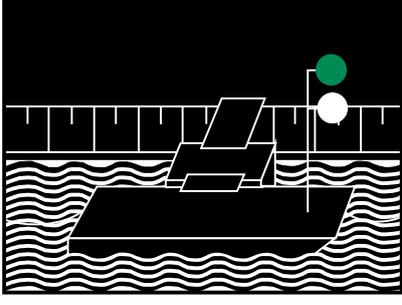
Ночью	Рисунок	Днем
	<p data-bbox="826 414 865 448">43</p>	
	<p data-bbox="799 745 892 779">43 бис</p>	
<p data-bbox="296 936 1342 965">Статья 3.18, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.</p>		
	<p data-bbox="826 1178 865 1211">44</p>	
<p data-bbox="296 1368 1398 1397">Статья 3.19: Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.</p>		

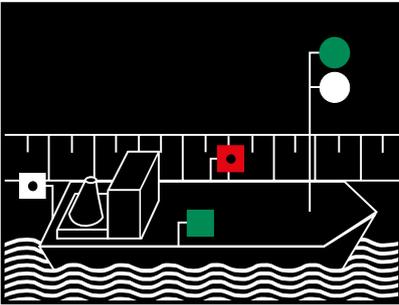
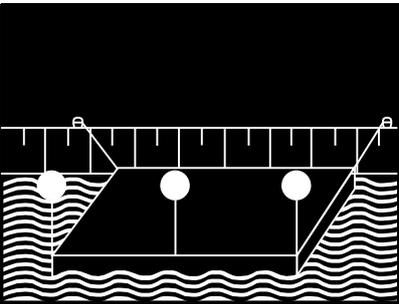
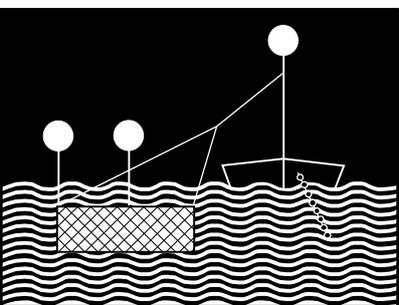
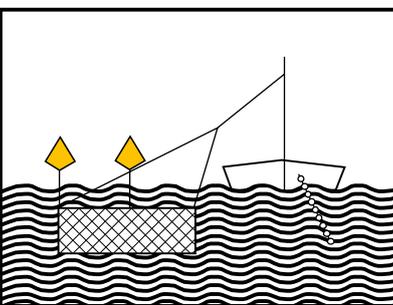
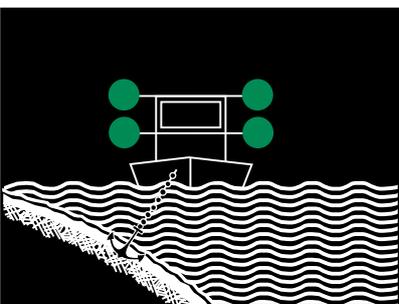
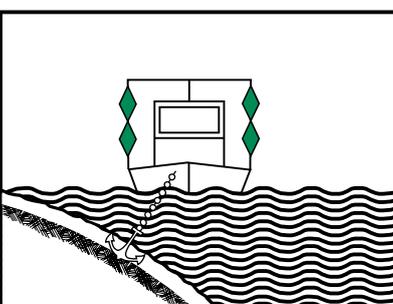
III. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

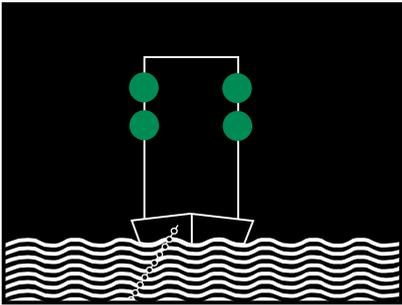
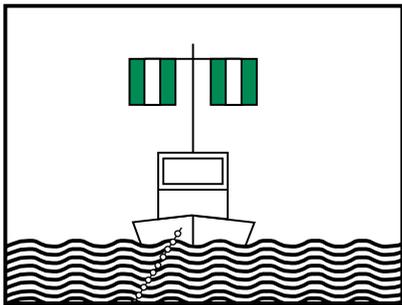
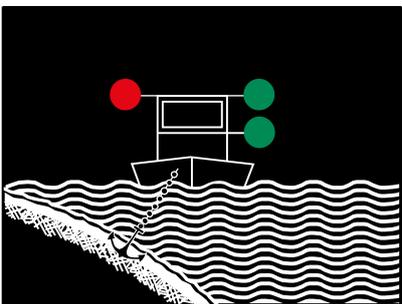
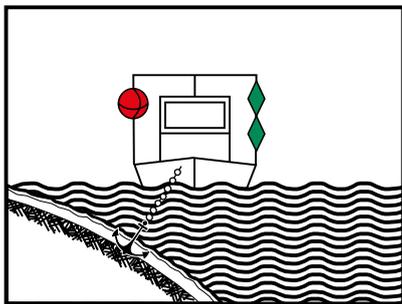
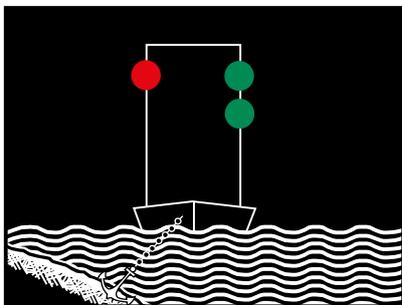
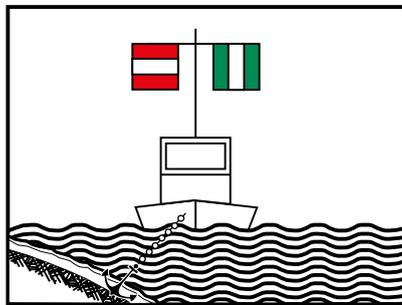
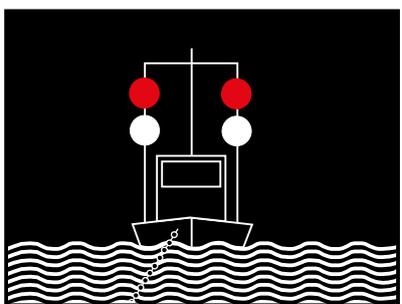
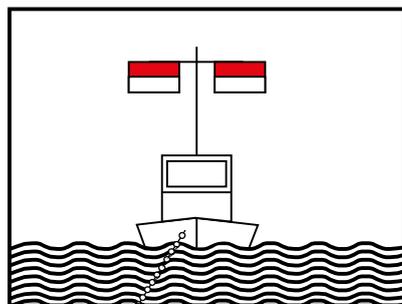
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>45</p>	
<p>Статья 3.20, пункт 1: Все суда, находящиеся на стоянке.</p>		
	<p>46</p>	
<p>Статья 3.20, пункт 1: Суда, стоящие на рейде.</p>		
	<p>47</p>	
<p>Статья 3.20, пункт 2: Толкаемые составы, стоящие на рейде.</p>		
	<p>48</p>	
<p>Статья 3.20, пункт 3: Малые суда, стоящие на рейде.</p>		

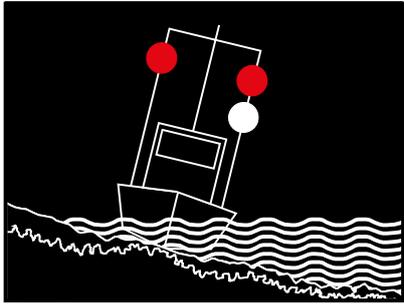
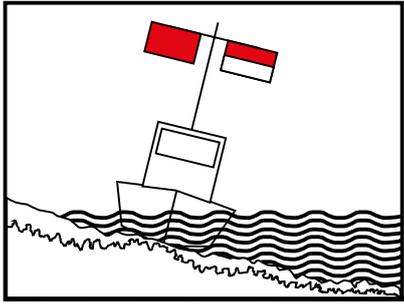
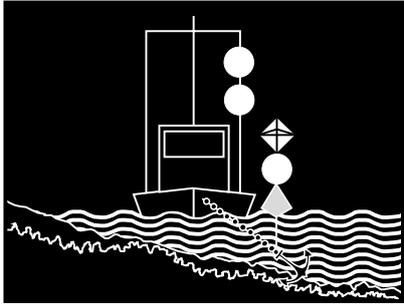
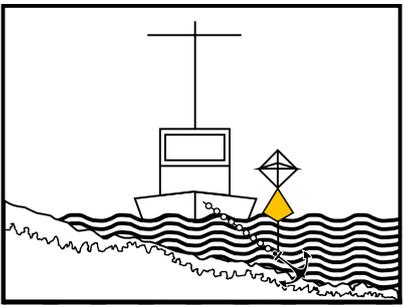
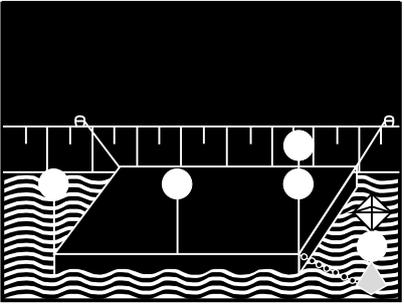
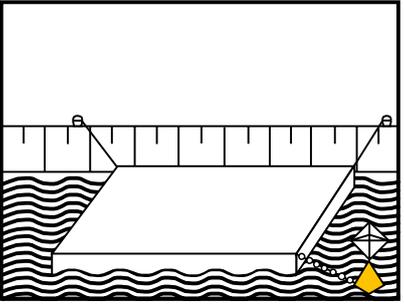
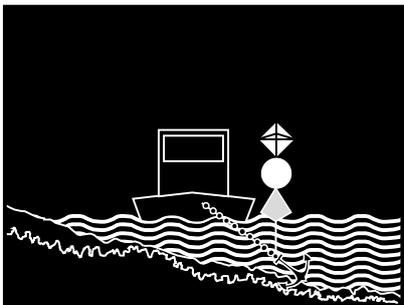
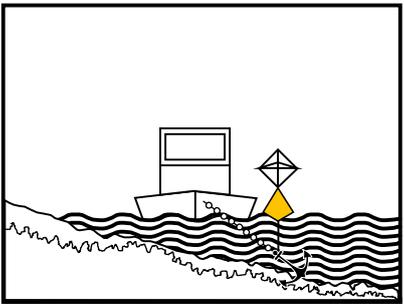
Ночью	Рисунок	Днем
	49	
	49 бис	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14.		
	49 тер	
	49 кватер	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, в соответствии с пунктом 2 статьи 3.14.		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p>49 КВИНКВИЕС</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14.</p>		
	<p>50</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14.</p>		
	<p>50 бис</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14.</p>		
	<p>50 тер</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14.</p>		

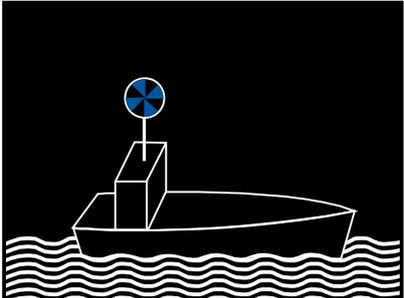
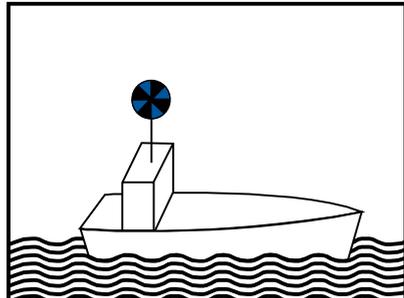
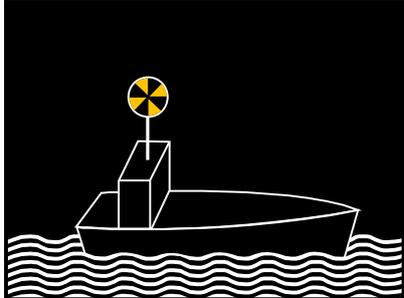
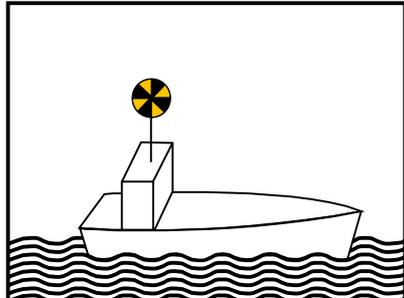
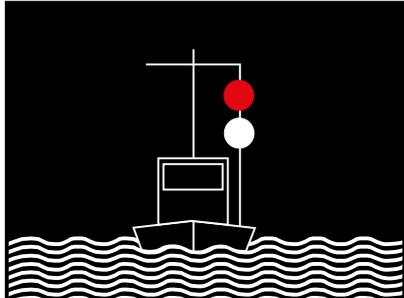
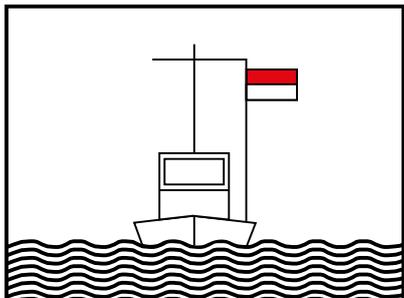
Ночью	Рисунок	Днем
	51	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 1 статьи 3.14.		
	51 бис	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 2 статьи 3.14.		
	51 тер	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, упомянутых в пункте 3 статьи 3.14.		
	52	
Статья 3.22, пункт 1: Не передвигающиеся самостоятельно паромы на стоянке у пристани.		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p>53</p>	
<p>Статья 3.22, пункт 2: Самостоятельно передвигающиеся паромы в режиме работы, находящиеся на стоянке у пристани.</p>		
	<p>54</p>	
<p>Статья 3.23: Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке.</p>		
	<p>55</p>	
<p>Статья 3.24: Суда, занятые рыбным промыслом, с сетными или крючковыми снастями, находящиеся на стоянке.</p>		
	<p>56</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункт а): Плавучие средства в процессе выполнения работ и находящиеся на стоянке суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с обеих сторон.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p style="text-align: center;">56 бис</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 4: Стоящие на мели или затонувшие суда; проход свободен с обеих сторон.</p>		
	<p style="text-align: center;">57</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункты а) и б): Плавающие средства в процессе выполнения работ и находящиеся на стоянке суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с одной стороны.</p>		
	<p style="text-align: center;">57 бис</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 4: Стоящие на мели или затонувшие суда; проход свободен с одной стороны.</p>		
	<p style="text-align: center;">58</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункт с), и пункт 4: Плавающие средства в процессе выполнения работ, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с обеих сторон.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p>59</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункты с) и d), и пункт 4: Плавучие средства в процессе выполнения работ, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с одной стороны.</p>		
	<p>60</p>	
<p>Статья 3.26: Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.</p>		
	<p>61</p>	
<p>Статья 3.26: Соединения плавучего материала и плавучие установки, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.</p>		
	<p>61 бис</p>	
<p>Статья 3.26: Сигнализация якорей судов, соединений плавучего материала и плавучих установок, которые могут представлять опасность для судоходства.</p>		

