

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

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

БУДАПЕШТ, 2005 г.

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

НА ОСНОВАНИИ статьи 8, пункт "f" и статьи 23 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года,

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

Указанным Постановлением Комиссия решила:

- рекомендовать придунайским странам и Специальным речным администрациям ввести с 1 октября 1991 г. на своих участках реки новые Правила плавания на основе указанных Основных положений и Особых рекомендаций и проинформировать об этом Дунайскую Комиссию;
- просить придунайские страны при установлении новых Правил плавания учесть необходимость того, чтобы они состояли из двух частей:
 - a) Основных положений, в которых будут учтены порядок и нумерация глав, а также названия всех статей Основных положений, принятых Комиссией;
 - b) Особых положений, применение которых на своих участках придунайские страны и Специальные речные администрации сочтут необходимым в связи с местными судоходными условиями, с учетом принятых Основных положений и Особых рекомендаций;
- считать утратившими силу с 1 октября 1991 г. Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Постановлением Двадцать пятой сессии от 9 июня 1967 г. (док. ДК/СЕС 25/24) и дополненные Постановлениями Тридцать пятой сессии (док. ДК/СЕС 35/27), Тридцать шестой сессии (док. ДК/СЕС 36/53), Сороковой сессии (док. ДК/СЕС 40/25), Сорок второй сессии (док. ДК/СЕС 42/41).

В настоящее издание Основных положений о плавании по Дунаю (док. ДК/СЕС 48/10), принятых Постановлением Сорок восьмой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 48/21) от 25 апреля 1990 г., изменённых Постановлением Пятьдесят третьей сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 53/32) от 12 апреля 1995 г., внесены также изменения и дополнения, принятые Постановлением Пятьдесят пятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 55/52) от 24 апреля 1997 г., Постановлением Пятьдесят шестой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 56/32) от 27 апреля 1998 г. и Постановлением Шестидесятой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 60/47) от 23 апреля 2002 г. Этим Постановлением придунайским странам было рекомендовано ввести их в действие с 1 января 2003 г.

Кроме того, в данное издание также включены изменения и дополнения, принятые Постановлением Шестидесятой четвертой сессии Дунайской Комиссии (док. ДК/СЕС 64/9) от 18 мая 2005 г. Этим Постановлением странам-членам ДК было рекомендовано ввести их в действие с 1 января 2006 г.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	3
ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	
ГЛАВА 1: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
Статья 1.01 - Значение некоторых терминов	17
Статья 1.02 - Судоводитель	20
Статья 1.03 - Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	21
Статья 1.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность	21
Статья 1.05 - Управление в особых обстоятельствах	21
Статья 1.06 - Использование водного пути	22
Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров	22
Статья 1.08 - Конструкция, оборудование и экипаж судов	22
Статья 1.09 - Управление судном	23
Статья 1.10 - Судовые документы	23
Статья 1.11 - Правила плавания	24
Статья 1.12 - Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия	24
Статья 1.13 - Предохранение сигнальных знаков водного пути	25
Статья 1.14 - Повреждение искусственных сооружений	25
Статья 1.15 - Запрещение сброса в водный путь	25
Статья 1.16 - Спасание и оказание помощи	26
Статья 1.17 - Находящиеся на мели или затонувшие суда	26
Статья 1.18 - Обязательство освободить фарватер	26
Статья 1.19 - Особые распоряжения	27
Статья 1.20 - Контроль	27
Статья 1.21 - Особые перевозки	27
Статья 1.22 - Специальные временные предписания	28
Статья 1.23 - Проведение спортивных и других мероприятий	28

		Стр.
Статья 1.24	- Положения, касающиеся перевозки опасных грузов	28
Статья 1.25	- Убежище и зимний отстой судов	28
Статья 1.26	- Область применения настоящих Правил	28
ГЛАВА 2:	МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ	
Статья 2.01	- Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов	29
Статья 2.02	- Опознавательные знаки малых судов	30
Статья 2.03	- Обмер судов	30
Статья 2.04	- Грузовые марки и шкалы осадки	30
Статья 2.05	- Опознавательные знаки якорей	30а
ГЛАВА 3:	ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ		
Статья 3.01	- Применение и определения	31
Статья 3.02	- Огни	32
Статья 3.03	- Щиты, флаги и вымпелы	32
Статья 3.04	- Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	32
Статья 3.05	- Запрещенные огни и сигналы	32
Статья 3.06	- Запасные огни	33
Статья 3.07	- Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.	33
II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		
II. А. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ		
Статья 3.08	- Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов	33
Статья 3.09	- Ночная ходовая сигнализация буксируемых составов	34
Статья 3.10	- Ночная ходовая сигнализация толкаемых составов	35
Статья 3.11	- Ночная ходовая сигнализация счеленных групп	35

		Стр.
Статья 3.12	- Ночная ходовая сигнализация парусных судов	36
Статья 3.13	- Ночная ходовая сигнализация малых судов	36
Статья 3.14	- Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов, осуществляющих перевозки опасных грузов	37
Статья 3.15	- исключена	38
Статья 3.16	- Ночная ходовая сигнализация паромов	38
Статья 3.17	- исключена	39
Статья 3.18	- Дополнительная ночная сигнализация судов, потерявших маневренность	39
Статья 3.19	- Ночная ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	39

II. В. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20	- Ночная стояночная сигнализация судов	39
Статья 3.21	- Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов	40
Статья 3.22	- исключена	40
Статья 3.23	- Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов	40
Статья 3.24	- исключена	40
Статья 3.25	- Ночная стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	40
Статья 3.26	- Ночная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов	40
Статья 3.27	- Ночная сигнализация выполняющих работы плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов	41
Статья 3.28	- Ночная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	42

III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

III.A. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.29	- Дневная ходовая сигнализация буксируемых составов	42
Статья 3.30	- Дневная сигнализация судов, идущих под парусом и одновременно использующих свою силовую установку	43

		Стр.
Статья 3.31	- Дневная сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 м	43
Статья 3.32	- Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов, осуществляющих перевозки опасных грузов	43
Статья 3.33	- исключена	43
Статья 3.34	- Дневная ходовая сигнализация паромов	43
Статья 3.35	- Дополнительная дневная сигнализация судов, потерявших маневренность	44
Статья 3.36	- Дополнительная дневная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода	44

III.В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.36-бис	- Дневная стояночная сигнализация судов	44
Статья 3.37	- Дневная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов	44
Статья 3.38	- исключена	44
Статья 3.39	- исключена	45
Статья 3.40	- Дневная сигнализация сетей или других орудий лова рыболовных судов	45
Статья 3.41	- Дневная сигнализация выполняющих работы плавучих средств, а также находящихся на мели или затонувших судов	45
Статья 3.42	- Дневная сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	46

IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.43	- Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	46
Статья 3.44	- Запрещение курить или пользоваться огнем на борту	47
Статья 3.45	- Сигнализация судов речного надзора	47
Статья 3.46	- Сигналы бедствия	47
Статья 3.47	- Сигнализация запрещения боковой стоянки	48

		Стр.
Статья 3.48	- Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки	48
Статья 3.49	- Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути	49
ГЛАВА 4:	ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ, РАДИОЛОКАТОР	
Статья 4.01	- Общие положения	51
Статья 4.02	- Использование звуковых сигналов	52
Статья 4.03	- Запрещенные звуковые сигналы	52
Статья 4.04	- Радиотелефонная связь	52
Статья 4.05	- Радиолокатор	52a
ГЛАВА 5:	СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ	
Статья 5.01	- Сигнализация	53
Статья 5.02	- Судоходная обстановка	53
ГЛАВА 6:	ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ	
А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ		
Статья 6.01	- Определения	55
Статья 6.01-бис	- Суда, следующие с большой скоростью	55
Статья 6.02	- Малые суда	55
В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН		
Статья 6.03	- Общие принципы	56
Статья 6.03-бис	- Пересечение курсов	56
Статья 6.04	- Встречное плавание: общие правила	57
Статья 6.05	- Встречное плавание: отступления от общих правил	58
Статья 6.06	- Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега	59
Статья 6.07	- Расхождение в узких проходах	59

Стр.

Статья 6.08	- Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути	59
Статья 6.09	- Обгон: общие положения	60
Статья 6.10	- Обгон	60
Статья 6.11	- Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути	61

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12	- Плавание на участках, на которых путь предписан	62
Статья 6.13	- Поворот	62
Статья 6.14	- Управление судном при отходе	63
Статья 6.15	- Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава	63
Статья 6.16	- Порты и притоки: вход и выход с пересечением водного пути	63
Статья 6.17	- Параллельное плавание судов	64
Статья 6.18	- Запрещение волочить якоря, тросы или цепи	65
Статья 6.19	- Плавание дрейфом	65
Статья 6.20	- Болтанка	65
Статья 6.21	- Составы	66
Статья 6.22	- Временное прекращение судоходства	66
Статья 6.22-бис	- Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и стоящих на мели или затонувших судов	66

Д. ПАРОМЫ

Статья 6.23	- Правила, относящиеся к паромам	66
-------------	----------------------------------	----

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24	- Проход под мостами и проход плотин: общие положения	67
Статья 6.25	- Проход под постоянными мостами	67
Статья 6.26	- Проход через разводные мосты	68
Статья 6.27	- Проход плотин	69
Статья 6.28	- Проход шлюзов	69

	Стр.
Статья 6.28-бис - Вход в шлюзы и выход из них	71
Статья 6.29 - Порядок прохода через шлюзы	71

Ф. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости	72
Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки	73
Статья 6.32 - Плавание при помощи радиолокатора	74
Статья 6.33 - Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокаторов	75

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - Особые приоритеты	76
Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств	76
Статья 6.36 - Действия рыболовецких судов	76
Статья 6.37 - Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием	77

ГЛАВА 7: ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.01 - Общие принципы стоянки	79
Статья 7.02 - Стоянка	79
Статья 7.03 - Стоянка на якоре	80
Статья 7.04 - Швартовка	80
Статья 7.05 - Зона стоянки	81
Статья 7.06 - Разрешение стоянки для судов некоторых категорий	81
Статья 7.07 - Стоянка вблизи друг от друга судов, толкаемых составов и счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов	82
Статья 7.08 - Несение вахты	82

	Стр.
ГЛАВА 8: ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	
Статья 8.01 - Сигнальный знак - “Держись от меня в стороне”	83
Статья 8.02 - Заявления при перевозке опасных грузов	84
ГЛАВА 9: ЗАЩИТА ВОДНОЙ СРЕДЫ И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЕМЫХ НА БОРТУ СУДОВ	
Статья 9.01 - Определения	87
Статья 9.02 - Общие обязанности по бдительности	89
Статья 9.03 - Запрещение слива и сброса	89
Статья 9.04 - Сбор и обработка отходов на борту	89
Статья 9.05 - Журнал нефтяных операций, удаление отходов на пунктах сбора	90
Статья 9.06 - Нормы обработки отходов	90
Статья 9.07 - Сброс обработанных стоков	91
Статья 9.08 - Покраска и внешняя зачистка судов	91
ПРИЛОЖЕНИЯ К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	
1. Отличительная литера или группа литер страны порта приписки или места регистрации судов	95
2. Грузовые марки и шкалы осадки судов внутреннего плавания	97
3. Визуальная сигнализация судов	101
4. Цвет судовых огней	133
5. Светосила и дальность видимости судовых огней	137
6. Звуковые сигналы	141

	Стр.
7. Сигнальные знаки, регулирующие судоходство по водным путям	151
8. Судходная обстановка водных путей	173

*

*

*

ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ КОМПЕТЕНТНЫМИ ВЛАСТЯМИ ПРИДУНАЙСКИХ ГОСУДАРСТВ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ	183
--	-----

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ**

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.01 - Значение некоторых терминов

В настоящих Правилах

- a) термин “судно” означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
- b) термин “моторное судно” означает судно, приводимое в движение собственной механической установкой;
- c) термин “парусное судно” означает любое судно, передвигающееся с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;
- d) термин “малое судно” означает любое судно, длина корпуса которого меньше 20 м, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения счаленных групп, судов, не являющихся малыми судами, судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, и паромов;
- e) термин “плавучее средство” означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д.);
- f) термин “плавучая установка” означает любое плавучее сооружение, обычно не предназначенное для перемещения, как например, купальня, док, причал, ангар для судов;
- g) термин “соединение плавучего материала” означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучей установкой;
- h) термин “паром” означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами;
- i) термин “толкаемая баржа” означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания;
- j) термин “баржа морского судна” означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;
- k) термин “состав” означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;
- l) термин “буксируемый состав” означает любое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений