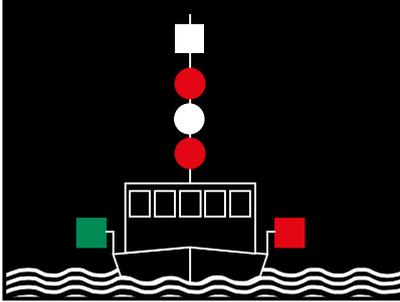
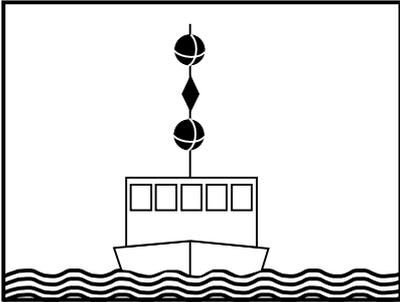
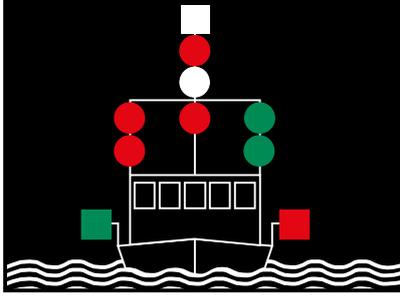
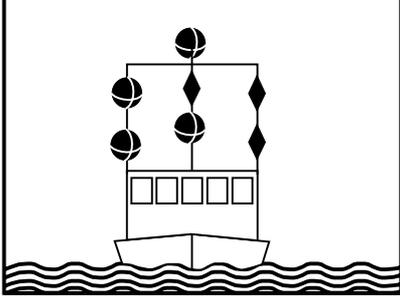
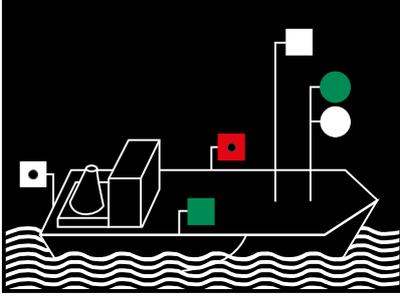
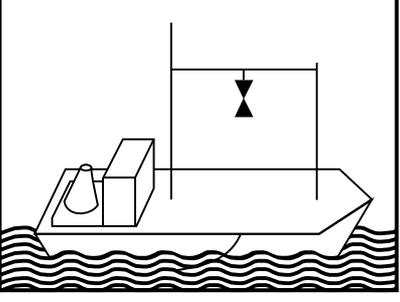
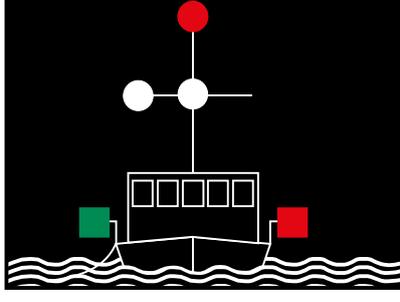
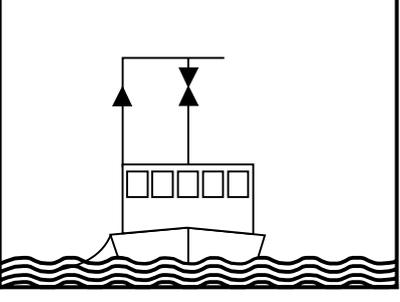
IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

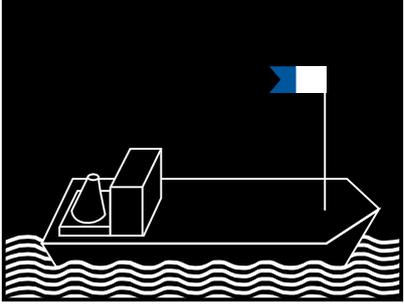
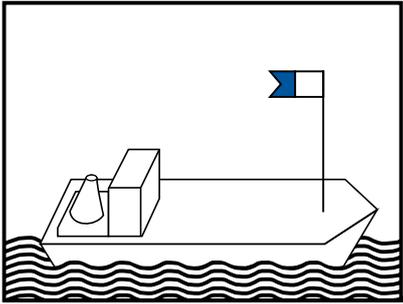
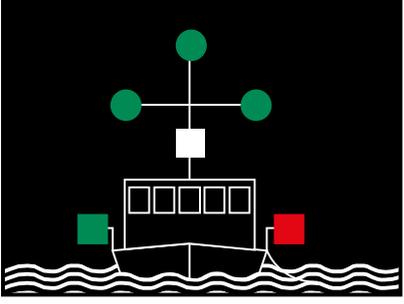
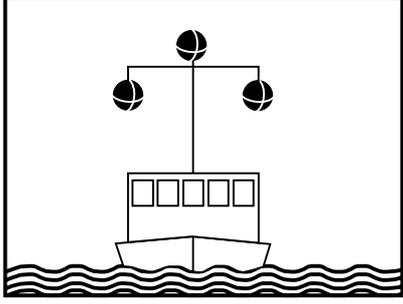
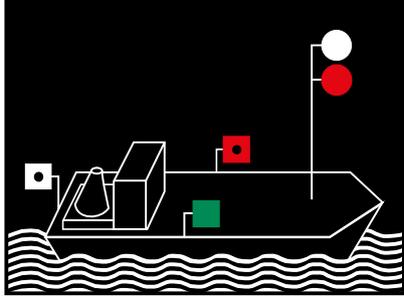
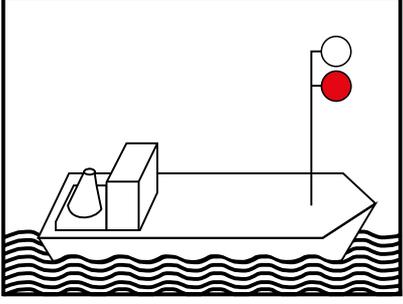
Ночью	Рисунок	Днем
	62	
<p>Статья 3.27: Дополнительная сигнализация судов органов надзора, пожарных и спасательных судов.</p>		
	63	
<p>Статья 3.28: Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути.</p>		
	64	
<p>Статья 3.29: Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения.</p>		
	65	
<p>Статья 3.30: Сигналы бедствия.</p>		

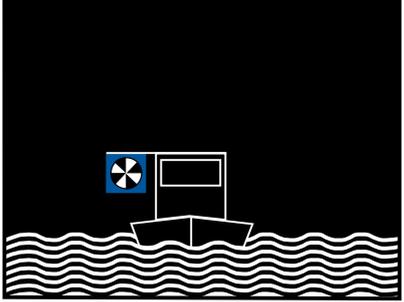
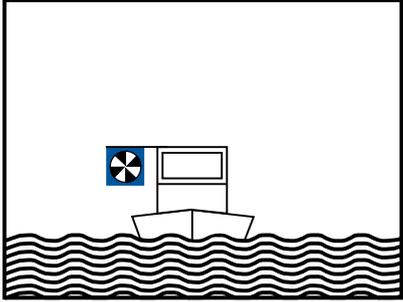
Ночью	Рисунок	Днем
	66	
		
Статья 3.31: Посторонним вход воспрещен ⁵ .		
	67	
		
Статья 3.32: Запрещение курить и использовать огонь и незащищенный свет ⁶ .		
	68	
Статья 3.33: Запрещение швартовки лагом (борт о борт) с другим судном. Статья 10.07 бис, пункт 8, подпункт а): Обязанность проявлять осторожность при бункеровке СПГ.		

⁵ Первый рисунок содержит новый знак «Запрещение доступа на борт». Второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

⁶ Первый рисунок содержит новый знак «Запрещение курения, использования огня и незащищенного света». Второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

Ночью	Рисунок	Днем
	69	
Статья 3.34, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможностью маневрирования.		
	70	
Статья 3.34, пункт 2: Дополнительная сигнализация судов с ограниченной возможности маневрирования; проход свободен с одной стороны.		
	71	
Статья 3.35, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, занятых протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер).		
	72	
Статья 3.35, пункт 2: Рыболовные суда, за исключением траулеров, орудие лова которых простирается на расстояние более 150 м по горизонтали от судна.		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p>73</p>	
<p>Статья 3.36: Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.</p>		
	<p>74</p>	
<p>Статья 3.37: Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.</p>		
	<p>75</p>	
<p>Статья 3.38: Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.</p>		
	<p>76</p>	
<p>Статья 2.06: Оповестительный знак судов, использующих в качестве топлива СПГ.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
 A black square representing a night scene. At the bottom, there are white wavy lines representing water. A white silhouette of a vessel is shown moving upwards. On the left side of the vessel, there is a blue square light with a white compass rose pattern. On the right side, there is a white rectangular light.	77	 A white square representing a day scene. At the bottom, there are black wavy lines representing water. A white silhouette of a vessel is shown moving upwards. On the left side of the vessel, there is a blue square with a white compass rose pattern. On the right side, there is a white rectangular shape representing a light.
<p>Статья 6.04, пункты 4 и 6: Встречное плавание: идущие вверх по течению суда, уступающие путь идущим вниз по течению судам с правого борта (голубой щит является факультативным).</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

(Нет положений)⁷

⁷ Предписания, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (резолюция № 61), добавление 7 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки».

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

(Нет положений)⁸

⁸ Предписания, касающиеся силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней, включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61), добавление 7 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки».

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

Требования к звучности сигналов включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (резолюция № 61, добавление 7 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки»).

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Требования к контролю уровня акустического давления включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (резолюция № 61, добавление 7 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки»).

III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Звуковые сигналы, не являющиеся ударами сигнального колокола или трехтональными звуковыми сигналами, должны заключаться в подаче одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

- a) короткий звук: звук продолжительностью примерно в одну секунду;
- b) продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в четыре секунды.

Интервал между двумя следующими один за другим звуками должен составлять примерно одну секунду, за исключением серии очень коротких звуков, которая должна состоять из ряда по крайней мере шести звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалами такой же продолжительности.

А. ОБЩИЕ СИГНАЛЫ

	1 продолжительный звук	«Внимание»	
	1 короткий звук	«Изменяю свой курс вправо»	
	2 коротких звука	«Изменяю свой курс влево»	
	3 коротких звука	«Мои двигатели работают на задний ход»	
	4 коротких звука	«Не могу маневрировать»	
	Повторяющиеся 1 короткий и 1 продолжительный звуки	«Держитесь в стороне от меня»	
	Серия очень коротких звуков	«Непосредственная опасность столкновения»	
	Повторяющиеся продолжительные звуки	«Сигналы бедствия»	Статья 4.04
	Удары сигнального колокола		

В. СИГНАЛЫ ВСТРЕЧНОГО ПЛАВАНИЯ

Просьба о прохождении левым бортом

■	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	«Хочу пройти левым бортом»	Статья 6.04, пункт 5
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	«Согласен, проходите левым бортом»	Статья 6.04, пункт 6
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	«Не согласен, проходите правым бортом»	Статья 6.05, пункт 3
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	«Согласен, прохожу правым бортом»	Статья 6.05, пункт 4

Просьба о прохождении правым бортом

■	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	«Хочу пройти правым бортом»	Статья 6.04, пункт 5
■ ■	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	«Согласен, проходите правым бортом»	Статья 6.04, пункт 6
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	«Не согласен, проходите левым бортом»	Статья 6.05, пункт 3
■	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	«Согласен, прохожу левым бортом»	Статья 6.05, пункт 4

С. СИГНАЛЫ ОБГОНА

<i>Просьба об обгоне по левому борту</i>				
	2 продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	«Хочу обойти по вашему левому борту»	Статья 6.10, пункт 2	
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	«Согласен, обходите по моему левому борту»	Статья 6.10, пункт 3	
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	«Не согласен, обходите по моему правому борту»	Статья 6.10, пункт 4	
	1 короткий звук, подаваемый обгоняющим судном	«Согласен, обхожу по вашему правому борту»	Статья 6.10, пункт 4	
<i>Просьба об обгоне по правому борту</i>				
	2 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	«Хочу обойти по вашему правому борту»	Статья 6.10, пункт 2	
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	«Согласен, обходите по моему правому борту»	Статья 6.10, пункт 3	
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	«Не согласен, обходите по моему левому борту»	Статья 6.10, пункт 4	
	2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	«Согласен, обхожу по вашему левому борту»	Статья 6.10, пункт 4	
<i>Невозможность обгона</i>				
	5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	«Меня обгонять нельзя»	Статья 6.10, пункт 5	