плавучих материалов, буксируемых одним или несколькими моторными судами, эти последние являются частью состава и называются буксирами;

- m) термин “толкаемый состав” означает жесткое соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом;
- n) термин “счаленная группа” означает соединение, состоящее из счаленных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;
- o) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются “на стоянке”, когда они стоят непосредственно или косвенно на якорю или ошвартованы у берега;
- p) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются “на ходу”, когда они не стоят непосредственно или косвенно на якорю, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин “остановиться” означает остановку по отношению к суше;
- q) термин “судно, занятое рыбной ловлей” означает любое судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность;
- г) термины “белый огонь”,
“красный огонь”,
“зеленый огонь”,
“желтый огонь” и
“синий огонь”

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

- s) термины “яркий огонь”,
“ясный огонь” и
“обыкновенный огонь”

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

- t) термин “частый проблесковый огонь” означает ритмичный огонь с периодами света от 50 до 60 в минуту;

- u) термин “короткий звук” означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин “продолжительный звук” - звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде,
 - v) термин “серия очень коротких звуков” означает серию по меньшей мере из шести звуков продолжительностью около 1/4 секунды каждый, отделенных паузами продолжительностью около 1/4 секунды,
- v-бис) термин “серия ударов” означает двойной удар в колокол,
- w) термин “трехтональный звуковой сигнал” означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в пределах от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончаться самым высоким тоном;
 - x) термин “ночь” означает период времени между заходом и восходом солнца,
 - y) термин “день” означает период времени между восходом и заходом солнца;
 - z) термин “безопасная скорость” означает такую скорость, при которой судно, состав или счаленная группа могут предпринять надлежащие и эффективные меры для предупреждения столкновения путем остановки своего движения в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях;
- z-бис 1 термин “ограниченная видимость” означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня и других причин;
- z-бис 2 термин “фарватер” означает участок водного пути, используемый для судоходства при данном уровне воды и обозначенный сигнальными знаками.
- z-бис 3 термин “состояние усталости” означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения, быстроте реакции;
- z-бис 4 термин “состояние опьянения” означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных подобных веществ и определяемое по результатам лабораторных анализов или по клиническим признакам в соответствии с национальным законодательством и практикой;
- z-бис 5 термин “водный мотоцикл” означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические средства движения, которое способно нести на своем борту одного или несколько лиц и которое построено или сконструировано для скольжения по водной

поверхности или выполнения спортивных фигур, например, водные сани, водные скутера, джет-байки, джет-ски и другие аналогичные суда.

Статья 1.02 - Судоводитель

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, а также судов, упомянутых в ст. 1.08, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию. Это лицо далее именуется "судоводителем".
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;
 - c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько счаленных друг с другом моторных судов не в кильватере и управление всем составом обеспечивается одним из них, судоводителем состава является судоводитель моторного судна, обеспечивающего управление всем составом;
 - d) во всех других случаях судоводитель состава или счаленной группы должен назначаться своевременно.
3. Судоводитель судна во время плавания должен находиться на борту; кроме того, судоводитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства.
4. Судоводитель ответственен за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, своем 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. За любую плавучую установку должно нести ответственность какое-либо квалифицированное лицо. Это лицо должно отвечать за соблюдение положений настоящих Правил на данной 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) оператор либо владелец этого судна или соединения;
- b) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08.

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

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

Статья 1.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность

1. Даже в случаях отсутствия специальных предписаний в настоящих Правилах, судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью соблюдать бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:
 - опасности для человеческой жизни,
 - повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
 - создания препятствий для судоходства,
 - нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовым или причальным сооружениям и окружающей среде.
2. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.

Статья 1.05 - Управление в особых обстоятельствах

Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности 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 техническим данным водного пути и искусственных сооружений.

Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров

1. Суда не должны загружаться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.
2. Загрузка не должна нарушать остойчивость судна и мешать видимости из рулевой рубки.
Загрузка не должна ограничивать прямой или косвенный обзор для находящегося на ходу судна или состава более чем на 350 м.
3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами.
4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:
 - a) ширина судна меньше 9,5 м, загрузка контейнеров больше чем в 1 ярус;
 - b) ширина судна равна или больше 9,5 м, загрузка контейнеров больше чем в 2 яруса;
 - c) ширина судна равна или больше 11 м, загрузка контейнеров больше чем в 3 яруса или более 3-х рядов в ширину;
 - d) ширина судна равна или больше 15 м, загрузка контейнеров больше чем в 3 яруса.

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 соблюдение требований настоящих Правил.
2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения, имеет достаточный и

квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания.

Статья 1.09 - Управление судном

1. Во время плавания за румпелем или штурвальным колесом должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет.
2. Для обеспечения 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 широкий непосредственный обзор во всех направлениях. Если достаточно широкий непосредственный обзор невозможен, то рулевой должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.
3. В случае особых обстоятельств для информирования судоводителя на судне должен быть специальный наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.

Статья 1.10 - Судовые документы

1. В международном плавании на борту судов, за исключением морских судов, должны находиться:
 - a) судовое удостоверение;
 - b) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов);
 - c) судовая роль (за исключением судов, которые не имеют на борту экипажа);
 - d) судовой журнал (только для моторных судов), а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями;
 - e) на борту судов, имеющих экипаж, должны находиться также документы, необходимые в соответствии с пунктами 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3 Приложений к ВОПОГ-Д.
2. В отступление от положений вышеуказанного пункта 1 малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах b) и d); кроме того, в отношении малых прогулочных судов документ, предусмотренный в подпункте c), не требуется, а документ, предусмотренный в подпункте a), может быть заменен национальным свидетельством на право плавания.
3. На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания.

4. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.
5. Однако наличие судового удостоверения и мерительного свидетельства необязательно на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая пластинка со следующими данными:

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

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

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

Статья 1.11 - Правила плавания

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

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

1. Запрещается выставлять за борт судов и соединений плавучего материала предметы, которые могут представлять опасность для судов, соединений плавучего материала, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.
2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня днища или киля судна или нижней плоскости соединения плавучего материала.

3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, 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 отметить это место вехой.
4. Когда судну встречается 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 - Предохранение сигнальных знаков водного пути

1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути (щитами, бакенами, поплавками, буями и т.д.) для ошвартовки или вывода судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.
2. Если судно или соединение плавучего материала переместило предмет или повредило установку, являющуюся частью системы сигнализации водного пути, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайšie компетентные органы.
3. Как правило, каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайšie компетентные органы о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах (потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала и т.д.).

Статья 1.14 - Повреждение искусственных сооружений

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

Статья 1.15 - Запрещение сброса в водный путь

1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение либо сток в водный путь каких-либо предметов или веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства либо для других пользователей водного пути.
2. В частности, запрещается выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой.
3. Если произошел случайный сброс вещества, указанного в пункте 1 или 2,

либо имеется угроза такого сброса, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы и указать как можно точнее характер и место сброса.

Статья 1.16 - Спасание и оказание помощи

1. При аварии, чреватой опасностью для находящихся на борту лиц, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.
2. Каждый судоводитель судна, находящийся поблизости от судна или соединения плавучего материала, потерпевшего аварию, связанную с опасностью для людей или создающую угрозу загромождения фарватера, обязан, поскольку это совместимо с безопасностью его собственного судна, немедленно оказать помощь.

Статья 1.17 - Находящиеся на мели или затонувшие суда

1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна, севшего на мель или расчленившегося соединения плавучих материалов должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие компетентные органы. Судоводитель или один из членов экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до момента получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.
2. Если судно село на мель или затонуло или соединение плавучего материала село на мель на фарватере или поблизости от него, судоводитель этого судна или соединения плавучего материала должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательства поднять сигналы, предусмотренные в статьях 3.27 и 3.41, предупредить приближающиеся суда и соединения плавучего материала в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, для того чтобы эти суда и соединения плавучих материалов могли своевременно принять необходимые меры.
3. Если авария произошла при проходе через шлюз, судоводитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.
4. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счаленную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются судоводителем состава или счаленной группы.

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 загромождает или угрожает загромождать фарватер, судоводитель судна или соединения

плавучего материала должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.

2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.
3. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счаленную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются судоводителем состава или счаленной группы.

Статья 1.19 - Особые распоряжения

1. Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства.
2. В частности, представители компетентных властей могут особым распоряжением запретить выход судна в плавание:
 - a) если судно не имеет судового удостоверения или национального свидетельства на право плавания или эти документы недействительны;
 - b) если судно не отвечает положениям статьи 1.07;
 - c) если экипаж или снабжение судна не отвечает положениям статьи 1.08.

Статья 1.20 - Контроль

Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны обеспечивать представителям компетентных органов необходимые условия, позволяющие им удостовериться в соблюдении настоящих Правил и других применяемых положений, и содействовать немедленному подъему представителей компетентных органов на борт.

Статья 1.21 - Особые перевозки

1. Особыми перевозками является любое передвижение 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 и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений.
2. Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными органами участков, по которым должны выполняться эти перевозки.

3. При перевозке должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.
4. Для каждой перевозки назначается судоводитель с учетом положений статьи 1.02.

Статья 1.22 - Специальные временные предписания

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

Статья 1.23 - Проведение спортивных и других мероприятий

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

Статья 1.24 - Положения, касающиеся перевозки опасных грузов

Судоводители судов, на которых перевозятся опасные грузы, должны соблюдать особые правила предосторожности для обеспечения безопасности экипажа и плавания.

Статья 1.25 - Убежище и зимний отстой судов

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

Статья 1.26 - Область применения настоящих Правил

1. Настоящие Правила распространяются на судоходную часть Дуная, а также на акватории портов, убежищ и пунктов погрузки и выгрузки, не нарушая особых положений, предписываемых компетентными властями для этих портов, убежищ и пунктов и требуемых местными условиями или операциями по погрузке и выгрузке.
2. Судоводители судов, плавающих по Дунаю, а также другие лица, указанные в настоящих Правилах, должны соблюдать Основные положения о плавании по Дунаю и местные правила, устанавливаемые придунайскими государствами и специальными речными администрациями для соответствующих участков реки.

ГЛАВА 2

МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.01 - Оповестительные знаки судов, за исключением малых судов

1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь на корпусе или на прочно прикрепленных щитках или табличках следующие опознавательные знаки:
 - а) Название или девиз
Название судна наносится на обоих бортах судна, кроме того, оно должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счаленной группе, толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитках, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены другими судами. Кроме того, наносится название (или обычное сокращенное название) организации или судовладельца, которой/которому оно принадлежит. Если судно не имеет названия или девиза, на него наносится номер или регистрационный номер, за которым следуют для указания страны, в которой находится порт приписки или место регистрации, литера или литеры, предусмотренные для этой страны в Приложении 1 к настоящим Правилам.
 - б) Порт приписки или место регистрации
Название порта приписки или места регистрации наносится либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для страны, в которой находится порт приписки или место регистрации.
2. Кроме того, за исключением малых судов:
 - а) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна, на корпусе или на прочно прикрепленных щитках,
 - б) на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.
3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений - не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.
4. Вышеуказанные опознавательные знаки могут быть повторены буквами национального алфавита.

5. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.
6. Днем на ходу суда, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг*.

Статья 2.02 - Опознавательные знаки малых судов

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если та-кие знаки не предписаны, то они должны иметь:
 - а) название или девиз,
 - б) фамилию и местожительство владельца судна.
2. Регистрационные и опознавательные знаки, указанные в пункте 1 а), наносятся снаружи судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масля-ной краской. Если судно не имеет названия или девиза, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.
3. Фамилия и местожительство владельца судна наносится на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.
4. Однако на шлюпках судна с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

Статья 2.03 - Обмер судов

Каждое судно внутреннего плавания, за исключением малых судов, пред-назначенное для перевозки грузов, 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 проставления грузовых марок указаны в Приложении 2 к настоящим Правилам. Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовую марку.
2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в Приложении 2 к настоящим Правилам.

* Суда, следующие с высокой скоростью, могут нести вместо государственного флага знак (щит), по форме и цвету соответствующий государственному флагу.

Статья 2.05 - Оповнательные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые оповнательные знаки. Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен.
2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов.

ГЛАВА 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 - Применение и определения

1. Ночью на ходу применяются статьи 3.08 - 3.19, а на стоянке - статьи 3.20 - 3.28.
Днем на ходу применяются статьи 3.29 - 3.36, а на стоянке – статьи 3.36-бис - 3.42.
Статьи 3.21, 3.25, 3.28, 3.37 и 3.42 также применяются к судам, соединениям плавучего материала или плавучим установкам, если они находятся на мели.
2. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять сигнализацию, предписанную для ночи.
3. В смысле применения настоящей главы, толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м по длине и 12 м по ширине, а также счаленные группы, максимальные размеры которых не превышают 110 м по длине и 23 м по ширине, рассматриваются как одиночные моторные суда таких же размеров.
4. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в Приложении 3 к настоящим Правилам.
5. В настоящей главе:
 - 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 виден с 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 виден с направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза борта,
 - c) термин “кормовой огонь” означает ясный или обыкновенный белый или желтый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до $67^\circ 30'$ с каждого борта;
 - d) термин “огонь, видимый со всех сторон” означает огонь, излучающий свет непрерывно по всей дуге горизонта в 360° ;
 - e) термин “высота” означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, - над плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке.

Статья 3.02 - Огни

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

Статья 3.03 - Щиты, флаги и вымпелы

1. За отсутствием других указаний предписанные в настоящих Правилах щитки и флаги должны быть прямоугольными.
2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным 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. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в каждом случае, если:
 - a) высота цилиндра составляет не менее 0,8 м и диаметр не менее 0,5 м,
 - b) диаметр шаров составляет не менее 0,6 м;
 - c) высота конусов составляет не менее 0,6 м и диаметр основания не менее 0,6 м;
 - d) высота двойных конусов составляет не менее 0,8 м и диаметр основания не менее 0,5 м.

Статья 3.05 - Запрещенные огни и сигналы

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

Статья 3.06 - Запасные огни

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют,

они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда предписанный огонь должен быть ярким, запасной огонь может быть ясным, а когда предписанный огонь должен быть ясным, запасной огонь может быть обыкновенным. Исправление повреждения 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 для движения наземного транспорта.

II. НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

II.A. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 - Ночная ходовая сигнализация одиночных
моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:
 - a) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 6 м. Эта высота может быть уменьшена до 4 м, если длина судна не превышает 40 м;
 - b) бортовые огни, расположенные на одинаковой высоте и в одной и той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и позади него; они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь – с правого борта;
 - c) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для судна, идущего сзади.
2. Одиночное моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали.

3. Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в вышеперечисленных пунктах 1 и 2.
4. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести топовые огни, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.
5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам.

Статья 3.09 - Ночная ходовая сигнализация
буксируемых составов

1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:
 - a) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в передней части по оси судна, при этом верхний огонь должен отвечать требованиям положений пункта 1 a) статьи 3.08, а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;
 - b) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 b) статьи 3.08;
 - c) желтый кормовой огонь вместо белого, расположенный по оси судна и на достаточной высоте, для того чтобы он был хорошо виден с буксируемого состава, который следует за судном, или с моторного судна, толкаемого состава или счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно.
2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести:

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

В случае, если судно, соединение плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, то данное предписание применяется к каждому из них.
3. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 c) статьи 3.08.

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

4. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда буксируемого состава могут нести огни, предписанные выше в пунктах 1 а) и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.
5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам.

Статья 3.10 - Ночная ходовая сигнализация
толкаемых составов

1. Толкаемые составы должны нести:
 - а) три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава; эти огни должны располагаться в виде равностороннего треугольника с горизонтальным основанием в плоскости, перпендикулярной продольной оси состава. Верхний огонь должен помещаться на высоте не менее 6 м. Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем; огни, указанные в настоящем пункте, должно нести судно, находящееся вблизи продольной оси состава.
Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся;
 - б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 б) статьи 3.08; эти огни должны располагаться в самой широкой части состава и как можно ближе к толкачу, причем на расстоянии не более 1 м от бортов состава и на высоте не менее 2 м;
 - с) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 с) статьи 3.08 и устанавливаемых по линии, перпендикулярной продольной оси, на расстоянии около 1,25 м один от другого и на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли заслоняться одним из судов состава.
2. Положения приведенного выше пункта 1 также применяются к толкаемым составам, когда они следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.
3. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы толкаемый состав может нести топовые огни, предписанные выше в пункте 1 а) на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.11 - Ночная ходовая сигнализация счаленных групп

1. Счаленные группы должны нести:
 - а) топовый огонь на каждом моторном судне, предписанный в пункте 1 а) статьи 3.08;
 - б) бортовые огни, предписанные в пункте 1 б) статьи 3.08; эти огни должны помещаться с наружной стороны группы, по возможности,

на одинаковой высоте и, по меньшей мере, на 1 м ниже самого низкого топового огня;

- c) кормовой огонь на каждом судне, предписанный в пункте 1 c) статьи 3.08.
2. Положения приведенного выше пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.
3. При проходе под постоянным и закрытым разводным мостом, при прохождении через плотину или шлюзы счаленная группа может нести огни, предписанные выше в пункте 1 а) на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.
4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счал только малые суда, ни к малым судам, идущим в счал.

Статья 3.12 - Ночная ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:
 - a) бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями;
 - b) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 c) статьи 3.08.
2. Кроме огней, предписанных в приведенном выше пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:

два расположенных один над другим обыкновенных или ясных огня, видимых со всех сторон, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний - зеленым; эти огни должны быть расположены в надлежащем месте на вершине или в верхней части мачты на расстоянии не менее 1 м один от другого.
3. Положения настоящей статьи не применяются к малым судам.

Статья 3.13 - Ночная ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда должны нести:
 - a) топовый огонь: этот огонь должен устанавливаться по оси судна, по меньшей мере, на 1 м выше бортовых огней. Однако в случае необходимости разрешается размещение топового огня на одинаковой высоте с бортовыми огнями, он должен быть ясным, а не ярким;
 - b) бортовые огни: эти огни могут быть обыкновенными, а не ясными и должны быть расположены или:
 - i) таким образом, чтобы они соответствовали предписаниям пункта 1 b) статьи 3.08, или:
 - ii) рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;
 - c) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 c) статьи 3.08; этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь,

предусмотренный выше в подпункте а), должен быть заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.

2. Отдельные малые моторные суда длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных выше в пункте 1, нести обыкновенный белый огонь, установленный в соответствующем месте, на высоте, на которой он виден со всех сторон.
3. Если малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, то оно должно нести огни, предписанные выше в пункте 1.
4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к шлюпкам судов.
5. Парусные малые суда должны нести:
 - либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него, а кормовой огонь должен быть расположен в задней части судна; однако эти огни могут быть обыкновенными огнями,
 - либо бортовые огни и кормовой огонь, объединенные в одном и том же фонаре, установленном в соответствующем месте, на вершине или в верхней части мачты; этот огонь может быть обыкновенным огнем;
 - либо, когда длина судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь.
6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

Однако шлюпки судов при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.
7. При проходе под постоянными или сведенными разводными мостами, а также через плотины или шлюзы топовые огни, предписанные в настоящей статье, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

Статья 3.14. Дополнительная ночная ходовая сигнализация судов,
осуществляющих перевозки опасных грузов

1. Суда, осуществляющие в соответствии с пунктом 7.1.5.0 ВОПОГ-Д перевозки опасных грузов, указанных в части 3, глава 3.2, таблица А ВОПОГ-Д, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, синий огонь или синие огни в количестве, предписанном в колонке 12.
2. Этот огонь или эти огни должны быть расположены в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был или они были видны со всех сторон.
3. Если толкаемый состав или счаленная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пункте 1, то судно, обеспечивающее движение

состава или группы, должно нести огонь или огни, предписанные выше в пункте 1.

4. Судно, толкаемый состав или счаленная группа, перевозящие несколько различных видов опасных грузов, указанных в пункте 1, должны нести сигнализацию, соответствующую опасному грузу, для которого согласно вышеприведенному пункту 1 требуется наибольшее количество синих огней.
5. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна быть не меньше светосилы обыкновенных синих огней.

Статья 3.15 - исключена

Статья 3.16 - Ночная ходовая сигнализация паромов

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:
 - a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 20 м;
 - b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте a).
2. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:
 - a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 a);
 - b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 b),
 - c) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 b) и 1 c) статьи 3.08.
3. Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, должны нести:
 - a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 a);
 - b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано выше в пункте 1 b);
 - c) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным выше в подпункте b);
 - d) бортовые огни и кормовой огонь, отвечающие предписаниям пунктов 1 b) и 1 c) статьи 3.08.

Статья 3.17 - исключена

Статья 3.18 - Дополнительная ночная сигнализация судов,
потерявших маневренность

1. Судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, показывать качающийся красный огонь; на малых судах этот огонь вместо красного может быть белым.
2. Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал.

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

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

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

II.V. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 - Ночная стояночная сигнализация судов

1. Отдельное судно или группа стоящих лагом судов или счаленная группа на стоянке должны нести обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный со стороны фарватера на высоте не менее 3 м.
2. Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или косвенного доступа к берегу), должен нести два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, расположенных на высоте не менее 3 м на толкаче и в носовой части состава.
3. Малое судно на стоянке, за исключением служебных шлюпок судов, может нести вместо огней, предписанных выше в пункте 1, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.
4. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:
 - a) когда судно или состав находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
 - b) когда судно или состав находится на стоянке около берега и достаточно освещено;

- с) когда судно или состав находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении;
 - д) если малое судно пришвартовано к берегу.
5. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статьях 3.23 и 3.27.

Статья 3.21. Дополнительная ночная стояночная сигнализация судов, осуществляющих перевозки определенных опасных грузов

Предписания статьи 3.14 применяются также к судам, указанным в настоящей статье, когда они находятся на стоянке.

Статья 3.22 - исключена

Статья 3.23 - Ночная сигнализация стоящих у пристани паромов

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

Статья 3.24 - исключена

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

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

При этом применяются положения пункта 4 статьи 3.20.

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

Если сети или другие орудия лова рыболовных судов, поставленные в непосредственной близости от фарватера или в других местах водного пути, представляют собой помеху для судоходства, то эти сети или другие орудия лова должны обозначаться обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

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

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению, должны нести:
 - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,
два обыкновенных зеленых огня
или два ясных зеленых огня,
помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим,
и в соответствующих случаях
 - b) со стороны, с которой фарватер несвободен,
обыкновенный красный огонь
или ясный красный огонь,
помещаемый на той же высоте, что и наиболее высоко расположенный из двух зеленых огней, предписанных выше в подпункте а), и такой же светосилы,
или же в случае, когда эти суда должны быть защищены от болтанки
 - c) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,
обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь
или ясный красный огонь и ясный белый огонь,
помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь находится сверху,
и в соответствующих случаях
 - d) со стороны, с которой фарватер несвободен,
красный огонь, помещаемый на такой же высоте, как и красный огонь, предписываемый выше в подпункте с), и такой же светосилы.Эти огни должны помещаться на такой высоте, чтобы их можно было видеть со всех сторон.
2. Стоящие на мели или затонувшие суда должны нести огни, предписанные выше в подпунктах с) и d) пункта 1. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигналов на самом судне, они должны помещаться на лодках, буях или других соответствующих средствах.
3. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать требование, касающееся огней, предписанных выше в подпунктах а) и b) пункта 1.

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

1. Если в случае, предусмотренном в статьях 3.20 и 3.25, якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они могут представлять опасность для судоходства, то стояночный огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.
2. Суда, соединения плавучего материала, плавучие средства и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства, поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

III. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

III.A. ДНЕВНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.29 - Дневная ходовая сигнализация
буксируемых составов

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

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

Этот цилиндр должен быть расположен вертикально в носовой части судна на достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.
2. Если в голове состава идут несколько моторных судов или если перед моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой идут рядом друг с другом несколько вспомогательных счаленных или несчаленных судов, то каждое из этих судов должно нести цилиндр, предписанный выше в пункте 1.

Если судно, соединения плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, то данное предписание применяется к каждому из них.
3. При проходе под постоянным или закрытым разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда буксируемого состава могут нести цилиндр, предписанный в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.
4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни к буксируемым малым судам.

Статья 3.30 - Дневная сигнализация судов, идущих под парусом

и одновременно использующих свою силовую установку

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

черный конус вершиной вниз.