D. СИГНАЛЫ ПОВОРОТА

	1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук	«Намерен повернуть направо»	Статья 6.13, пункт 2
	1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука	«Намерен повернуть налево»	Статья 6.13, пункт 2

E. ПОРТЫ И ПРИТОКИ: ВХОД И ВЫХОД С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ОСНОВНОГО ВОДНОГО ПУТИ

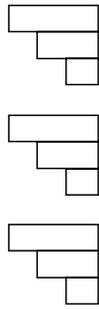
E.1	Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них		
		3 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук	«Намерен идти направо» Статья 6.16, пункт 2
		3 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука	«Намерен идти налево» Статья 6.16, пункт 2
E.2	Сигналы при выходе на основной водный путь из портов и притоков для его пересечения		
		3 продолжительных звука	«Намерен пересечь» Статья 6.16, пункт 2

За ними при необходимости следуют:

	1 продолжительный звук, за которым следует 1 короткий звук	«Намерен идти направо»	Статья 6.16, пункт 2
	1 продолжительный звук, за которым следуют 2 коротких звука	«Намерен идти налево»	Статья 6.16, пункт 2

Ф. СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

(a) Суда, идущие при помощи радиолокатора



Трехтональный сигнал, повторяющийся с необходимой частотой

Статья 6.32, пункт 4, подпункт а)

i) суда, идущие вниз, за исключением малых судов



1 продолжительный звук

Статья 6.32, пункт 4, подпункт с)

ii) одиночные суда, идущие вверх

(b) Суда, идущие без помощи радиолокатора



1 продолжительный звук, повторяющийся с интервалом не более одной минуты

Статья 6.33, пункт 1, подпункт б)

i) все одиночные суда



Один продолжительный звук, за которым следуют четыре коротких звука, с повторением с интервалами не более одной минуты.

Статья 6.33, пункт 2

ii) паромы, идущие без помощи радиолокатора

(c) Суда на стоянке при невозможности установления радиотелефонной связи с приближающимися судами



Удары сигнального колокола, повторяющиеся с интервалом не более одной минуты

Статья 6.31, пункт 3

Суда и плавучие средства, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ

- 1) Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в части I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в части II.
- 2) Для повышения заметности щиты могут быть окаймлены узкой белой полосой по внешнему контуру.

I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

A. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

A.1 Запрещение прохода (общий сигнальный знак)
(см. статьи 3.25, подпункт b) пункта 2, 6.08, пункт 2, 6.16, пункт 5, 6.22, 6.22 бис, 6.25, 6.26, 6.27, пункт 1, и 6.28 бис)

A.1a
щиты
либо



Два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение

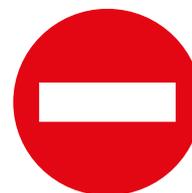
A.1b, A.1c и
A.1d
красные огни
либо



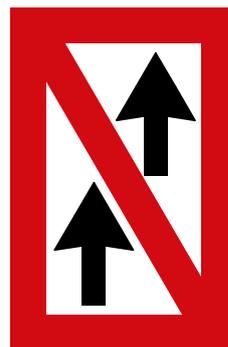
A.1e и A.1f
красные флаги



A.1.1 Участки, закрытые для использования, запрещение прохода, за исключением малых немоторных судов
(см. статью 6.22)



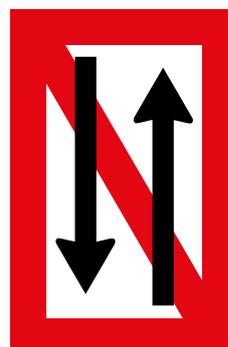
A.2 Запрещение всякого обгона
(см. статью 6.11, подпункт а))



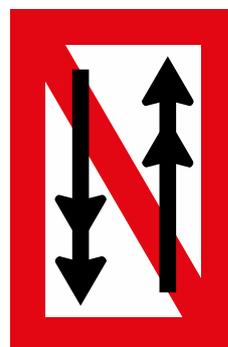
A.3 Запрещение обгона, касающееся только составов
(см. статью 6.11, подпункт б))



A.4 Запрещение встречи и обгона
(см. статьи 6.08, пункт 1, и 6.11)



A.4.1 Запрещение встречи и обгона, касающееся только составов
(см. статьи 6.08, пункт 1, и 6.11)



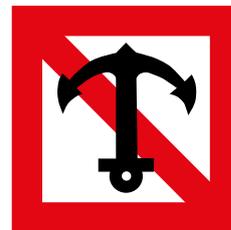
- A.5 Запрещение стоянки на стороне пути, на которой расположен щит (на якоре или на швартовых у берега) (см. статью 7.02, пункт 1)



- A.5.1 Запрещение стоянки судов на участке водной поверхности, ширина которого рассчитана от щита и указана на нем в метрах (см. статью 7.02, пункт 1)



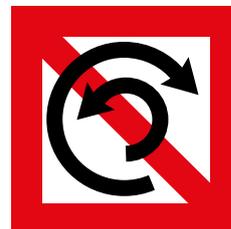
- A.6 Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы или цепи на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 6.18, пункт 2, и 7.03, подпункт b) пункта 1)



- A.7 Запрещение швартоваться у берега на стороне водного пути, на которой расположен щит (см. статью 7.04, подпункт b) пункта 1)

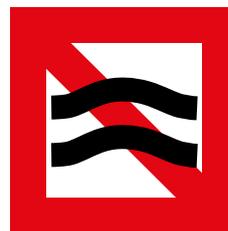


- A.8 Запрещение делать повороты (см. статью 6.13, пункт 5)



A.9 Запрещение создавать волнение, которое может причинить ущерб
(см. статьи 6.20, подпункт е) пункта 1, и 10.07 бис, подпункт b) пункта 8)

A.9a



либо
A.9b



A.10 Запрещение прохода вне
обозначенного пространства
(под пролетами мостов и при
прохождении плотин)
(см. статью 6.24, подпункт а) пункта 2)



A.11 Проход запрещен, но необходимо
приготовиться к движению
(см. статьи 6.26 и 6.28 бис)

A.11a



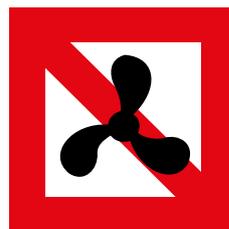
либо
A.11b



либо
A.11c
(красный огонь погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов
(см. статью 6.22, подпункт b) пункта 2)



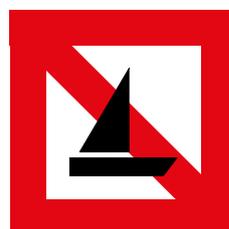
A.13 Запрещение плавания спортивных или прогулочных судов



A.14 Запрещение воднолыжного спорта



A.15 Запрещение плавания парусных судов



A.16 Запрещение плавания судов, которые не являются ни моторными, ни парусными



A.17 Запрещение плавания на парусных досках



A.18 Конец зоны скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



A.19 Спуск судов на воду или подъем на берег запрещен

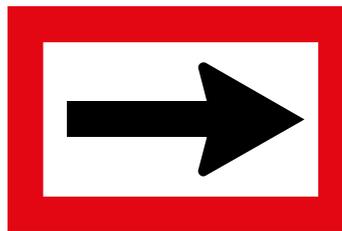


A.20 Запрещение плавания на водных мотоциклах



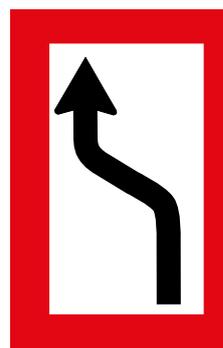
В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

- В.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой
(см. статью 6.12, пункт 1)

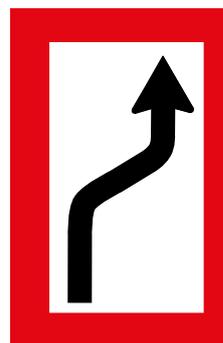


- В.2

- В.2а
Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с левого борта
(см. статью 6.12, пункт 1)

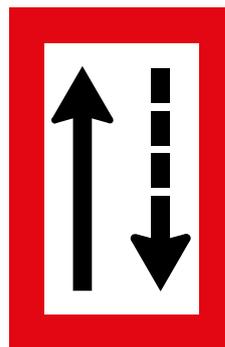


- В.2б
Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с правого борта
(см. статью 6.12, пункт 1)

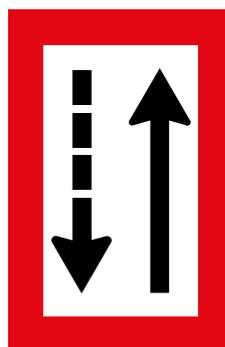


В.3

В.3а
 Предписание придерживаться стороны фарватера,
 находящейся с левого борта
 (см. статью 6.12, пункт 1)

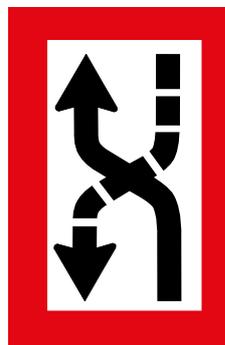


В.3б
 Предписание придерживаться стороны фарватера,
 находящейся с правого борта
 (см. статью 6.12, пункт 1)

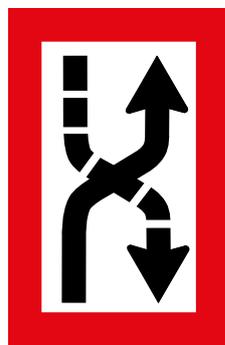


В.4

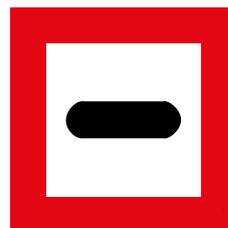
В.4а
 Предписание перейти на сторону
 фарватера, находящуюся с левого борта
 (см. статью 6.12, пункт 1)



В.4б
 Предписание перейти на сторону фарватера,
 находящуюся с правого борта
 (см. статью 6.12, пункт 1)



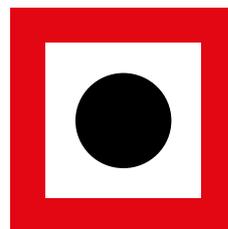
В.5 Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в настоящих Правилах (см. статьи 6.26, пункт 2, и 6.28, пункт 1)



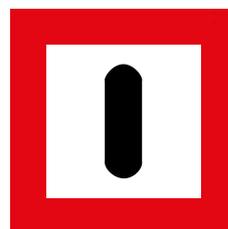
В.6 Предписание не превышать указанную скорость (в км/ч)



В.7 Предписание подать звуковой сигнал

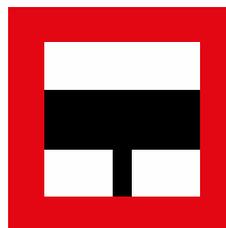


В.8 Предписание соблюдать особую бдительность (см. статью 6.08, пункт 2)

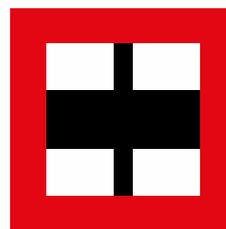


B.9 Предписание не входить на основной путь или не пересекать его, если этот маневр может заставить идущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость (см. статью 6.16, пункт 4)

B.9a



B.9b



B.10 Предписание судам, идущим по основному пути, изменить в случае необходимости свой курс или скорость, для того чтобы уступить путь судам, выходящим из порта или притока (см. статью 6.16, пункты 3 и 6)



В.11

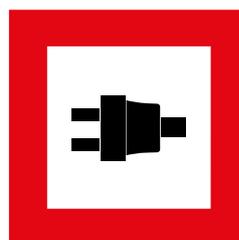
В.11а
Обязанность выйти на радиотелефонную связь
(см. статью 4.05, пункт 7)



В.11б
Обязанность выйти на радиотелефонную связь
на канале, указанном на знаке
(см. статью 4.05, пункт 7)

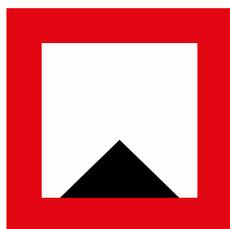


В.12 Обязанность подключения к береговой электросети
(см. статью 7.06, пункт 2)



С. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

С.1 Глубина ограничена

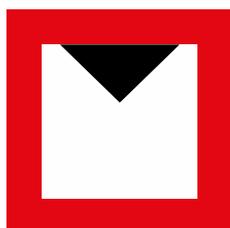


C.1a



C.1b

С.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена

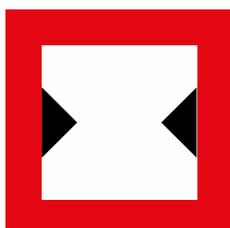


C.2a

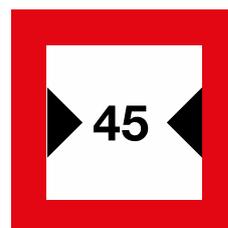


C.2b

С.3 Ширина прохода или фарватера ограничена



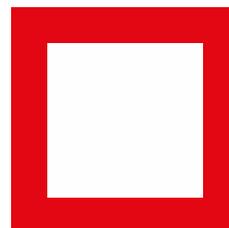
C.3a



C.3b

Примечание: на сигнальных знаках С.1, С.2 и С.3 могут быть также нанесены цифры, указывающие в метрах соответственно глубину, свободную высоту над уровнем воды и ширину фарватера или прохода.