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

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

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

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

Статья 3.32. - Дополнительная дневная ходовая сигнализация судов,
осуществляющих перевозки опасных грузов

1. Суда, осуществляющие в соответствии с пунктом 7.1.5.0 ВОПОГ-Д перевозки опасных грузов, указанных в части 3, глава 3.2, таблица А ВОПОГ-Д, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, синий конус или синие конусы вершиной вниз в количестве, предписанном в колонке 12.
2. Этот конус или эти конусы должны быть расположены в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был или они были видны со всех сторон.
3. Если толкаемый состав или счаленная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пункте 1, то судно, обеспечивающее движение состава или группы, должно нести сигнализацию, предписанную выше в пункте 1.
4. Судно, толкаемый состав или счаленная группа, перевозящие несколько различных видов опасных грузов, указанных в пункте 1, несут сигнализацию, соответствующую опасному грузу, для которого согласно вышеприведенному пункту 1 требуется наибольшее количество синих конусов.

Статья 3.33 - исключена

Статья 3.34 - Дневная ходовая сигнализация паромов

Паромы должны нести:

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

Статья 3.35 - Дополнительная дневная сигнализация судов,
потерявших маневренность

1. Судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать качающийся красный флаг.
2. Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал.

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

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

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

III .В. ДНЕВНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.36-бис - Дневная стояночная сигнализация судов

1. Моторное судно (за исключением малых судов), стоящее на якоре одиночно или в составе на открытом месте (без непосредственного или косвенного доступа к берегу), должно нести черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.
2. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:
 - a) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
 - b) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении.
3. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статье 3.41.

Статья 3.37. Дневная стояночная сигнализация судов, осуществляющих
перевозки определенных опасных грузов

Предписания статьи 3.32 применяются также к судам, указанным в настоящей статье, когда они находятся на стоянке.

Статья 3.38 - исключена

Статья 3.39 - исключена

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

Если сети или другие орудия лова рыболовных судов, поставленные в непосредственной близости от фарватера или в других местах водного пути, являются помехой для судоходства, то эти сети или другие орудия лова должны обозначаться желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

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

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению, должны нести:
 - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,
два зеленых двойных конуса, помещенных приблизительно на высоте 1 м один над другим,
и в соответствующих случаях
 - b) со стороны, с которой фарватер несвободен,
один красный шар, помещенный на той же высоте, что и наиболее высоко расположенный из двух зеленых двойных конусов, предписанных выше в подпункте a);
или в случае, когда эти суда должны быть защищены от болтанки,
 - c) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,
флаг, верхняя половина которого красная, а нижняя - белого цвета, или два помещаемых один над другим флага или шара, из которых верхний - красный, а нижний - белый,
и в соответствующих случаях
 - d) со стороны, с которой фарватер несвободен,
красный флаг или шар, помещаемый на той же высоте, что и красно-белый или красный флаг, помещаемый с другой стороны.
2. Сигнализация, предписанная в подпунктах a) и b) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками:
 - a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен,
щит разрешения прохода Е.1 (Приложение 7)
и в соответствующих случаях

- b) со стороны, с которой фарватер несвободен, щит, запрещающий проход А.1 (Приложение 7), помещаемый на такой же высоте, что и знак, предписанный выше в подпункте а).
3. Щиты, двойные конусы, шары и флаги должны помещаться на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.
Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.
4. Находящиеся на мели или затонувшие суда должны нести днем флаги, предписанные выше в подпунктах с) и d) пункта 1. Если положение затонувшего судна препятствует такому размещению этих флагов на самом судне, они помещаются на лодках, буюх или других соответствующих средствах.
5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности использовать сигналы, предписанные выше в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2.

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

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

IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.43 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт

1. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, то это запрещение должно быть обозначено:
белыми, окаймленными красной полосой щитами круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.
Эти щиты должны, в случае необходимости, помещаться на борту или на сходнях.
В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,6 м.
2. В случае необходимости эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.44 - Запрещение курить или пользоваться огнем на борту

1. Если на борту запрещено курить, а также пользоваться огнем, это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы диаметром около 60 см с красной диагональной полосой и черным изображением дымящейся сигареты посередине.
Эти щитки должны, в зависимости от необходимости, помещаться на борту или на сходнях.
В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен быть около 0,6 м.
2. В случае необходимости эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.

Статья 3.45 - Сигнализация судов речного надзора

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

Кроме того, они должны нести:

- a) днем - национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака;
- b) днем и ночью - частый проблесковый синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей.

Статья 3.46 - Сигналы бедствия

1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:
 - a) флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;
 - b) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
 - c) огонь, вращаемый кругообразно;
 - d) ракеты или бомбы, выбрасываемые с короткими интервалами звезды красного цвета;
 - e) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков . . . - - . . . (SOS) по азбуке Морзе;
 - f) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;
 - g) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари с красным светом;
 - h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

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

Статья 3.47 - Сигнализация запрещения боковой стоянки

1. Если установленные положения или специальные предписания компетентных органов запрещают боковую стоянку вблизи какого-либо судна (например, по причинам, связанным со свойствами его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси судна:

белый квадратный щит с треугольником внизу.

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

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

2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна.
3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счаленным группам, предусмотренным в статьях 3.21 и 3.37.

Статья 3.48 - Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки

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

ночью: обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь устанавливается над белым в таком месте, чтобы эти огни были видны со всех сторон и не могли быть приняты за другие огни;

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

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

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

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

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

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

ГЛАВА 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ, РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ, РАДИОЛОКАТОР

Статья 4.01 - Общие положения

1. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил или другими применяемыми положениями предусмотрены звуковые сигналы иные, чем удары колокола, эти звуковые сигналы должны подаваться:
 - a) на борту моторных судов, за исключением некоторых малых судов, упомянутых в подпункте b), посредством механически действующих звуковых сигнальных приборов, устанавливаемых на достаточной высоте, причем перед ними и, по мере возможности, позади них не должно быть никаких препятствий; звуковые сигналы, подаваемые этими звуковыми сигнальными приборами, должны отвечать предписаниям главы 1 Приложения 6 к настоящим Правилам;
 - b) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, машинное оборудование которых не имеет прибора для подачи сигналов, - посредством трубы или соответствующего рожка; эти сигналы должны отвечать предписаниям пунктов 1 b) и 2 b) главы 1 Приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Звуковые сигналы моторных судов за исключением малых судов должны сопровождаться световыми синхронизированными с ними сигналами; эти световые сигналы должны быть желтыми, яркими и видимыми со всех сторон. Данное положение не распространяется на малые суда, на сигнал, предусмотренный в пункте 4 а) статьи 6.32, который подается судами, идущими вниз по течению, с помощью радиолокационной установки, и на удары или звон колокола.
3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться, за отсутствием специальных противоположных положений, только судном, на борту которого находится судоводитель состава.
4. Когда судно, терпящее бедствие, хочет просить о помощи, оно может подавать сигналы посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков. Эти сигналы заменяют или дополняют визуальные сигналы, предусмотренные в статье 3.46.
5. Для обеспечения слышимости звуковых сигналов взвешенный уровень акустического давления в рулевой рубке в том месте, где находится голова рулевого, не должен превышать 70 дБ (А), если судно совершает плавание в нормальных эксплуатационных условиях.
6. Звон колокола должен иметь продолжительность приблизительно 4 секунды. Он может быть заменен серией ударов металла о металл той же продолжительности.

Статья 4.02 - Использование звуковых сигналов

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно, за исключением малых судов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, должно в случае необходимости подавать сигналы, приведенные в главе III Приложения 6 к настоящим Правилам.
2. Малые одиночные суда или суда, которые буксируют или ведут в сачле только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в главе III-A 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 допускаются в настоящих Правилах.
2. Однако для сообщения между судами или между судном и берегом пользование другими звуковыми сигналами допускается при условии, что их нельзя принять за сигналы, указанные в настоящих Правилах.

Статья 4.04 - Радиотелефонная связь

1. Оборудование радиотелефонной связи, находящееся на борту судна или плавучей установки, должно соответствовать положениям Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях (Базель, 2000 г.), а также Регламента радиосвязи (Стамбул, редакция 2001 г.).
2. В международном плавании на борту судов должно находиться издание Руководства по радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях - Общая часть и Региональная часть (для Дуная).
3. Моторные суда, за исключением малых судов, паромов и плавучих средств, допускаются к плаванию только в том случае, если они оборудованы двумя установками радиотелефонной связи, надежными в эксплуатации. Во время плавания установки радиотелефонной связи должны быть постоянно способны передавать и принимать радиосообщения по сети судно-судно и по сети для навигационной информации. Сеть для навигационной информации можно только временно покинуть для приема или передачи сообщений по другим каналам.
4. Паромы и моторные плавучие средства могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка для канала радиообмена между судами должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Этот канал может выключаться только на короткий промежуток времени для передачи или приема информации по другим каналам. Положения,

содержащиеся в первом и втором предложениях данного пункта, применяются также во время эксплуатации.

5. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно до прохождения закрытых для обзора участков, перекатов, участков с регулируемым движением и узких проходов сообщить по каналу, выделенному для радиообмена между судами, о своем присутствии.
6. Сигнальный знак В. 11 (Приложение 7) указывает на то, что компетентные органы требуют использовать радиотелефонную связь.

Статья 4.05 - Радиолокатор

1. Суда считаются плавающими с помощью радиолокатора в условиях ограниченной видимости только в том случае, если:

- a) они оснащены пригодной для судоходства по внутренним водным путям радиолокационной установкой и прибором, указывающим угловую скорость поворота. Устройства должны находиться в надежном рабочем состоянии и соответствовать образцу серийно выпускаемого оборудования, одобренному компетентными органами с учетом безопасности судоходства.

Не передвигающиеся самостоятельно паромы не должны быть оснащены прибором, указывающим угловую скорость поворота;

- b) они оборудованы звуковым прибором, пригодным для подачи трехтонального звукового сигнала, предусмотренного в пункте 24 статьи 1.01. Это положение не применяется к малым судам и не передвигающимся самостоятельно паромам;

- c) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право управления судном с помощью радиолокатора, соответствующее Рекомендациям Дунайской Комиссии, или другой равноценный документ.

Малые суда дополнительно должны быть оснащены установкой радиотелефонной связи для сети судно-судно, находящейся в надежном рабочем состоянии.

2. В случае буксируемых составов и счаленных групп пункт 1 применяется только к судну, на борту которого находится судоводитель состава.

ГЛАВА 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.01 - Сигнализация

1. В Приложении 7 к настоящим Правилам определены запрещающие и предписывающие сигнальные знаки, сигнальные знаки ограничения и указательные сигнальные знаки, а также дополнительные сигнальные знаки водного пути. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.
2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений, в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье 1.19, судоводители должны соблюдать предписания и учитывать рекомендации или указания, доводимые до их сведения сигнальными знаками, предусмотренными выше в пункте 1 и установленными на водном пути или на его берегах.

Статья 5.02 - Судходная обстановка

1. В Приложении 8 к настоящим Правилам определяются сигнальные знаки, которые могут быть установлены для облегчения судоходства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются различные сигнальные огни.
2. На всем судоходном пути реки фарватер ограждается по латеральной системе, указывающей положение его сторон относительно пути следования судна, идущего по фарватеру. В настоящих Правилах наименование сторон “правая” и “левая” фарватера и берегов принимается относительно судна, следующего вниз по течению.

ГЛАВА 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 - Определения

1. В настоящей главе “направление вверх” на судоходном пути означает направление к истоку реки.
2. В настоящей главе использованы следующие термины:
 - а) “встречное плавание”, когда два судна двигаются в противоположных или в почти противоположных направлениях,
 - б) “обгон”, когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну (обгоняемому) в направлении под углом более $22,5^{\circ}$ сзади по траверзу обгоняемого судна, и обгоняет его;
 - в) “пересекающиеся курсы”, когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено выше в подпунктах а) и б).

Статья 6.01-бис - Суда, следующие с большой скоростью

Суда любых размеров, следующие с большой скоростью (суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке и др.), должны предоставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения, они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.02 - Малые суда

1. В настоящей главе термин “малое судно” применяется также к составам, состоящим исключительно из малых судов.
2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, то эти малые суда должны предоставлять всем другим судам, за исключением судов, предусмотренных в статье 6.01-бис, необходимое пространство для продолжения ими движения и маневрирования, они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 - Общие принципы

1. Расхождение или обгон разрешаются лишь в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, принимая во внимание все местные условия и движение других судов.
2. В составе сигналы, предписанные в нижеследующих статьях 6.04, 6.05 и 6.29, должны подаваться судном, на борту которого находится судоводитель состава.
3. При встречном плавании или обгоне суда, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны менять курса таким образом, чтобы могла бы возникнуть опасность столкновения.
4. Пересечение курса разрешается только тогда, когда судоводитель убедился, что это пересечение можно выполнить безопасно для других судов.

Статья 6.03-бис - Пересечение курсов

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.
2. Положение упомянутого выше пункта 1 не применяется, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 и 6.16.
3. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, если в случае малых судов различных категорий два малых судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.
Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.
4. Несмотря на иные положения упомянутого выше пункта 1, если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно нижеследующим правилам:
 - 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;

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

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

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

Статья 6.04 - Встречное плавание: общие правила

1. При встречном плавании судна, идущие вверх, должны, учитывая местные условия и движение других судов, уступать путь идущим вниз судам.
2. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с левого борта, не подают никакого сигнала.
3. Идущие вверх суда, уступающие идущим вниз судам путь с правого борта, должны заблаговременно с правого борта:
 - а) днем: - либо показать яркий частый проблесковый белый огонь или подать сигнал светло-голубым флагом или щитом;
- либо показать светло-голубой щит вместе с частым проблесковым ясным белым огнем;
 - б) ночью: показывать частый проблесковый ясный белый огонь, одновременно с которым можно показать светло-голубой щит.

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

4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вверх судов не были поняты идущими вниз судами, идущие вверх суда должны подать:
 - “один короткий звук”, когда расхождение должно произойти левым бортом, или
 - “два коротких звука”, когда расхождение должно произойти правым бортом.
5. Не нарушая положений нижеследующей статьи 6.05, идущие вниз суда должны следовать путем, указанным идущими вверх судами, в соответствии с приведенными выше положениями; они должны повторять указанные в пункте 3 визуальные сигналы и указанные в пункте 4 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.

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

Статья 6.05 - Встречное плавание; отступления от общих правил

1. В отступление от положений статьи 6.04 следующие категории судов:
 - 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 с вышеупомянутой статьей 6.04, если этот путь им не подходит.

Однако они могут требовать этого, лишь убедившись в том, что их требование может быть удовлетворено без риска.
2. В этом случае идущие вниз суда должны своевременно подавать следующие сигналы:

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

если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать “два коротких звука” и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 6.04.
3. Идущие вверх суда должны в этом случае исполнить требование идущих вниз судов и подтвердить это следующим образом:
 - если расхождение должно иметь место левым бортом, то они должны подать “один короткий звук”;
 - если расхождение должно иметь место правым бортом, то они должны подать “два коротких звука” и, кроме того, показать визуальные сигналы, предусмотренные выше в пункте 3 статьи 6.04.
4. Как только возникает опасение, что намерения идущих вниз судов не были поняты идущими вверх судами, идущие вниз суда должны повторить звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 3 настоящей статьи.
5. Если идущие вверх суда считают, что затребованный идущими вниз судами путь непригоден и что это вызывает опасность столкновения, они должны подавать “серию очень коротких звуков”. В этом случае судоводители должны принять все диктуемые обстоятельствами меры для того, чтобы избежать опасности.

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

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

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

Статья 6.07 - Расхождение в узких проходах

1. Во избежание по мере возможности встречи на участках или местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для расхождения (узкие проходы), применяются следующие правила:
 - a) все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее;
 - b) в тех случаях, когда видимость ограничена, суда, прежде чем войти в узкий проход, должны подать “один продолжительный звук”; в случае необходимости, в частности, когда узкий проход является длинным, они должны, проходя через него, повторить эти сигналы;
 - c) если идущие вверх суда видят, что идущее вниз судно входит в узкий проход, они должны остановиться ниже этого прохода и ждать, пока идущее вниз судно его не пройдет;
 - d) если идущий вверх состав уже вошел в узкий проход, идущие вниз суда должны, насколько это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущий вверх состав его не пройдет; так же обязаны поступать идущие вниз одиночные суда по отношению к идущему вверх одиночному судну.
2. Если встреча в узком проходе становится неизбежной, суда должны принять все возможные меры, чтобы она произошла в месте и условиях, представляющих минимальную опасность. Если судоводитель замечает опасность столкновения, то судно должно подать “серию очень коротких звуков”.

Статья 6.08 - Запрещение встречи при помощи
сигнальных знаков водного пути

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

2. Если во избежание встречи компетентные органы предписывают проход поочередно в одном и другом направлении, то:
 - запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком А.1 (Приложение 7),
 - разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком Е.1 (Приложение 7).

В зависимости от местных условий до запрещающего проход сигнального знака может быть помещен предписывающий сигнальный знак В.8 (Приложение 7), используемый в качестве авансигнального знака.
3. Когда сигнальная станция не показывает сигналы, указанные в вышеприведенном пункте 2 по каким-либо причинам, суда должны остановиться и ожидать разрешения, сообщаемого по радиотелефону или соответствующими сигналами представителями компетентных властей.

Статья 6.09 - Обгон: общие положения

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

Это положение не применяется в том случае, когда малое судно обгоняет судно, не являющееся малым.

Статья 6.10 - Обгон

1. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно может обойти обгоняемое судно с левой или правой стороны.
2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое парусное судно обгоняется парусным судном другой категории.

При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно облегчить проход обгоняющего судна с наветренной стороны. Это положение не применяется в случае, когда малое судно обгоняет судно какой-либо другой категории.
3. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.

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

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

В этом случае обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, уклоняясь, в случае необходимости, в противоположную сторону.
7. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать “пять коротких звуков”.
8. Положения упомянутых выше пунктов 4-7 не применяются ни к малым судам в отношении судов других категорий, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 - Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков
водного пути

Не нарушая положений пункта 1 статьи 6.08, обгон запрещается:

- a) как правило, на участках, обозначенных сигналом А.2 (Приложение 7);
- b) между составами в районах, обозначенных знаком А.3 (Приложение 7).

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

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 - Плавание на участках, на которых путь предписан

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

Статья 6.13 - Поворот

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

обозначенные указательным сигнальным знаком E.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:

- “один короткий звук”, когда, судно идет направо, и
- “два коротких звука”, когда судно идет налево.

Статья 6.15 - Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

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

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

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

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

2. Суда, осуществляющие какой-либо из маневров, указанных выше в пункте 1, если намечаемый ими маневр 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 сигнал В.10 (Приложение 7).
4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков В.9 (Приложение 7), то выходящие из порта или притока суда могут входить на основной водный путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по основному пути суда изменить свой курс или скорость.
5. Суда не могут входить в порт или приток, если на основном пути выставлен сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 Приложения 7 раздела II.
Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен сигнал А.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 Приложения 7 раздела II.
6. Даже если этот маневр может вынудить суда, идущие по основному пути, изменить курс или скорость, суда могут войти в порт или приток, если на основном пути установлен сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II (Приложение 7). Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен сигнал Е.1 в сочетании со вспомогательным сигналом, указанным в пункте 2 раздела II (Приложение 7); в последнем случае сигнал В.10 (Приложение 7) устанавливается на основном пути.
7. Положения пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении судов других категорий, а положения пункта 4 не применяются к судам, не являющимся малыми судами, по отношению к таким судам. Положения пункта 2 не применяются к малым судам по отношению друг к другу.

Статья 6.17 - Параллельное плавание судов

1. Суда могут идти рядом параллельным курсом лишь тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.
2. Кроме случаев обгона или встречи, запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 м от судна, толкаемого состава или счаленного соединения, несущих огни и сигналы, предусмотренные в статьях 3.14 и 3.32.

3. Не нарушая положений статьи 1.20, судам запрещается подходить к судну или к соединению плавучего материала на ходу, пришвартовываться к ним или идти у них в кильватере без ясно выраженного разрешения их судоводителя.
4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от других судов и соединений плавучего материала на ходу, а также от работающих плавучих средств.

Статья 6.18 - Запрещение волочить якоря, тросы или цепи

1. Запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Это запрещение не относится ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, ни к маневрам; однако оно применяется к маневрам и к перемещениям на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 7.03 запрещающим сигнальным знаком А.6 (Приложение 7).
3. Это запрещение не применяется также на участках, обозначенных в соответствии с положениями пункта 2 статьи 7.03 указательным сигнальным знаком Е.6 (Приложение 7).

Статья 6.19 - Плавание дрейфом

1. Плавание дрейфом запрещается. Это запрещение не относится к небольшим перемещениям в местах стоянки, погрузки и разгрузки.
2. Идущие вниз суда, носовой частью обращенные против течения при работающем на переднем ходу двигателе, рассматриваются как идущие вверх, а не как дрейфующие.

Статья 6.20 - Болтанка

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать болтанки или присасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также сооружениям. В частности, они должны своевременно уменьшить скорость, однако она не должна быть ниже скорости, необходимой для безопасности управления:
 - a) перед входом в порт;
 - b) вблизи от судов, которые пришвартованы к берегу или пристани, или нагружаются, или разгружаются;
 - c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки,
 - d) вблизи от паромов, не передвигающихся свободно,
 - e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (Приложение 7).
2. Не нарушая положений статьи 1.04, обязательства, предусмотренные выше в подпунктах b) и c) пункта 1, не относятся к малым судам.
3. Вблизи судов, несущих огни, предписанные в пункте 1 c) статьи 3.27, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 c) статьи 3.41, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих огни, флаг или флаги, предписанные в пункте 1 статьи 3.48, другие суда

должны снизить свою скорость в соответствии с предписанием вышеприведенного пункта 1. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

Статья 6.21 - Составы

1. Моторные суда, движущие состав, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава.
2. Толкач при следовании по течению должен иметь возможность своевременно остановить состав, не поворачивая его, и таким образом, чтобы сохранить надлежащую маневренность состава.
3. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счаленную группу судов, запрещается оставлять эти суда при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили фарватер и пока 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.

Статья 6.22 - Временное прекращение судоходства

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

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

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

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

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

D. ПАРОМЫ

Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам

1. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверятся в том, что движение других судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, подчиняется следующим правилам:
 - a) когда он не работает, он должен стоять на том месте, которое ему отведено компетентными органами. Если же ему не было отведено места для стоянки, то он должен стоять таким образом, чтобы фарватер оставался свободным;
 - b) плавание паромов с продольным тросом запрещается;
 - c) паром не должен оставаться на фарватере дольше, чем это необходимо для его работы.

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

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

1. Под пролетом моста и при прохождении плотины, если фарватер имеет недостаточную ширину для одновременного прохода, применяются правила статьи 6.07.
2. Если проход под пролетом моста или через плотину разрешается и если на месте прохода установлены:
 - a) сигнальный знак А.10 (Приложение 7) -
плавание запрещается вне пространства, находящегося между двумя щитками, из которых состоит этот сигнальный знак;
 - b) сигнальный знак D.2 (Приложение 7) -
рекомендуется держаться в пространстве между двумя щитками или огнями, из которых состоит этот сигнальный знак.

Статья 6.25 - Проход под постоянными мостами

1. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены:
одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А.1 - Приложение 7), то плавание под этими пролетами запрещается.
2. Если некоторые пролеты постоянных мостов обозначены находящимся над пролетом:
 - a) сигнальным знаком D.1 a) (Приложение 7) или
 - b) сигнальным знаком D.1 b) (Приложение 7),
рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.Если пролет обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте а), то он

открыт для движения в обоих направлениях.

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

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

Статья 6.26 - Проход через разводные мосты

1. Не нарушая других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, судоводители судов при приближении к разводному мосту или при проходе через него должны подчиняться распоряжениям, которые им в соответствующих случаях даются персоналом моста в целях обеспечения безопасности и надлежащего порядка судоходства или быстрого прохода.
2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.
Если они не могут или не хотят пройти под мостом, то они должны в том случае, когда щитки В.5 (Приложение 7) установлены на берегу, останавливаться, не доходя до этих щитков.
3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.
4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:
 - a) один или несколько красных огней означают -
проход запрещается,
 - b) один красный и один зеленый огонь, расположенные на одной и той же высоте, или один красный, расположенный над зеленым огнем, означают -
проход пока запрещается, но мост находится в стадии разводки, и суда должны приготовиться к движению;
 - c) один или несколько зеленых огней означают -
проход разрешается;
 - 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 выше в подпунктах а) и d), означает -
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты;
плавание разрешается в обоих направлениях,
 - f) два желтых огня, расположенных на мосту, в сочетании с сигнализацией, предусмотренной выше в подпунктах а) и d), означают -
проход запрещается, за исключением судов небольшой высоты; плавание в другом направлении запрещено.
5. Красные огни, указанные выше в пункте 4, могут заменяться красно-бело-красными щитками (сигнальный знак А.1, Приложение 7), зеленые огни - зелено-бело-зелеными щитками (сигнальный знак Е.1, Приложение 7), а желтые огни - желтыми щитками (сигнальный знак D.1, Приложение 7).