С.4 Имеются ограничения судоходства: они указаны на информационной табличке под сигнальным знаком



С.5 Фарватер удален от берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам



C.5a



C.5b

D. ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ

D.1 Рекомендуемый проход

а) в обоих направлениях
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



D.1a

либо



D.1b

б) только в указанном направлении (проход в противоположном направлении запрещается)
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



D.1c



либо



D.1d



D.1e



либо

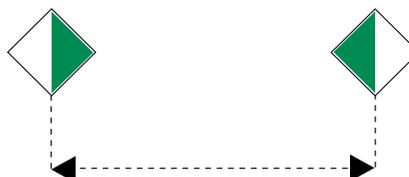


D.1f



D.2 Рекомендация держаться в указанном пространстве
(под пролетами мостов и при прохождении плотин)
(см. статью 6.24, подпункт б) пункта 2)

D.2a

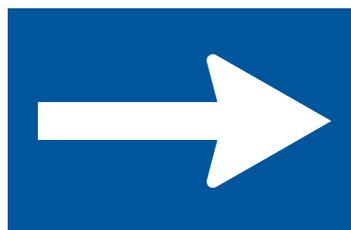


либо
D.2b

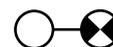


D.3 Рекомендация движения:

D.3a
В направлении стрелки



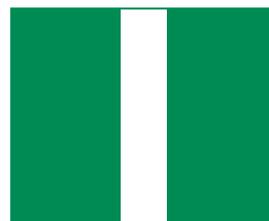
либо
D.3b
В направлении от постоянного огня
к изофазному огню



E. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

E.1 Разрешение прохода (общий сигнальный знак)
(см. статьи 6.08, пункт 2, 6.16, пункт 6, 6.26, 6.27, пункт 2, и 6.28 бис)

E.1a



либо
E.1b, E.1c и E.1d



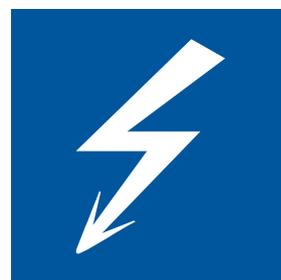
либо



либо



E.2 Указатель воздушных линий–переходов

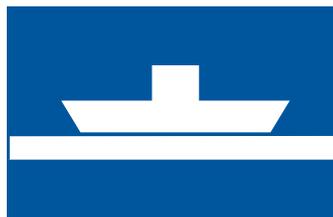


Е.3 Плотина

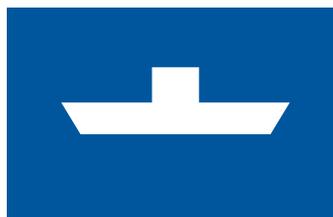


Е.4

Е.4а
Паром, не передвигающийся
самостоятельно



Е.4б
Паром, передвигающийся
самостоятельно



Е.5 Разрешение стоянки на стороне пути, на
которой расположен щит (на якоре или
на швартовых у берега)
(см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.05, пункт 1)



Е.5.1 Разрешение стоянки на участке водной
поверхности, ширина которого рассчитана
от щита и указана на нем в метрах
(см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.05, пункт 2)



- E.5.2 Разрешение стоянки на участке водной поверхности в обозначенных пределах, которые, рассчитаны от щита и указаны на нем в метрах (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.05, пункт 3)



- E.5.3 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.05, пункт 4)



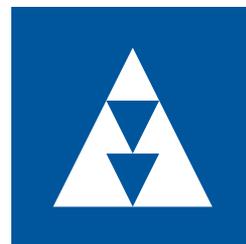
- E.5.4 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания методом толкания и для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



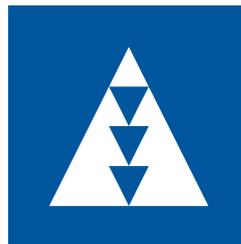
- E.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания методом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



- E.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания методом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



- Е.5.7 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания методом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



- Е.5.8 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания методом толкания, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



- Е.5.9 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания методом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



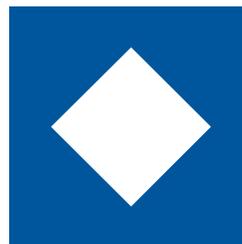
- Е.5.10 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания методом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



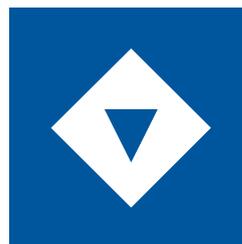
- Е.5.11 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания методом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



Е.5.12 Зона стоянки, отведенная для всех судов, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



Е.5.13 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



Е.5.14 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



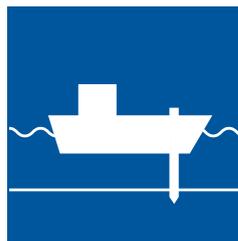
Е.5.15 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести на основании пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.06)



Е.6 Разрешение стоять на якоре либо волочить якоря, тросы или цепи на стороне пути, на которой расположен щит (см. статьи 6.18, пункт 3, 7.02, пункт 2, и 7.03, пункт 2)



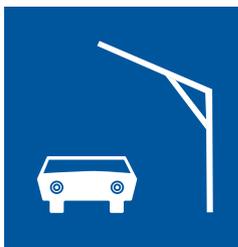
- Е.6.1 Разрешение использовать опоры
(см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.03, пункт 4)



- Е.7 Разрешение швартоваться у берега на стороне пути,
на которой расположен щит
(см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.04, пункт 2)



- Е.7.1 Причальный участок, предназначенный для
погрузки и разгрузки транспортных средств.
(Информация о максимально допустимой
продолжительности стоянки может быть
дополнительно указана на информационной
табличке, установленной под знаком)
(см. статью 7.02, пункт 2)



- Е.8 Указание места для поворота
(см. статьи 6.13, пункт 5, и 7.02, подпункт i) пункта 1)



E.9 Встречный путь рассматривается как приток пути, по которому идет судно
(см. статью 6.16, пункт 1)

E.9a



E.9b

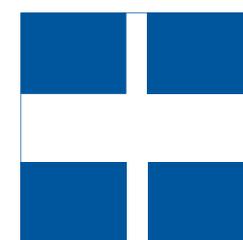


E.9c

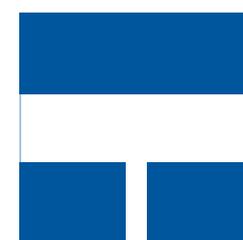


E.10 Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути
(см. статью 6.16, пункт 1)

E.10a



E.10b



Е.11 Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения (см. статью 6.12, пункт 1)

Е.11а



либо
Е.11б



Е.12 Предупреждающие сигнальные знаки: один или два белых огня:

а)
постоянный огонь (огни): впереди препятствие —
остановка обязательна, если это предусмотрено
правилами



Е.12а



Е.12б

либо

б)
изофазный огонь (огни): проход разрешен



Е.12с



Е.12д

либо

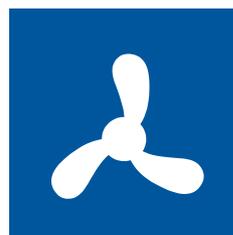
Е.13 Место забора питьевой воды



E.14 Телефон



E.15 Плавание моторных судов разрешено



E.16 Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено⁹



E.17 Воднолыжный спорт разрешен



E.18 Плавание парусных судов разрешено



⁹ Компетентные органы могут также разрешать этим знаком плавание малых судов.

E.19 Плавание судов, которые не являются ни моторными, ни парусными, разрешено



E.20 Плавание на парусных досках разрешено



E.21 Разрешение скоростного движения малых спортивных или прогулочных судов



E.22 Спуск малых судов на воду или подъем на берег разрешен



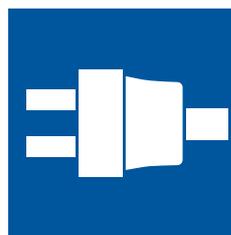
E.23 Возможность получить информацию о судоводных условиях по радиотелефонной связи на указанном канале



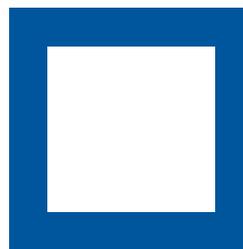
Е.24 Разрешение плавания на водных мотоциклах



Е.25 Электропитание



Е.26 Пункт зимнего отстоя



Е.26.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена в пункте зимнего отстоя



Е.27 Зимний затон



Е.27.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена в зимнем затоне
Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
Максимальное число рядов судов, стоящих борт к борту



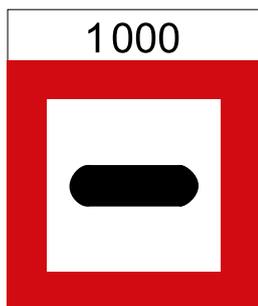
II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

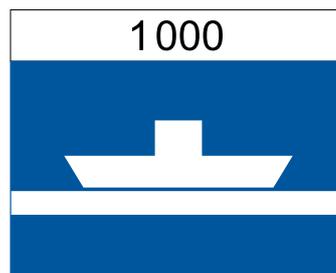
A. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком

Примечание: эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



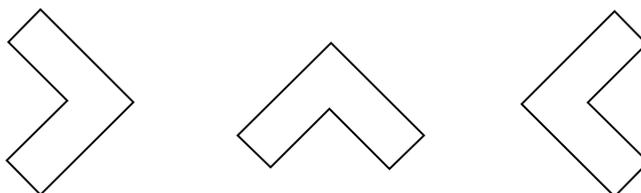
Остановка через 1000 м



Паром, не передвигающийся самостоятельно, через 1500 м

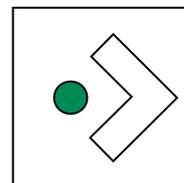
B. Дополнительный световой сигнал

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



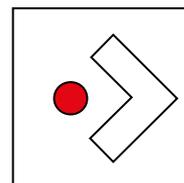
a) С зеленым огнем

Например: вход в затон по направлению стрелки разрешен



b) С красным огнем

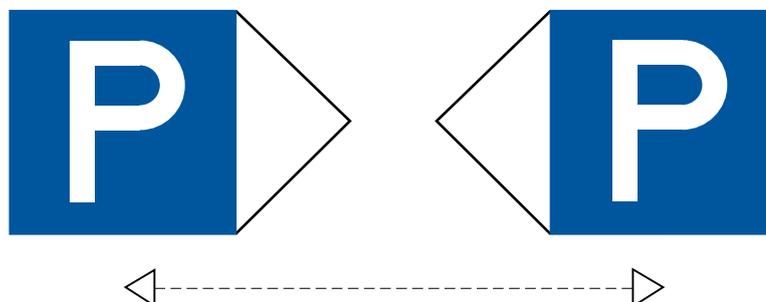
Например: вход в затон по направлению стрелки запрещен.



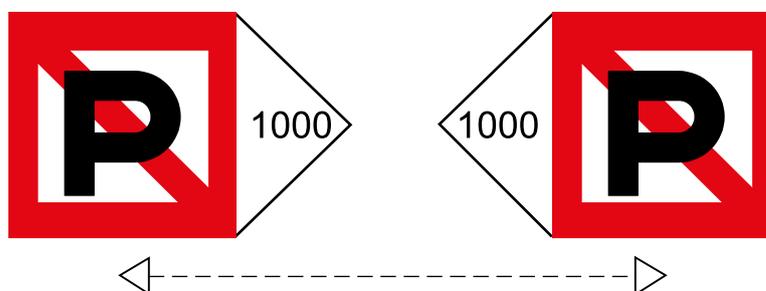
С. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

Примечание: стрелки необязательно должны быть белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним.

Примеры:



Разрешение стоянки



Запрещение стоянки (на расстоянии в 1000 м)

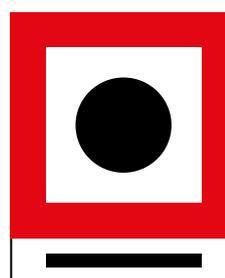
D. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией

Примечание: эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком.

Примеры:



Остановка для таможенного досмотра



Подать продолжительный звуковой сигнал

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

A. Навигационная обстановка водных путей

Водный путь и фарватер, а также опасные места и навигационные препятствия не всегда обозначены.

Плавающие сигнальные знаки водного пути закрепляются на расстоянии около 5 м от обозначаемых ими границ.

Буны и мелководье могут быть обозначены с помощью стационарных или плавающих сигнальных знаков. Эти знаки обычно располагают на границах бун и мелководья или перед ними.

Необходимо соблюдать достаточную дистанцию от стационарных и плавающих знаков во избежание посадки на мель или столкновения с препятствием.

B. Определения

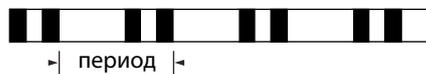
Огонь:	специальный огонь, используемый для обозначения судоходной обстановки.
Постоянный огонь:	огонь, испускающий непрерывный свет, сила и цвет которого остаются постоянными.
Ритмичный огонь:	огонь, имеющий характерную и периодически повторяющуюся последовательность проблесков, сила и цвет которых остаются постоянными.

С. Ритмичность огней

Затмевающийся огонь



Группозатмевающийся огонь



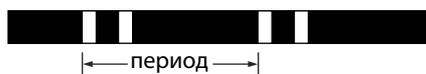
Изофазный огонь



Проблесковый огонь



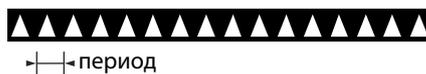
Группопроблесковый огонь



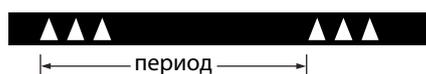
Сложный группопроблесковый огонь



Непрерывный частый проблесковый огонь или непрерывный очень частый проблесковый огонь



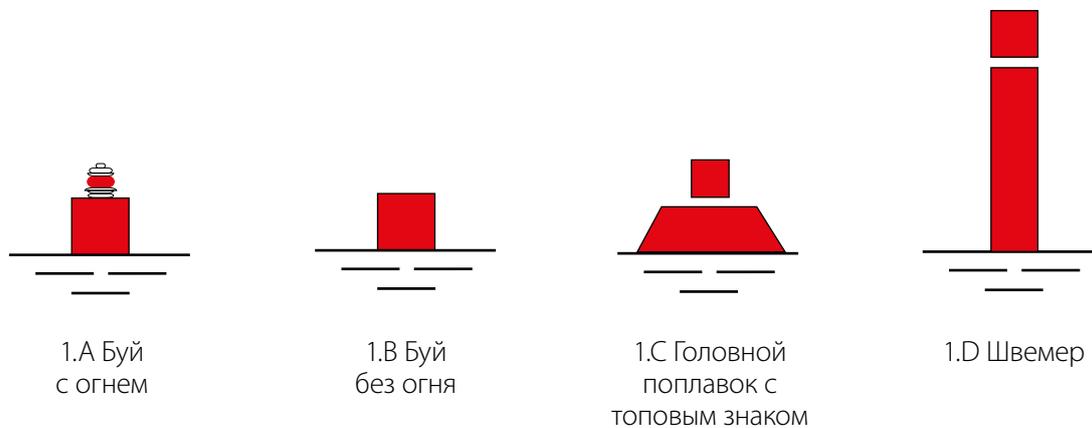
Частый группопроблесковый огонь или очень частый группопроблесковый огонь¹⁰



¹⁰ На втором рисунке продолжительный проблеск позволяет четко дифференцировать ритм.

II. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА

A. Правая сторона фарватера



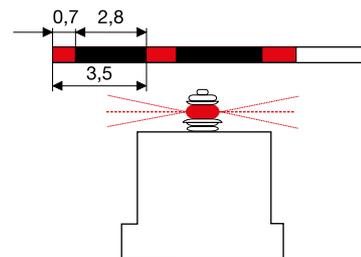
(рис. 1)

Цвет: красный

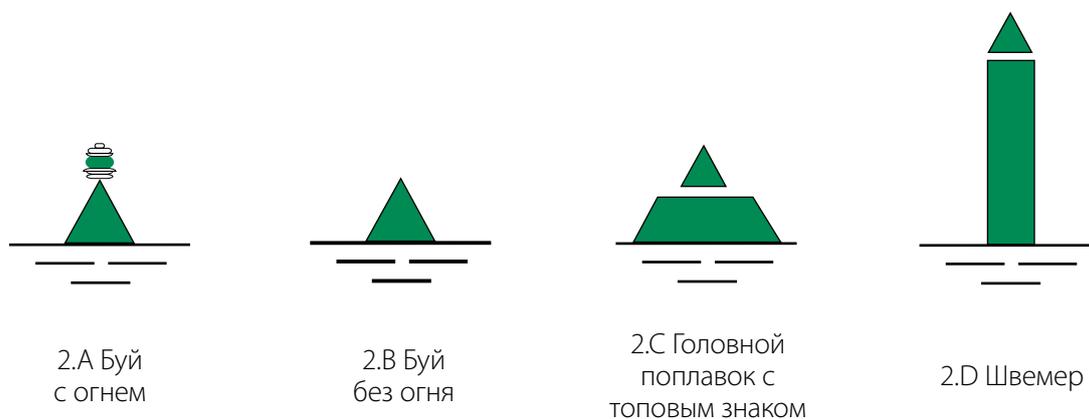
Форма: цилиндрический буй, либо буй с топовым знаком, либо швимер

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



В. Левая сторона фарватера



(рис. 2)

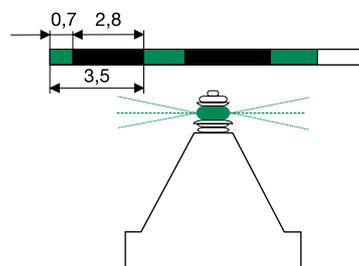
Цвет: зеленый

Форма: конический буй, либо буй с топовым знаком, либо швимер

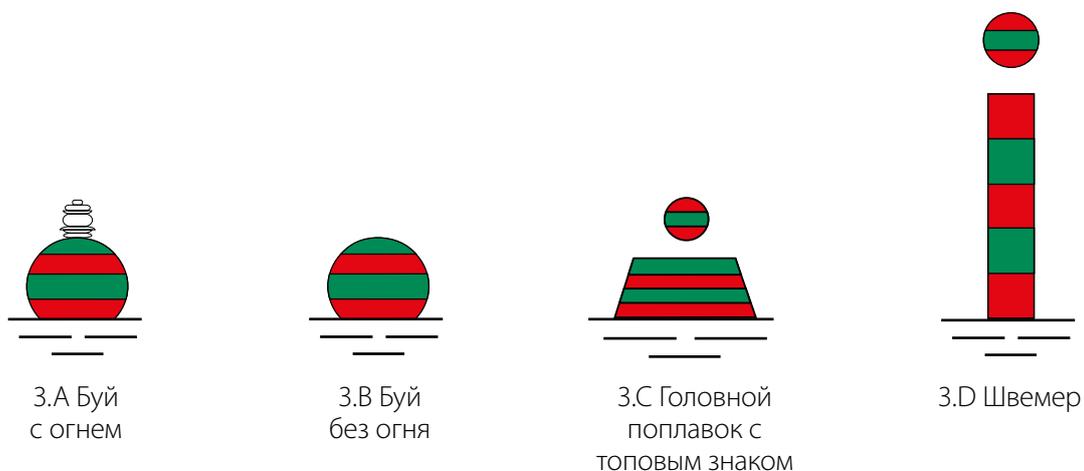
Топовый знак (если установлен): зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



С. Развилка фарватера



(рис. 3)

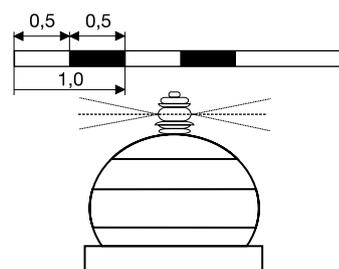
Цвет: горизонтальные красные и зеленые полосы

Форма: сферический буй и буй с топовым знаком или швемеер

Топовый знак (если установлен): сфера с горизонтальными красными и зелеными полосами

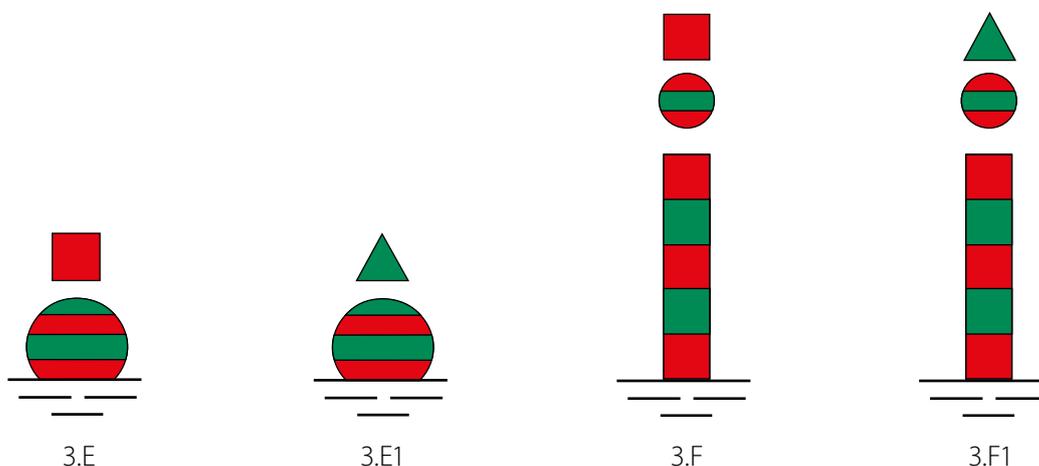
Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может быть белый группопроблесковый огонь с тремя проблесками в группе)

Как правило, с радиолокационным отражателем.



В случае необходимости красный топовый знак цилиндрической формы или зеленый топовый знак конической формы, установленный над знаком развилки, указывает, с какой стороны предпочтительно проходить (основной фарватер).

В зависимости от обстоятельств на этом знаке устанавливается красный или зеленый ритмичный огонь.



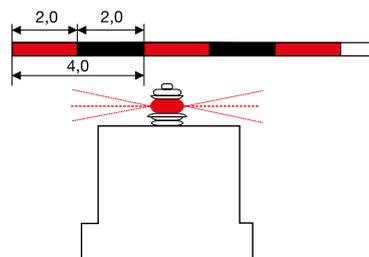
(рис. 4)

D. Фарватер вдоль зоны стоянки

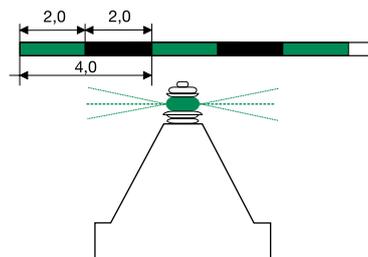
Белая буква «Р», нанесенная на буях, описанных в главах А и В настоящей части, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки. Если буи с нанесенной буквой «Р» оборудуются огнем, то ритм этого огня отличается от ритма огней других буев, ограждающих границы фарватера.

Пример:

Правая сторона фарватера



Левая сторона фарватера

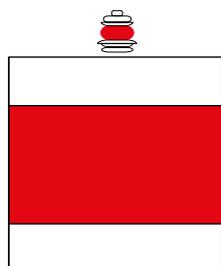


III. УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ (БЕРЕГОВЫЕ) СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА

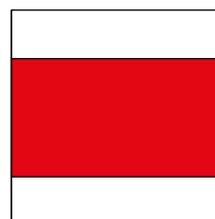
A. Береговые сигнальные знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

Эти знаки указывают положение фарватера по отношению к берегу и вместе с сигнальными знаками, установленными на судоходном пути, обозначают фарватер в тех местах, где он приближается к берегу; они используются также в качестве ориентиров.

1. Фарватер возле правого берега



4.A С огнем



4.B Без огня

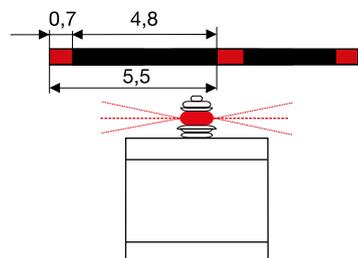
(рис. 5)

Цвет: красный/белый

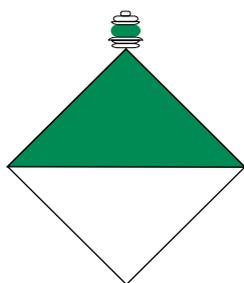
Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными сторонами), красный с двумя белыми горизонтальными полосами

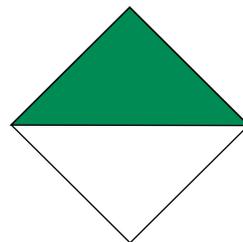
Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь.



2. Фарватер возле левого берега



5.A С огнем



5.B Без огня

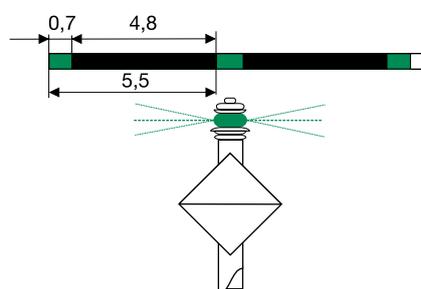
(рис. 6)

Цвет: зеленый/белый

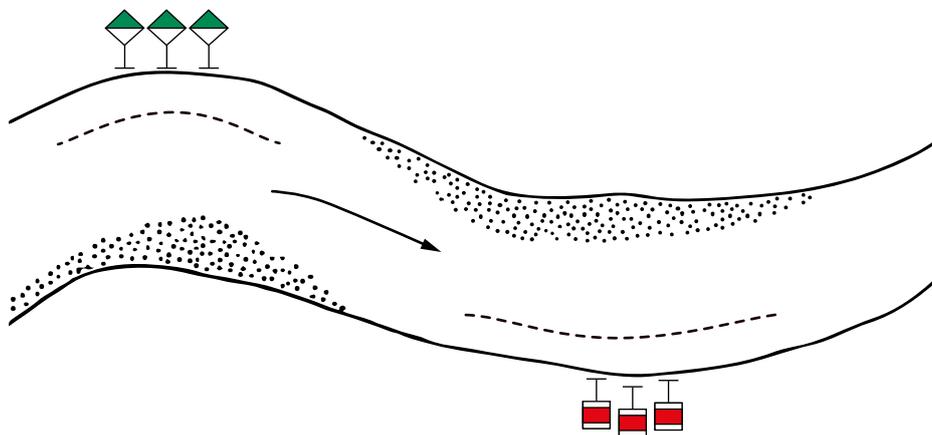
Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями), верхняя половина которого окрашена в зеленый, а нижняя — в белый цвет,

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь.