Статья 6.27 - Проход плотин

1. При проходе плотины и поблизости от нее запрещается волочить якоря, тросы или цепи.
2. Проход через пролет плотины разрешается только в том случае, если он обозначен справа и слева сигнальным знаком Е.1 (Приложение 7).
3. Запрещение прохода через пролет плотины может обозначаться одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (сигнальный знак А. 1, Приложение 7).
4. В отступление от положений вышеприведенного пункта 2, если на плотине имеется мост, то проход через пролет плотины может также разрешаться сигнальным знаком D.1 (Приложение 7), расположенным на мосту над проходом.

Статья 6.28 - Проход шлюзов

1. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, они должны в том случае, если на берегу установлен щит В.5 (Приложение 7), остановиться, не доходя до этого щита.
2. В местах отстоя судов у шлюзов и в шлюзах суда, оборудованные устройством радиотелефонной связи, позволяющим осуществлять связь со службой информации о судоходной обстановке, должны обеспечивать работу этой аппаратуры в режиме приема на волне, выделенной для данного шлюза.

3. Прохождение шлюзов осуществляется в порядке прибытия к местам отстоя судов. Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они должны заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза. Кроме того, когда малые суда шлюзуются вместе с другими судами, они должны заходить в шлюзовую камеру после этих судов.
4. На подходах к шлюзам, в частности, в местах отстоя судов, любой обгон запрещен.
5. В шлюзах якоря должны быть полностью подняты, это положение действует также в местах отстоя судов в тех случаях, когда якоря не используются.
6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать любого столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами и соединениями плавучего материала или плавучими установками.
7. В шлюзах:
 - 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 операции по ошвартовке должны производиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
 - c) использование кранцев, которые должны быть плавучими, если они съемные, является обязательным;
 - d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;
 - e) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам разрешается использовать движители только в исключительных случаях для обеспечения безопасности шлюзования;
 - f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.
8. В шлюзах и аванпортах шлюзов по отношению к судам и составам, несущим синий огонь, предусмотренный в п. 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в п. 1 статьи 3.32, другим судам следует иметь минимальное боковое расстояние в 10 м; это положение не распространяется на суда и составы, несущие такую же сигнализацию.
9. Суда и составы, несущие два или три синих огня, предусмотренных в пп. 2 или 3 статьи 3.14, 2, или 3 синих конуса, предусмотренных в пп. 2 или 3 статьи 3.32, шлюзуются отдельно.

10. Суда и составы, несущие синий огонь, предусмотренный в п. 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в п. 1 статьи 3.32, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.
11. Для обеспечения безопасности и нормального порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их полного использования персонал шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. В шлюзах и в местах отстоя судов у шлюзов суда должны следовать этим указаниям.

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

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью визуальными сигналами, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигналы означают:
 - a) два красных огня, расположенные один над другим - доступ запрещен, шлюз не работает;
 - b) один красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали - доступ 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 над зеленым огнем - доступ запрещен, шлюз готовят к открытию;
 - d) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали - доступ разрешен.
2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими визуальными сигналами:
 - a) один или два красных огня - выход запрещен;
 - b) один или два зеленых огня - выход разрешен.
3. Один или два красных огня, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, могут заменяться одним щитом А.1 (Приложение 7).
Зеленый огонь или зеленые огни, предусмотренные в тех же пунктах, могут заменяться щитом Е.1 (Приложение 7).
4. При отсутствии огней или щитов доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания персонала шлюза.

Статья 6.29 - Порядок прохода через шлюзы

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

- a) суда, принадлежащие компетентным органам или пожарным,

полицейским или таможенным, а также спасательным и санитарным службам, и перемещающиеся по причине неотложной служебной необходимости;

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

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

F. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости

1. Все суда, плавающие в условиях ограниченной видимости, должны следовать “безопасной скоростью” в соответствии с условиями видимости. Они должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, позволяющей осуществлять связь между судами и между судами и берегом, находящейся в исправном рабочем состоянии и отвечающей предписаниям соответствующих компетентных органов. Они должны иметь наблюдательный пункт на носу судна. Однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на переднем судне. Его сигналы должны быть либо видны, либо слышны судоводителю судна или состава, либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь. Суда должны подавать звуковые сигналы, предписанные в приведенных ниже статьях 6.32 и 6.33, и нести огни, предписанные для ночной сигнализации движущихся судов.
2. Суда должны немедленно остановиться, если ухудшение видимости, наличие и движение других судов и местные условия угрожают безопасности дальнейшего движения. Кроме того, если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем подходящем месте.
3. Для того чтобы решить, должны ли суда остановиться или продолжать движение, а также определить скорость хода на судах, применяющих радиолокатор, могут использоваться показания радиолокатора. В то же время на них должно учитываться уменьшение видимости и для других судов.
4. При остановке суда должны, по мере возможности, освободить фарватер.
5. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны быть на радиотелефонной связи на канале № 16 (на участке ФРГ - на канале № 10).

Для осуществления радиосвязи между судами должен использоваться канал №10. Суда должны сообщать встречным судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

6. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4, 5 статьи 6.04 и статьи 6.05, за исключением положений пункта 5 в части подачи серии очень коротких звуков, в условиях ограниченной видимости не применяются.

Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться на канале связи между судами. Как только на них будет получена по радиотелефонной связи информация о приближении других судов или как только на них будет услышан один из предписанных в пункте 5 статьи 6.32 или в пункте 1 б) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна, и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщать свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать следующие звуковые сигналы:
 - а) если они находятся с левой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения),
одну серию ударов колокола;
 - б) если они находятся с правой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения),
двойную серию ударов колокола;
 - в) если они находятся в неопределенной позиции,
тройную серию ударов колокола.
2. Эти сигналы должны повторяться с интервалом не более одной минуты.
3. В толкаемых составах предписания приведенных выше пунктов 1 и 2 применяются только к буксиру-толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания указанных выше пунктов 1 и 2 применяются к буксиру и к последнему судну состава.
4. Настоящая статья применяется также к находящимся на мели на фарватере или вблизи него судам, которые могут представлять опасность для других судов.

Статья 6.32 - Плавание при помощи радиолокатора

1. Судам разрешается плавать в условиях ограниченной видимости при помощи радиолокатора только в том случае, если в рулевой рубке постоянно находится лицо, имеющее помимо удостоверения (диплома) судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю, требующегося для данной категории судна и для данного участка, удостоверение, предусмотренное в литере с) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05, а также другое лицо, хорошо знакомое с применением радиолокатора в судоходстве.

Если в судовом удостоверении или свидетельстве отмечено, что судно оборудовано для управления при помощи радиолокатора одним лицом, то второе лицо не должно постоянно находиться в рулевой рубке.

2. При плавании с помощью радиолокатора суда, буксируемые и толкаемые составы, а также счаленные группы освобождаются от необходимости иметь наблюдательный пост, предусмотренный в пункте 1 статьи 6.30, если судоводитель может продолжать безопасно следовать намеченным курсом.
3. Судно, идущее вниз по течению при помощи радиолокатора, как только на экране его радиолокатора будут замечены эхосигналы тех судов, положение или курс которых могут создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно:
 - a) подать трехтональный звуковой сигнал, предусмотренный в литере b) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05; этот звуковой сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо. Это положение не применяется к малым судам;
 - b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться носом вниз по течению или развернуться.
4. Судно, идущее вверх против течения при помощи радиолокатора, как только на нем будет услышан трехтональный сигнал, указанный в литере a) пункта 3, или на экране его радиолокатора будут замечены суда, положение или курс которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно подать звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.33, которые следует повторить столько раз, сколько это необходимо, и сообщить по радиотелефонной связи идущим вниз по течению судам свою категорию, название, направление движения, местонахождение (речной километр), а также, покажет ли судно синий щит или белый огонь, предусмотренные статьей 6.04, или нет. Малым судам достаточно сообщить свою категорию, название, направление движения и местонахождение (речной километр), а также указать сторону, в которую они отворачивают.

Все суда, идущие вниз по течению при помощи радиолокатора, должны ответить по радиотелефонной связи, указав свою категорию, название, направление движения и местонахождение, а также подтвердить указанный для них путь или сообщить сторону, в которую они отворачивают.

5. Плавающим при помощи радиолокатора судам разрешается производить

обгон только после согласования стороны обгона по радиотелефонной связи и при достаточной ширине фарватера.

6. В случае составов положения пункта 1 и пунктов 3-5 распространяются лишь на суда, на борту которых находится судоводитель состава.

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

1. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокаторов, должны иметь наблюдательный пост и радиотелефонную станцию, предписанные в статье 6.30.
2. Одинокое судно при плавании в условиях ограниченной видимости должно подавать один “продолжительный звук”, а каждое судно, на борту которого находится судоводитель состава, - “два продолжительных звука”, эти сигналы должны подаваться с интервалом не более одной минуты.
3. Малые суда, плавающие без помощи радиолокатора, могут подавать сигнал, предписанный выше в пункте 2, этот сигнал может быть повторен.
4. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора, как только на них будет услышан трехтональный сигнал, предусмотренный в пункте 4 а) статьи 6.32, должны:
 - а) если они находятся недалеко от берега, подойти возможно ближе к этому берегу и, в случае необходимости, оставаться там до тех пор, пока другое судно не пройдет;
 - б) если они находятся на фарватере и, в частности, если они направляются от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.
5. Суда, плавающие без помощи радиолокатора, сразу после получения упомянутого в пункте 2 этой статьи туманного сигнала другого судна, раздавшегося, по их мнению, впереди своего траверза, должны уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе, и осуществлять плавание с предельной осторожностью или, в случае необходимости, остановиться либо отвернуть в сторону.

G. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - Особые приоритеты

При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.18 или статье 3.35.

Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости.
2. Зоны, в которых разрешается или запрещается заниматься этими видами спорта, устанавливаются компетентными органами.
3. Судоводителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается обслуживание буксира и наблюдение за лыжником и которое способно выполнять эту роль.
4. 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.
5. Буксирный канат нельзя волочить за судном, если за него не держится воднолыжник.

Статья 6.36 - Действия рыболовецких судов

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

Статья 6.37 - Поведение лиц, занимающихся
подводным плаванием

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

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

ГЛАВА 7

ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.01 - Общие принципы стоянки

1. Не нарушая других положений настоящих Правил, суда и соединения плавучего материала должны выбирать место стоянки как можно ближе к берегу, насколько это позволяют их осадка и местные условия, и во всяком случае так, чтобы не препятствовать судоходству.
2. Независимо от особых условий, предписанных компетентными органами, плавучие установки должны устанавливаться таким образом, чтобы фарватер оставался свободным для судоходства.
3. Суда, соединения судов и плавучего материала на стоянке, а также плавучие установки должны быть поставлены на якорь или пришвартованы достаточно прочно с учетом течения, ветра, болтанки и присасывания, вызываемых другими судами, и таким образом, чтобы они могли подниматься или опускаться при изменении уровня воды и не могли создать угрозу для других судов или помешать им.

Статья 7.02 - Стоянка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на стоянку:
 - a) на участках судоходного пути, на которых стоянка, как правило, запрещена;
 - b) на участках, указанных компетентными органами;
 - c) на участках, обозначенных знаком А.5 (Приложение 7); запрет распространяется лишь на ту сторону пути, на которой помещен этот знак;
 - d) под мостами и под высоковольтными линиями электропередач;
 - e) на узких проходах, согласно положениям статьи 6.07, и на подходах к ним, а также на тех участках, которые в результате стоянки стали бы узкими проходами, а также на подступах к этим участкам;
 - f) на входах в притоки и выходах из них;
 - g) на участках прохода паромов;
 - h) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
 - i) в районах поворота, обозначенных знаком Е.8 (Приложение 7);
 - j) вдоль борта судна, несущего знак, предписанный в статье 3.47, в пределах расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;
 - k) на обозначенных знаком А.5.1. (Приложение 7) участках водной

поверхности, ширина которых, считая от знака, указана на этом знаке в метрах.