3. Использование береговых знаков



(рис. 7)

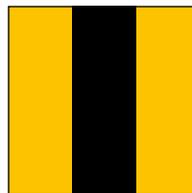
В. ПЕРЕВАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Эти знаки указывают место, в котором фарватер переходит от одного берега к другому, и обозначают также ось этого перевала.

1. Правый берег



4.C С огнем



4.D Без огня

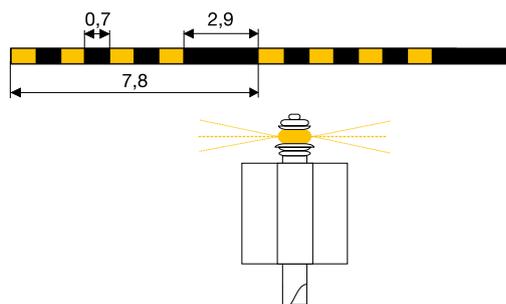
(рис. 8)

Цвет: желтый/черный

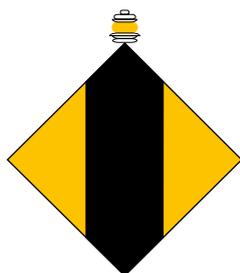
Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными сторонами) с черной вертикальной полосой посередине

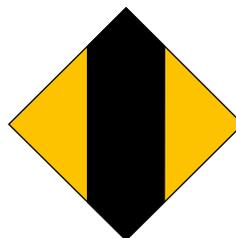
Огонь (если установлен): желтый проблесковый или затмевающийся огонь — с четной характеристикой, за исключением проблескового ритма с группами из двух проблесков.



2. Левый берег



5.C С огнем



5.D Без огня

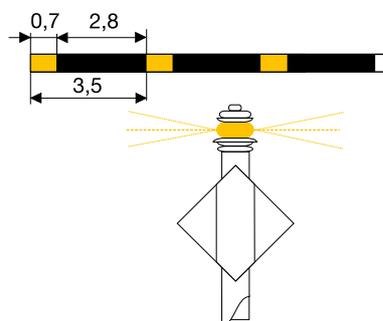
(рис. 9)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

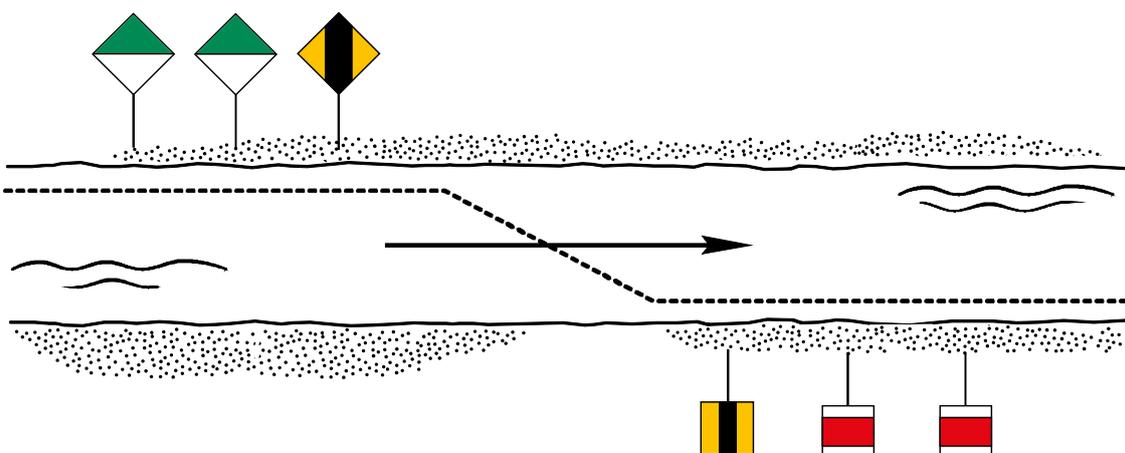
Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями) с черной вертикальной полосой посередине

Огонь (если установлен): желтый проблесковый или затмевающийся огонь — с нечетной характеристикой, за исключением проблескового ритма с группами из трех проблесков.



3. Использование береговых знаков

3.1 Простое указание перевала

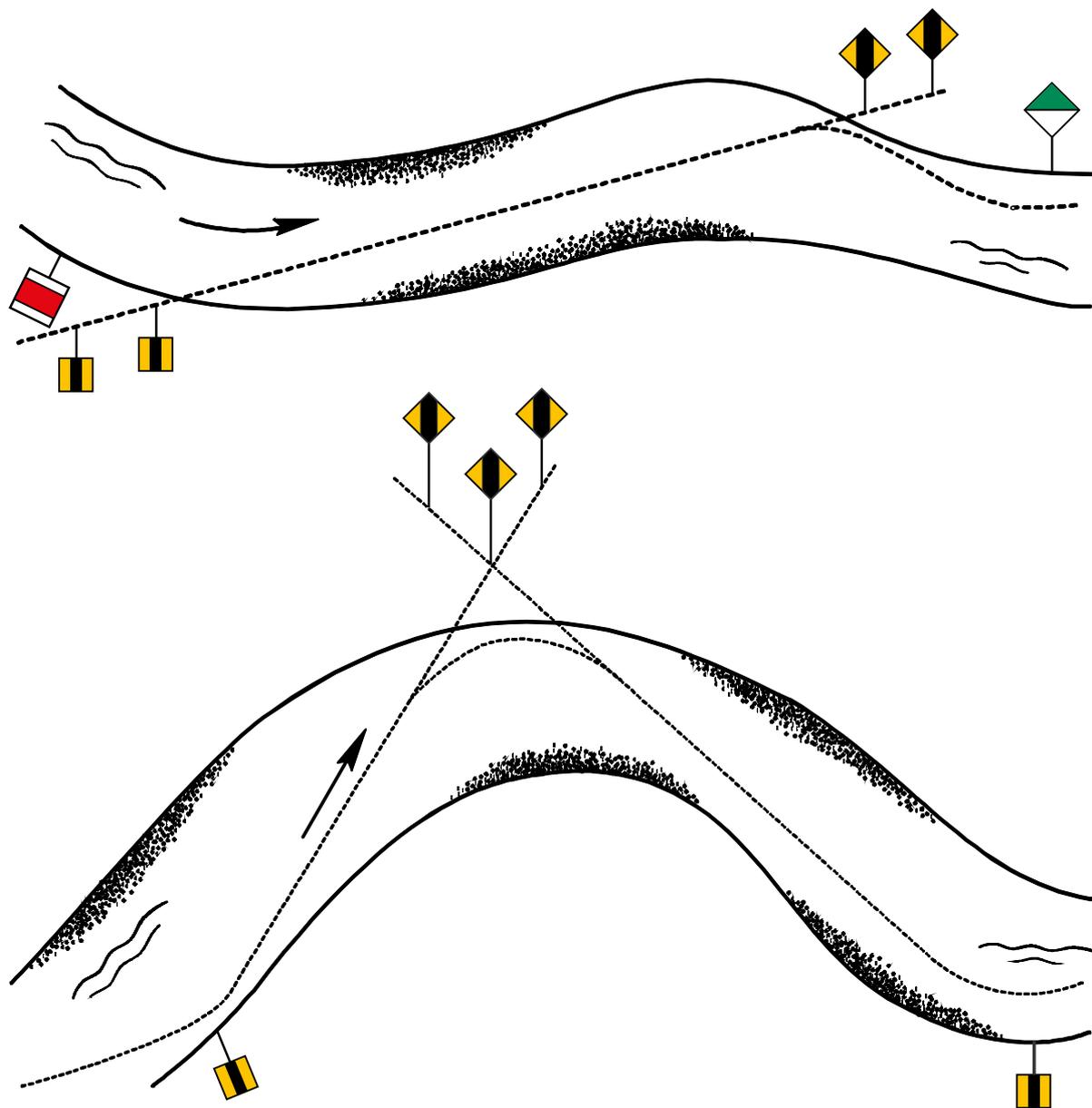


(рис. 10)

3.2 Указание оси длинного перевала

Два одинаковых сигнальных знака, установленных на одном и том же берегу один за другим, причем первый ниже второго, образуют створное ограждение, служащее для указания оси длинного перевала.

Огни (если установлены): желтые (ритм переднего и заднего огней должен быть одинаковым, однако задний огонь может быть постоянным).

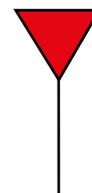


(рис. 11)

IV. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

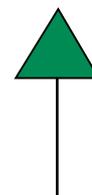
A. НЕПОДВИЖНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

1. Правый берег
Цвет: красный
Форма: стойка с топовым знаком
Топовый знак: красный конус вершиной вниз
Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь.



4.F
(рис. 12)

2. Левый берег
Цвет: зеленый
Форма: стойка с топовым знаком
Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх
Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь.



5.F
(рис. 13)

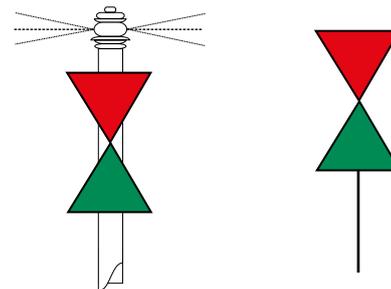
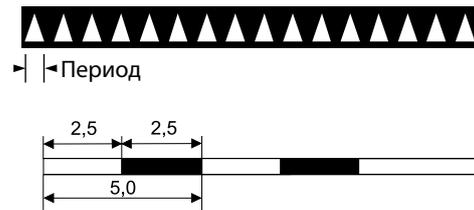
3. Развилка

Цвет: красный/зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: красный конус вершиной вниз над зеленым конусом вершиной вверх

Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может заменяться группопроблесковым огнем с тремя проблесками в группе).



6.A

6.B

(рис. 14)

Вышеупомянутые конусы могут заменяться треугольными белыми щитами, окаймленными красной или зеленой полосой.

4. Ответвления, устья и входы в порты

В местах приближения к ответвлениям, устьям и входам в порты берега с обеих сторон водного пути могут обозначаться до разделяющего мола сигнальными знаками, предусмотренными в пунктах 1 и 2 настоящей главы, рис. 12 и 13. Суда, входящие в порт, рассматриваются в качестве идущих вверх по течению.

В. ПЛАВУЧИЕ ЗНАКИ

1. Правый берег

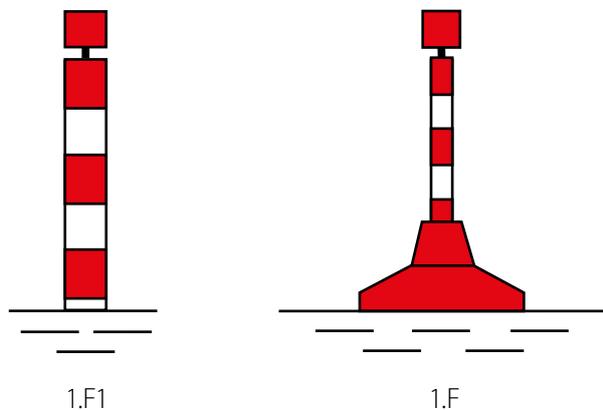
Цвет: горизонтальные красные и белые полосы

Форма: буй–швимер или швимер

Топовый знак: красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



(рис. 15)

2. Левый берег

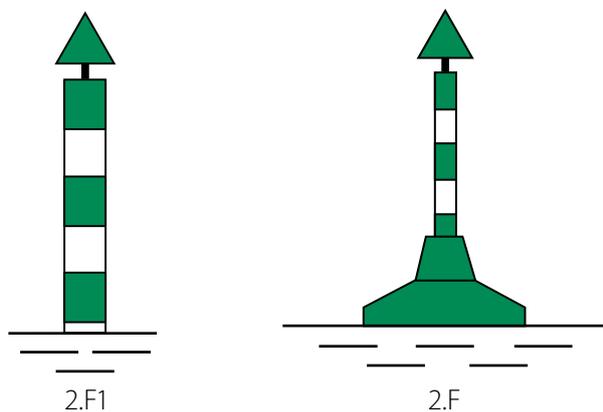
Цвет: горизонтальные зеленые и белые полосы

Форма: буй–швимер или швимер

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

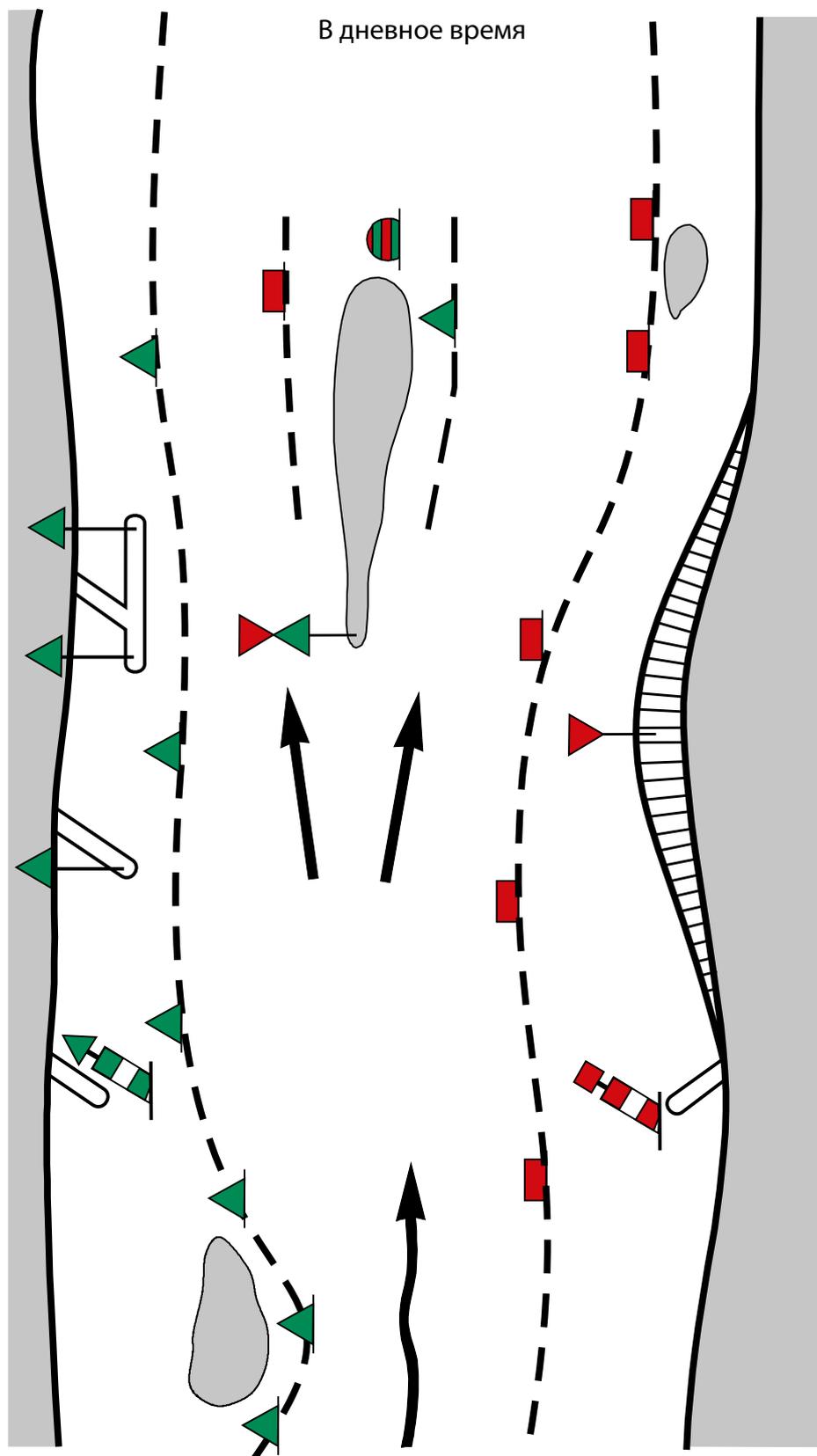
Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем..



(рис. 16)

Примеры применения сигнальных знаков, указанных в частях II и IV



(рис. 17)

IV БИС. ДРУГАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОПАСНЫХ МЕСТ И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ВОДНОМ ПУТИ

А. Разрешен проход со свободной стороны без снижения скорости

Ночью

Днем

Запрещенная сторона

Запрещенная сторона



красный огонь



сигнал А.1, запрещающий проход,

или



красный шар

Свободная сторона

Свободная сторона



два зеленых огня, расположенные один над другим



сигнал Е.1, разрешающий проход

или

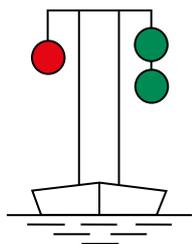


два двойных зеленых конуса, расположенные один над другим

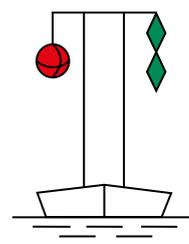
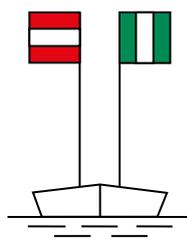
(рис. 17 бис)

Пример:

ночью



днем



(рис. 17 тер)

В. Разрешен проход со свободной стороны на сниженной скорости (во избежание создания волнения)

Ночью

Днем

Запрещенная сторона

Запрещенная сторона



красный огонь



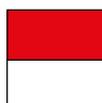
красный флаг или красный щит

Свободная сторона

Свободная сторона



красный огонь над
белым огнем

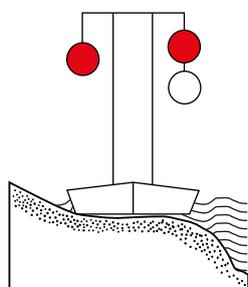


красный флаг или щит над
белым флагом или щитом

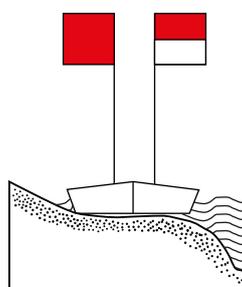
(рис. 17 кватер)

Пример:

НОЧЬЮ



ДНЕМ

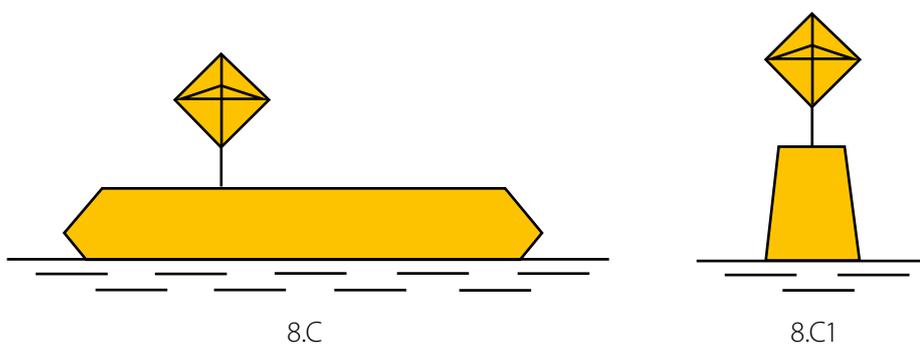


(рис. 17 квинквиес)

V. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

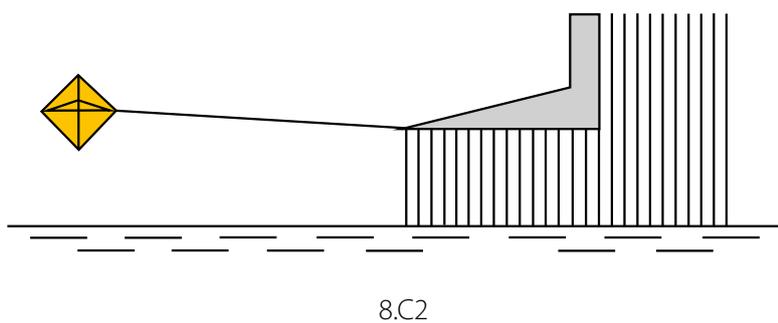
A. ОБОЗНАЧЕНИЕ ОПОР МОСТОВ (В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ)

1. Желтые буи с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор)



(рис. 18)

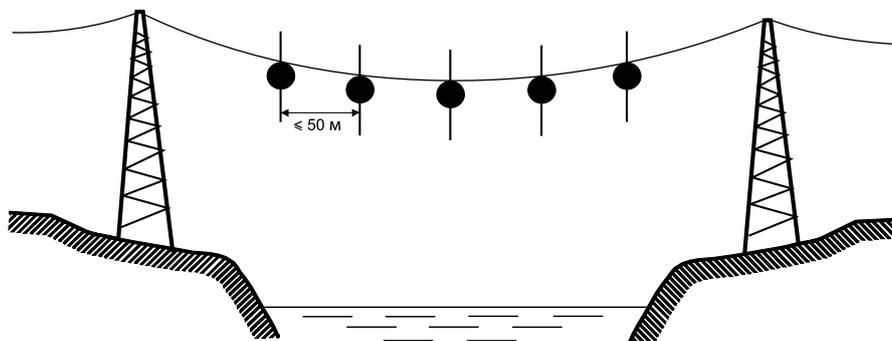
2. Шест с радиолокационным отражателем, устанавливаемый выше и ниже по течению от мостовых опор



(рис. 19)

В. ОБОЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ (В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ)

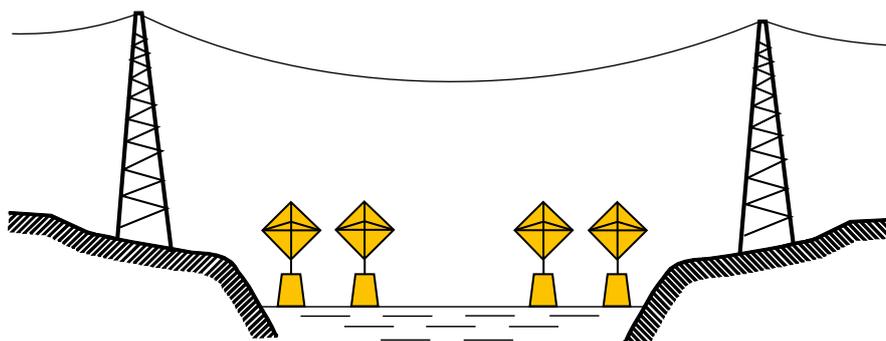
1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередачи)



8.C3

(рис. 20)

2. Радиолокационные отражатели, помещаемые на желтые буи, устанавливаемые парами у каждого берега (каждая пара дает радиолокационное изображение в виде двух расположенных рядом точек, обозначающих воздушную линию электропередачи)



8.C4

(рис. 21)

VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ОЗЕРАХ И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

A. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА, НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ И ПРЕПЯТСТВИЯ ОСОБОГО ХАРАКТЕРА

1. Кардинальные знаки

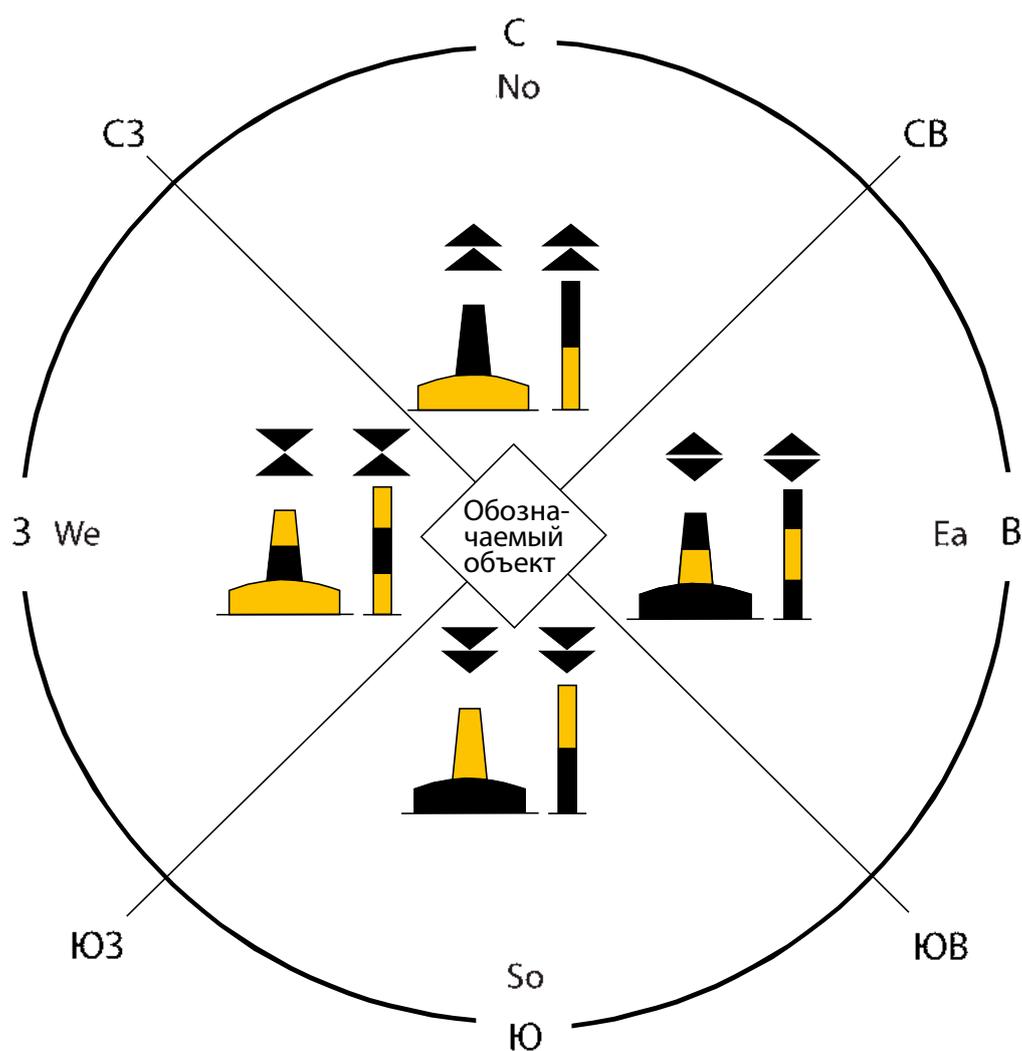
Определение квадрантов и знаков

Четыре квадранта (Север, Восток, Юг и Запад) ограничены истинными пеленгами СЗ–СВ, СВ–ЮВ, ЮВ–ЮЗ, ЮЗ–СЗ, взятыми из обозначаемого объекта.

Кардинальный знак называется по наименованию квадранта, в котором он находится.

Название кардинального знака указывает, что по отношению к этому знаку надо проходить в квадранте, название которого носит этот знак.

Описание кардинальных знаков



(рис. 22)

Кардинальный знак Север

Цвет: верхняя часть — черная нижняя часть – желтая

Форма: веха или швемемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса вершинами вверх

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: непрерывный очень частый проблесковый или непрерывный частый проблесковый.