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

Статья 7.03 - Стоянка на якорь

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут становиться на якорь:
 - а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якорь, как правило, запрещена;
 - б) на участках, обозначенных знаком А. 6 (Приложение 7), запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой расположен этот знак.
2. На участках, на которых стоянка на якорь запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а) - d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных знаком Е.6 (Приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

Статья 7.04 - Швартовка

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:
 - а) на участках судоходного пути, на которых швартовка, как правило, запрещена,
 - б) на участках, обозначенных знаком А.7 (Приложение 7); однако запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой помещен этот знак.
2. На участках, на которых швартовка к берегу запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут пришвартовываться лишь на участках, обозначенных знаком Е.7 (Приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.
3. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и т.д.

Статья 7.05 - Зона стоянки

1. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут остановиться на стоянку лишь на той стороне пути, на которой помещен этот знак.
2. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.1 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, начиная от знака, указана на нем в метрах.
3. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.2 (Приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными в метрах на этом знаке. Эти расстояния отсчитываются от знака.
4. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.3 (Приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне пути, на которой помещен этот знак, не должно превышать число, указанное на нем римскими цифрами.
5. В зонах стоянки при отсутствии прочих предписаний суда должны становиться борт к борту, начиная от берега, на той стороне пути, на которой помещен знак.
6. Если акватория места стоянки, в дополнение к береговым сигнальным знакам, ограждается также плавучими сигнальными знаками, то она обозначается:
 - с правой стороны фарватера светящими буями А.5 (Приложение 8);
 - с левой стороны фарватера светящими буями А.6 (Приложение 8).

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

Статья 7.06 - Разрешение стоянки для судов некоторых категорий

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

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

1. Между судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:
 - 10 м, если одно из них несет синий огонь, предусмотренный в пункте 1 статьи 3.14, или синий конус, предусмотренный в пункте 1 статьи 3.32;
 - 50 м, если одно из них несет два синих огня, предусмотренных в пункте 2 статьи 3.14, или два синих конуса, предусмотренных в пункте 2 статьи 3.32;
 - 100 м, если одно из них несет три синих огня, предусмотренных в пункте 3 статьи 3.14, или три синих конуса, предусмотренных в пункте 3 статьи 3.32.

В тех случаях, когда суда, толкаемые составы или счаленные группы несут разное количество синих конусов или синих огней, расстояние между ними определяется в соответствии с наибольшим количеством синих конусов или синих огней. Если суда, толкаемые составы или счаленные группы несут ту же самую сигнализацию, то в этом случае никакого минимального расстояния не устанавливается.

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

Статья 7.08 - Несение вахты

1. На борту судов, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться достаточная вахта.
2. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, когда этого требуют местные условия или если это предписывают компетентные органы.
3. На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предписанную статьями 3.14 или 3.32, и на наливных судах, перевозящих опасные грузы, должна постоянно находиться достаточная вахта. Безэкипажные суда, несущие сигнализацию, указанную в статьях 3.14 или 3.32, и наливные суда могут находиться на стоянке в акватории портов и в зонах стоянки, в которых обеспечивается надзор.
4. 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

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Статья 8.01. Сигнальный знак - “Держитесь от меня в стороне”

1. В случае происшествий или аварий, в результате которых может произойти утечка перевозимых опасных веществ, необходимо задействовать сигнальный знак “Держитесь от меня в стороне”:
 - a) на наливных судах, которые должны нести сигнализацию, согласно пп. 1 или 2 статьи 3.14, пп. 1 или 2 статьи 3.32, если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства в результате утечки опасных веществ;
 - b) на судах, которые должны нести сигнализацию, указанную в п. 3 статьи 3.14 или в п. 3 статьи 3.32, если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства в результате утечки опасных веществ.

Это положение не распространяется на толкаемые баржи и подобные несамоходные суда. Если они являются частью состава или счальной группы, то сигнальный знак “Держитесь от меня в стороне” должно задействовать судно, на борту которого находится судоводитель состава или счальной группы.
2. Сигнальный знак “Держитесь от меня в стороне” состоит из звукового и светового сигналов.

Звуковой сигнал состоит из длинного и короткого звуков, подаваемых продолжительностью не менее 15 минут. Одновременно со звуковым сигналом следует подавать и световой сигнал, указанный в п. 2 ст. 4.01.

После включения сигнальный знак “Держитесь от меня в стороне” должен автоматически подаваться до конца; включатель должен быть таким, чтобы его нельзя было непреднамеренно привести в действие.
3. Суда, которые заметили сигнальный знак “Держитесь от меня в стороне”, должны предпринять все возможные меры для того, чтобы предотвратить грозящую 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, то как можно быстрее продолжить путь.
4. Суда, указанные выше в п. 3, должны немедленно предпринять следующие меры:
 - a) закрыть все окна и отверстия;
 - b) погасить все незащищенные огни;

- с) прекратить курение на борту;
 - д) остановить все вспомогательные двигатели, которые не нужны для эксплуатации;
 - е) избегать возникновения искр.
5. Пункт 4 распространяется и на суда, находящиеся на стоянке вблизи опасной зоны. Если они обнаружили сигнальный знак "Держитесь от меня в стороне", то в случае необходимости экипаж должен покинуть судно.
 6. При осуществлении мер, указанных в пп. 3-5, следует учитывать течение реки и направление ветра.
 7. Суда должны принять меры, указанные в пп. 3-6, и в том случае, если сигнальный знак "Держитесь от меня в стороне" подается с берега.
 8. Судоводитель, принявший сигнальный знак "Держитесь от меня в стороне", должен немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

Статья 8.02. Заявления при перевозке опасных грузов

1. Судоводители судов, на которые распространяется ВОПОГ-Д, должны - если рейс начинается в стране порта приписки, то еще до начала рейса, в противном случае не позднее прихода судна, - сообщить ближайшему полицейскому органу судоходства следующее:
 - а) тип судна;
 - б) название судна;
 - с) национальность и регистрационный номер;
 - д) направление плавания (вверх или вниз);
 - е) грузоподъемность;
 - ф) длину и ширину;
 - г) в случае составов - длину или ширину состава;
 - h) осадку;
 - і) рейс;
 - ј) порт погрузки;
 - к) порт выгрузки;
 - l) тип груза (наименование грузов и указание перевозимого количества согласно накладной);
 - т) число синих огней или синих конусов;
 - п) число находящихся на борту лиц;

Заявление должно подавать лишь судно, перевозящее опасные грузы.
2. Данные, перечисленные выше в п. 1, могут быть заявлены любым другим лицом и могут передаваться письменно по телефаксу или по связи "on-line".

3. При отправлении в случае прихода или отхода при прохождении контрольного пункта в начале и в конце рейса не позднее чем за 1 час судоводитель судна должен заявить:
 - a) название судна;
 - b) национальность и регистрационный номер.
4. Заявления, указанные в п. 3, можно передавать по радио, телефону, факсу или по связи "on-line".
5. Изменения данных, указанных в п. 1, следует немедленно сообщить ближайшему полицейскому органу судоходства.

ГЛАВА 9

ЗАЩИТА ВОДНОЙ СРЕДЫ И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЕМЫХ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 9.01 - Определения

По смыслу настоящей главы следующие термины означают:

I. ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ

- a) "Отходы-стоки": различаются отходы, образуемые в ходе эксплуатации судна, и отходы, связанные с грузом.
- b) "Отходы, образуемые в ходе эксплуатации судна": отходы и стоки, которые образуются в результате эксплуатации и обслуживания судна.
- c) "Отходы, связанные с грузом": отходы и стоки, образуемые на борту судна в результате перевозки груза.
- d) "Специальные пункты сборов отходов": суда по смыслу пункта а) статьи 1.01 или наземные установки, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образуемых в ходе эксплуатации судна, а также отходов, связанных с грузом.
- e) "Исключительная загрузка": перевозка, в ходе которой постоянно транспортируется аналогичный груз или иной груз, доставка которого не требует зачистки трюмов или грузовых цистерн.

II. ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА

- a) "Отработанные смазочные вещества": собранные смазочные вещества, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок, и прочие не используемые повторно смазочные вещества.
- b) "Отработанные масла": отработанные масла и другие не используемые повторно смазочные вещества для двигателей зубчатых передач и гидравлических устройств.
- c) "Прочие отходы, содержащие масло или смазочные материалы": использованные фильтры (использованные масляные и воздушные фильтры), использованная ветошь (загрязненная ветошь и обтирные концы), емкости (пустые, незачищенные емкости), упаковочные материалы.
- d) "Трюмная вода": маслянистая вода со дна трюма, из машинного отделения, форпика, коффердамов или бортовых отсеков.
- e) "Бытовые стоки": стоки, поступающие из камбузов, столовых, умывальных (душевых и умывальников) и из прачечных, а также фекальные стоки.
- f) "Хозяйственный мусор": органические и неорганические бытовые отходы (например: пищевые отходы, бумага, стекло и аналогичные

кухонные отходы), не содержащие при этом отходов, образуемых в ходе эксплуатации судна, или их компонентов.

- g) "Отходы от очистки": отходы, образуемые на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки.
- h) "Сепарированные стоки": вода, отделенная от трюмной воды с помощью бортовых средств судов.
- i) "Стоки": смеси остатков груза, например, с промывочными стоками, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке.
- j) "Прочие особые отходы": отходы, образуемые в ходе эксплуатации судна, за исключением отходов, указанных в пунктах а)-g) и i) выше.

III. ГРУЗ

- a) "Остаточный груз": любой жидкий груз, остающийся в грузовых цистернах или трубопроводах после разгрузки без применения дополнительной системы осушения согласно ВОПОГ-Д, а также любой сухой груз, не поддающийся удалению из трюма путем применения ручных и механических метел или всасывающих устройств. Материалы, используемые для упаковки и крепления груза, рассматриваются как часть груза.
- b) "Остатки груза": любой жидкий груз, который невозможно удалить из цистерн или трубопроводов путем дополнительного осушения согласно ВОПОГ-Д, а также любой сухой груз, который невозможно удалить из трюма при помощи механических или ручных метел.
- c) "Остатки груза после грузовых операций": сухой и в соответствующих случаях жидкий груз, который падает на судно вне трюма во время грузовых операций (например, на планширь).
- d) "Незачищенные трюм/цистерна": трюм или цистерна с остаточным грузом.
- e) "Выметенный трюм": трюм, полностью освобожденный от остаточного груза (например, с помощью механических или ручных метел), в котором имеются только остатки груза.
- f) "Осушенная цистерна": цистерна, полностью освобожденная от остаточного груза (например, с помощью дополнительной системы осушения согласно ВОПОГ-Д), в которой имеются только остатки груза.
- g) "Трюм, очищенный всасыванием": трюм, освобожденный от остаточного груза путем всасывания, в котором имеется значительно меньше остатков груза, чем в выметенном трюме.
- h) "Зачистка": удаление из трюма или цистерны остаточного груза при помощи соответствующих средств (например, механических и

ручных метел, всасывающих устройств, дополнительной системы осушения), позволяющих обеспечить состояние чистоты, соответствующие понятиям:

- "выметенный" или
 - "очищенный всасыванием" для трюма, или
 - "осушенная" для грузовой цистерны,
 - а также перемещение остатков груза после грузовых операций в другие места, кроме трюма.
- i) "Промывка": удаление остатков груза из выметенных или очищенных всасыванием трюмов, а также из цистерн, осушенных с помощью водяного пара или воды.
- j) "Промытые трюм/цистерна": трюм или цистерна, готовые после промывки к приему любого груза.
- k) "Промывочные стоки": вода, получаемая при зачистке выметенных или очищенных всасыванием трюмов, а также осушенных цистерн. К ним также относятся балластная и дождевая вода из трюмов или цистерн.

Статья 9.02 - Общие обязанности по бдительности

Судоводитель, другие члены экипажа и прочие находящиеся на борту лица обязаны проявлять бдительность в соответствии с обстоятельствами, чтобы избегать загрязнения водного пути и максимально снизить количество образуемых на борту отходов и стоков.

Статья 9.03 - Запрещение слива и сброса

1. Запрещается сбрасывать или сливать в водный путь отработанные масла, трюмную воду и другие отходы, содержащие масло или смазочные вещества, а также сточную воду, грузы, остаток груза, хозяйственный мусор и прочие особые отходы. Сброс или слив остаточного груза может допускаться в соответствии с предписаниями придунайских стран.
2. В случае непроизвольного сброса отходов, указанных в пункте 1 выше, или угрозы такого сброса, судоводитель обязан немедленно уведомить об этом ближайшие компетентные органы и максимально точно указать характер и место сброса.