Кардинальный знак Восток

Цвет: черный с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета

Форма: веха или швемемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса основаниями друг к другу

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группопроблесковый или частый группопроблесковый с тремя проблесками в группе.

Кардинальный знак Юг

Цвет: верхняя часть — желтая, нижняя часть – черная

Форма: веха или швемемер с топовым знаком

Топовый знак: два установленных один над другим черных конуса вершинами вниз

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группопроблесковый или частый группопроблесковый с шестью проблесками в группе, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью не менее 2 секунд.

Кардинальный знак Запад

Цвет: желтый с одной горизонтальной полосой черного цвета

Форма: веха или швемемер с топовым знаком

Топовый знак: два черных конуса, расположенные один над другим и соприкасающиеся вершинами

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группопроблесковый или частый группопроблесковый с девятью проблесками в группе.

2. Знаки, обозначающие отдельные опасные места

Знак для обозначения отдельных опасных мест представляет собой знак, устанавливаемый на отдельном опасном месте, окруженном судоходными водами, или поставленный на якорь над таким опасным местом.

Цвет: черный с одной или несколькими широкими горизонтальными полосами красного цвета

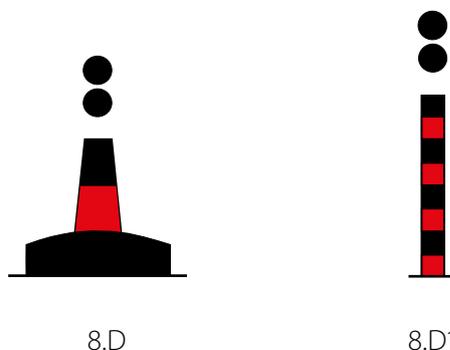
Форма: любая (обычно швеме́р или ве́ха) с топовым знаком

Топовый знак: две черные сферы, расположенные одна над другой

Огонь (если установлен):

цвет: белый

ритм: группопроблесковый с двумя проблесками в группе.



(рис. 23)

3. Сигнализация новых опасностей

Термин «новая опасность» используется для описания вновь выявленных опасностей, которые еще не указаны в навигационных документах. К числу новых опасностей относятся такие препятствия естественного происхождения, как песчаные отмели или скалы, либо такие опасности искусственного происхождения, как затонувшие суда.

Цвет: равное число вертикальных синих и желтых полос (минимум 4 полосы, максимум 8 полос)

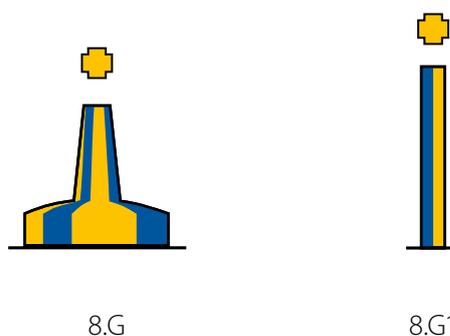
Форма: ве́ха или швеме́р

Топовый знак (если установлен): желтый крест, устанавливаемый вертикально или перпендикулярно

Огонь (если установлен):

Цвет: поочередно желтый/синий

Ритм: синий огонь с проблеском в 1 с, затмение продолжительностью в 0,5 с и желтый огонь с проблеском в 1 с.



(рис. 23 бис)

В. ОБОЗНАЧЕНИЕ ОСИ ФАРВАТЕРА, СЕРЕДИНЫ ФАРВАТЕРА И МЕСТ ПРИЧАЛИВАНИЯ

Знаки для обозначения безопасных вод

Цвет: вертикальные красные и белые полосы

Форма: сферический буй или веха, либо швемер с топовым знаком

Топовый знак (если установлен):

одна сфера красного цвета

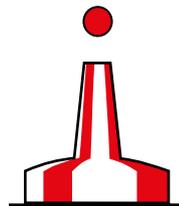
Огонь (если установлен):

цвет: белый

ритм: изофазный, регулярно затмевающийся с одним продолжительным проблеском каждые 10 секунд или сигнал «А» азбуки Морзе.



8.E



8.E1



8.E2

(рис. 24)

С. СИГНАЛИЗАЦИЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ НА ОЗЕРАХ

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность подается с помощью желтого проблескового огня с количеством проблесков около 40 в минуту.

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность означает возможность опасных явлений без указания времени их возникновения.

Предупреждение об угрожающей опасности

Предупреждение об угрожающей опасности подается с помощью желтого проблескового огня с количеством проблесков около 90 в минуту.

Сигнал опасности предупреждает о неизбежных опасных явлениях.

VII. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН

1. Специальные знаки

Знаки, основное назначение которых не заключается в облегчении судовождения, но которые указывают особую зону или сведения, упомянутые в соответствующих документах, например, знаки зоны военных маневров, знаки зоны отдыха.

Цвет: желтый

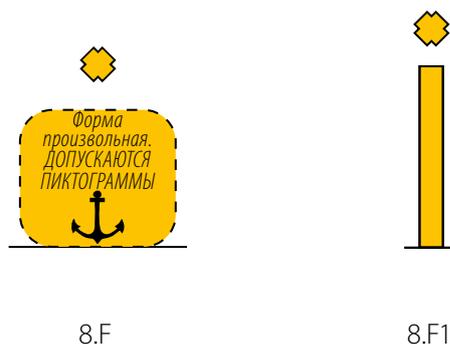
Форма: факультативная, но исключающая возможность ошибочного принятия за знаки, с помощью которых сообщается информация, касающаяся судоходства

Топовый знак (если установлен): фигура в виде желтого креста

Огонь:

Цвет: желтый

Ритм: любой, за исключением ритмов, приведенных в части VI.



(рис. 24 бис)

2. Характер запрещения или ограничения должен, по мере возможности, обозначаться в письменном виде (например, на картах) и с помощью информации на месте.

Информация на месте может наноситься на желтые буи. Она может также подаваться топовыми фигурами, установленными на бую, вместо топовой фигуры, предусмотренной выше. Например, буи, ограждающие зону, полностью запрещенную для судоходства, могут нести древко с жестким треугольным флажком красного цвета.

Информация может подаваться щитами, установленными на берегу и представляющими собой один из знаков запрещения или ограничения, предусмотренных в главах А и Е части I приложения 7. Эти щиты в случае необходимости дополняются стрелкой, указывающей направление участка, к которому относится данный знак (см. главу С части II приложения 7).

3. Если через прибрежную зону, запрещенную или регламентированную для одного или нескольких видов судов или работ, проходит фарватер, в котором на один из этих видов судов или деятельности не распространяется данное запрещение или ограничение (за исключением входа в порт, где применяются положения части II), стороны этого фарватера также могут обозначаться желтыми буями. В случае необходимости верхняя часть обоих буюв может окрашиваться в красный цвет справа и в зеленый цвет слева по отношению к судоводителю, выходящему из фарватера.

Установленные на берегу щиты E.15 – E.20, предусмотренные в приложении 7, указывают характер разрешения (например, щит «Воднолыжный спорт разрешен» устанавливается для указания фарватера, предназначенного для водных лыж, в зоне, где запрещено любое судоходства или только катание на водных лыжах); они могут быть дополнены стрелкой, предусмотренной в главе С части II приложения 7.

Если через зону, открытую для различных видов деятельности, проходит фарватер, на котором разрешается лишь один вид деятельности, стороны этого фарватера могут ограждаться таким же образом, как и в предыдущем случае. Щит на берегу может указывать на характер разрешаемого вида деятельности.

VIII. БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Буи, необходимые для не упомянутых выше целей, должны быть главным образом белого цвета. На них могут наноситься пиктограммы.

IX. ВХОДЫ В ПОРТ

1. Сигнализация входа

Днем:

с левого борта при входе: приспособление красного цвета, как правило цилиндрической формы, или стойка с цилиндрической топовой фигурой красного цвета, или нанесенный на моле красный прямоугольник;

с правого борта при входе: приспособление зеленого цвета, как правило конической формы, или стойка с конической топовой фигурой зеленого цвета, или нанесенный на моле зеленый треугольник вершиной вверх.

Ночью:

дневные сигнальные знаки, описанные выше, могут быть освещены.

Если используются огни:

с левого борта при входе: красный, как правило, ритмичный огонь;

с правого борта при входе: зеленый, как правило, ритмичный огонь.

В определенных случаях используется только один из этих огней.

2. Эти знаки могут также использоваться для обозначения входа в судоходные притоки, ответвления и затоны.

Иллюстрации к положениям частей VI, VII и IX приводятся на нижеследующей схеме.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9 ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

Стр. 1

Порядковый номер:

.....
Тип судна
Название судна

Единый европейский идентификационный номер или официальный номер судна:

Место выдачи:

Дата выдачи:

Настоящий журнал состоит из страниц.

Печать и подпись представителя компетентного органа, выдавшего настоящий журнал

Стр. 2

Выдача журналов учета отработанных масел

Первый журнал учета отработанных масел с порядковым номером 1 на стр. 1 выдается компетентным органам при предъявлении действительного судебного свидетельства или другого свидетельства, признанного равноценным. Этот орган указывает также сведения, предусмотренные на стр. 1.

Все последующие журналы, которым присваиваются последовательные порядковые номера, выдаются компетентным органам, но только после предъявления предыдущего журнала. На предыдущий журнал наносится нестираемая отметка «недействителен». Предыдущий журнал после его обновления должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после внесения в него последней записи.

Стр. 3 и последующие

1. Маслосодержащие отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, которые были приняты:

1.1 Отработанные масла: л

1.2 Подсланевая вода из:

кормового машинного отделения л

носового машинного отделения л

прочих помещений л

1.3 Прочие маслосодержащие отходы:

использованная ветошь: кг

отработанные смазочные вещества: кг

использованные фильтры: штук

емкости: штук

2. Замечания:

2.1 Отходы, в приеме которых отказано

2.2 Прочие замечания

Место:

Дата:

Печать и подпись представителя приемного сооружения

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

(Нет положений)¹¹

¹¹ Предписания, касающиеся общих технических параметров радиолокационной установки, включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (резолюция № 61), добавление 7 «Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки».

ПРИЛОЖЕНИЕ 11 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ

Номер: Год:

Бункеровочная станция / Автоцистерна	Бункеруемое судно
Наименование:	Наименование:
Единый европейский идентификационный номер /официальный номер судна:	Единый европейский идентификационный номер /официальный номер судна:
Судоводитель:	Судоводитель:
Управляющий бункеровки:	Лицо, ответственное за процедуру бункеровки (контролер бункеровки):

	Заливные горловины			Всего
	1	2	3	
Расположение заливной горловины (например, корма левого борта; танк носового подруливающего устройства; ...)				
Ёмкость танков, заправляемых через указанные заливные горловины:				
Содержимое танка перед началом бункеровки согласно показаниям уровня наполнения танка:				
Незаполненная емкость танка непосредственно до заливной горловины:				
Согласованное остаточное количество:				

Общие меры:

- Ошвартовка бункеруемого судна к бункеровочной станции произведена надлежащим образом и проверена.
- Освещение является достаточным для контроля за процедурой бункеровки.
- Обеспечена связь между управляющим бункеровки и контролером бункеровки.
- Шланги не подвергаются растягивающей нагрузке и перекручиванию; соблюдаются минимальные радиусы закругления.

Процедура бункеровки с использованием без использования защиты от переполнения (автоматического устройства отключения)

В случае использования заправочного шланга с закраиной или быстроразъемным соединением:

- Соединение заправочного шланга с заливной горловиной проверено и находится в исправном рабочем состоянии.

В случае использования заправочного шланга с наконечником:

- Контролер бункеровки ознакомлен с методом эксплуатации наконечника и может привести в действие устройство аварийной остановки.
- Наконечник достаточно глубоко проникает в заливную горловину и закреплен в этом положении.

Дата:

Место (км реки, номер причала):

Начало процедуры бункеровки (время):

Управляющий бункеровки:

Контролер бункеровки:

.....

.....

Подпись

Подпись

Окончание процедуры бункеровки (время):.....

ЕПСВВП

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Шестое пересмотренное издание

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) содержат основные правила, применимые к движению транспорта по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН, такие, как марки и шкалы осадки судов, судовая визуальная сигнализация, звуковая сигнализация и радиотелефонная связь, сигнальные знаки и судоходная обстановка водного пути, правила плавания, правила стоянки, требования о сигналах и предоставлении данных, а также предписания по предотвращению загрязнения водной среды и удалению отходов. Эти правила составляют правовую и техническую основу для национальных правил плавания по внутренним водным путям в государствах-членах ЕЭК ООН. ЕПСВВП регулярно обновляются одновременно с совершенствованием предписаний речных комиссий в регионе ЕЭК ООН, обеспечивая их постоянную гармонизацию.

Настоящее шестое пересмотренное издание ЕПСВВП, принятое резолюцией № 102 на шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) в ноябре 2021 года, заменяет пятый пересмотренный вариант приложения к резолюции № 24. В издании SC.3 учла передовой опыт современных правил плавания, установленных государствами-членами ЕЭК ООН и речными комиссиями, другие резолюции SC.3, положения европейских стандартов, принятых Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), и новые разработки в отрасли.

В частности, это издание содержит обновленные положения, касающиеся перечня документов, которые должны находиться на судне, остойчивости судов, перевозящих контейнеры, безопасности судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ, навигации с использованием радиолокатора, радиотелефонной связи, информационных и навигационных устройств, требований о предоставлении данных, предотвращения загрязнения воды с судов внутреннего плавания и других предписаний.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>