Статья 9.04 - Сбор и обработка отходов на борту

1. Судоводитель должен обеспечить на борту отдельный сбор образующихся в ходе эксплуатации судна отходов, содержащих масло или смазочные материалы, которые указаны в пункте 1 статьи 9.03 выше, в предусмотренные для этого емкости, а также сбор трюмной воды в трюме машинного отделения. Емкости должны располагаться на борту таким образом, чтобы можно было своевременно и легко устранить любую утечку их содержимого.
2. Запрещается:

- a) использовать в качестве резервуаров для сбора отработанных масел передвижные резервуары, хранящиеся на палубе;
- b) сжигать отходы на борту, за исключением тех случаев, когда сжигание производится в одобренном компетентным органом оборудовании.

Статья 9.05 - Журнал нефтяных операций,
удаление отходов на пунктах сбора

1. Каждое судно с машинным отделением или моторным отсеком, за исключением спортивных судов, снабжается журналом нефтяных операций, выданным компетентным органом в соответствии с образцом, приведенным в Приложении 1 "Рекомендаций по предотвращению загрязнения вод Дуная от судоходства". Этот журнал по контролю должен храниться на борту. После получения нового журнала последний журнал должен храниться на борту в течение не менее 6 месяцев после даты последней записи.
2. Отходы, указанные в пункте 1 статьи 9.03, за исключением хозяйственного мусора, должны через равные промежутки времени, зависящие от состояния и эксплуатации судна, удаляться с выдачей соответствующего подтверждения на пунктах сбора отходов, имеющих разрешение компетентных органов. Подтверждение заключается во внесении сотрудником пункта сбора отходов соответствующей записи в журнал по контролю за отработанными маслами.
3. Судно, имеющее в соответствии с действующими вне Дуная положениями другие документы, касающиеся удаления отходов, образуемых в ходе эксплуатации судна, должно быть готово подтвердить этими документами факт удаления отходов вне Дуная. Кроме того, подтверждением в данном случае служит журнал по контролю за отработанными маслами, предусмотренный Конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (Марпол).
4. Сточные воды и хозяйственный мусор должны удаляться на специально предусмотренных пунктах сбора отходов.

Статья 9.06 - Нормы обработки отходов*

1. Отработанная вода с судов не считается нефтяными отходами или их смесью с водой, если остаток нефти в ней не превышает 15 мг/л.
2. Обработанная сточная и хозяйственно-бытовая вода с судов не считается загрязненной с точки зрения защиты вод Дуная, если показатели загрязненности не превышают:
 - коли-индекс - 1000;
 - взвешенные вещества - 50 мг/л;

* Компетентные органы могут устанавливать более жесткие нормы.

- БПК₅ (BOD₅) - 50 мг/л;
- ХПК-Хр (ССО-Сг) - 150 мг/л.

Такие показатели достигаются путем специальной обработки воды, при этом обработка путем разбавления водой не допускается.

Статья 9.07 - Сброс обработанных стоков*

Запрещение, содержащееся в пункте 1 статьи 9.03, не распространяется на сброс в водный путь стоков, обработанных судами, если максимальная концентрация содержащихся в них остатков на выходе постоянно и без предварительного разбавления соответствует предписаниям, указанным в статье 9.06.

Статья 9.08 - Покраска и внешняя зачистка судов

1. Запрещается натирание маслами или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.
2. Не допускается также использование противообрастающих систем, содержащих следующие вещества или их препараты:
 - a) ртутные соединения;
 - b) соединения мышьяка;
 - c) оловосодержащие органические соединения, действующие как биоциды;
 - d) шестихлористый циклогексан.

В качестве временной меры, вплоть до полного снятия 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.

* Компетентные органы могут устанавливать более жесткие нормы.

ПРИЛОЖЕНИЯ 1-8

К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ О ПЛАВАНИИ ПО ДУНАЮ

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

Австрия	A
Беларусь	BY
Бельгия	B
Болгария	BG
Венгрия	HU
Германия	D
Италия	I
Литва	LT
Люксембург	L
Мальта	MLT
Молдова	MD
Нидерланды	N
Норвегия	NO
Польша	PL
Португалия	P
Российская Федерация	RUS
Румыния	R
Сербия и Черногория	SCG
Словакия	SK
Украина	UA
Финляндия	FI
Франция	F
Хорватия	HR
Чешская Республика	CZ
Швейцария	CH
Швеция	SE

**ГРУЗОВЫЕ МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

1. Определения

- a) "Плоскость максимальной осадки" является плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке, при которой судно может плавать.
- b) "Надводным бортом" является расстояние, измеренное между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой верхней кромки палубы или при отсутствии палубы - самой низкой точкой верхней кромки постоянной бортовой обшивки.
- c) "Расстоянием безопасности" является расстояние, измеренное между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой, выше которой судно уже не может считаться водонепроницаемым, без учета при этом приемных и отливных отверстий.
- d) "Зоны плавания" являются зонами судоходного пути, которые разделяются в отношении устройства и оборудования судов внутреннего плавания, т. е. в отношении определения надводного борта и расстояния безопасности в зависимости от максимальной высоты значительных волн при 5-процентной обеспеченности, а именно:
 - Зона 1 - волны высотой до 2,0 м
 - Зона 2 - волны высотой до 1,2 м
 - Зона 3 - волны высотой до 0,6 м.

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

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

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

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

3. Маркировка максимальной осадки

3.1. На каждом судне, за исключением малых судов, должны быть нанесены видимые на расстоянии и несмываемые марки для указания максимальной осадки, определенной компетентными органами. Эти марки являются грузовыми марками, наносимыми под контролем компетентных органов на каждом борту по миделю судна.

3.2. Грузовая марка состоит из кольца, пересеченного по центру горизонтальной линией надводного борта и, в случае необходимости, с дополнительными линиями надводного борта, если судно предназначено для рейсов в различных зонах плавания.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Шкалы осадки

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

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

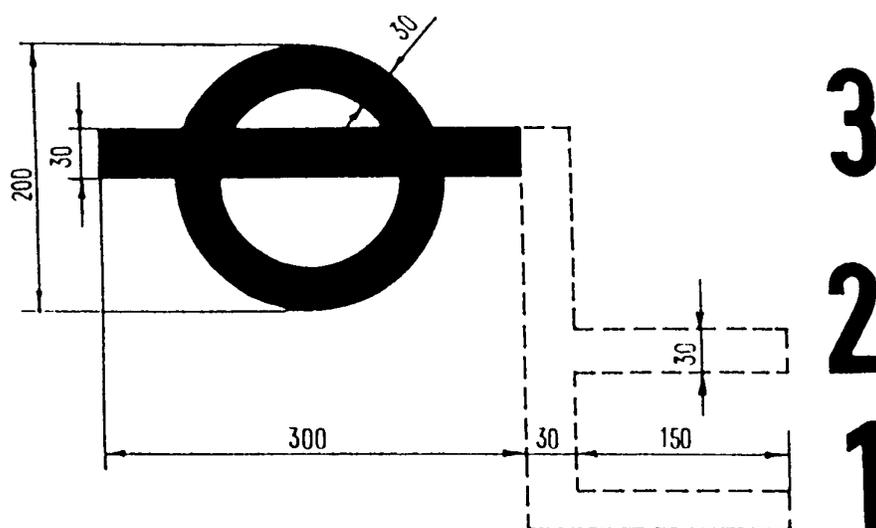
- 4.2. Шкалы осадки должны быть градуированы, по крайней мере, в дециметрах от нуля до 300 мм ниже плоскости ватерлинии судна в порожнем состоянии, и от 100 до 300 мм выше плоскости максимальной осадки.

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

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

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

Схематическое изображение грузовой марки:



Изображение грузовой марки для различных зон плавания:

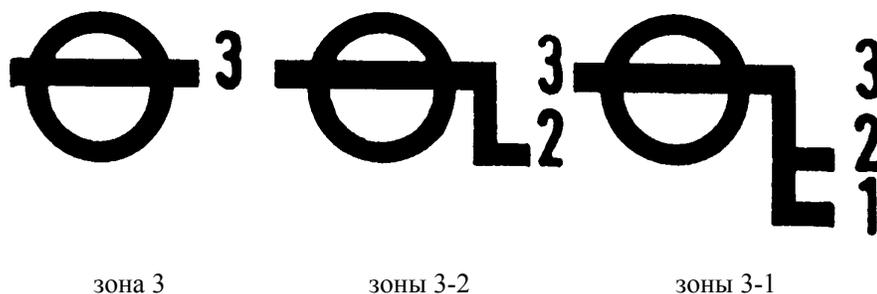


Рис. 1

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

1. Общие положения

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

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

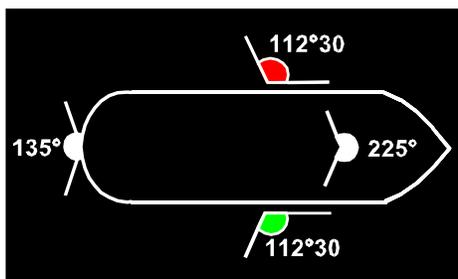
Что касается дополнительной сигнализации, которая может быть предписана, то на рисунках указывается:

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

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.

1.3. Толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м², а также счаленные группы, максимальные размеры которых не превышают 110 м³, рассматриваются как одиночные моторные суда (см. пункт 3 статьи 3.01).

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



1.4.1. термин “топовый огонь” означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22°30' позади траверза каждого борта,

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

1.5 Пояснения к изображениям:

Огонь, не видимый наблюдателю, обозначается с точкой посредине		a
Постоянный огонь, видимый со всех сторон		b
Постоянный огонь, видимый только по ограниченной дуге горизонта		c
Частый проблесковый огонь		d
Огонь, зажигаемый по мере необходимости, или необязательный огонь		e
Флаг или щит		f
Вымпел		g
Шар		h
Цилиндр		i
Конус		j
Двойной конус		k
Радиолокационный отражатель		l

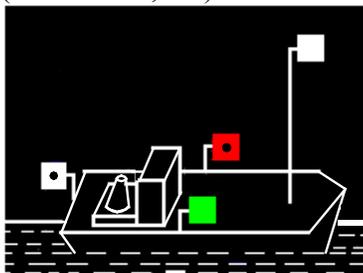
2. Ходовая сигнализация

2.1. Одиночные суда

Ночная

Дневная

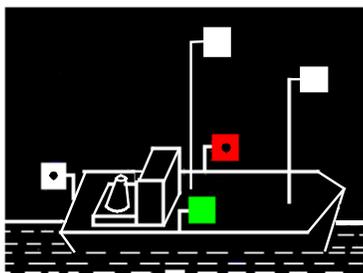
2.1.1 (статья 3.08, п.1):



Нет дополнительной сигнализации

Топовый огонь, бортовые огни, кормовой огонь

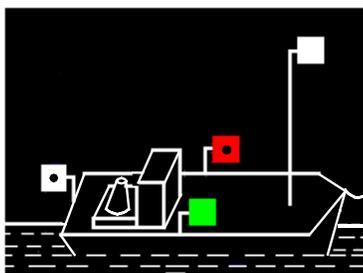
2.1.2 (статья 3.08, п.2):



Нет дополнительной сигнализации

Возможный второй топовый огонь, расположенный в кормовой части.

2.1.3 Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном (статья 3.08, п. 3):



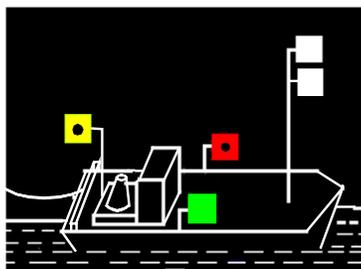
Нет дополнительной сигнализации

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

2.2. Буксируемые составы

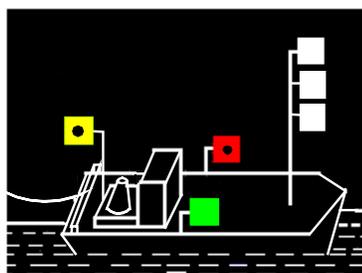
Ночная

2.2.1 Только головное моторное судно буксируемого состава (статья 3.09, п.1):



Два топовых огня, расположенных один над другим, бортовые огни, желтый кормовой огонь вместо белого

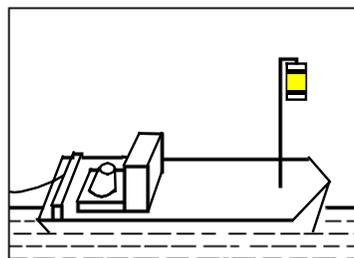
2.2.3 Каждое из нескольких моторных судов, идущих в голове состава (статья 3.09, п.2):



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

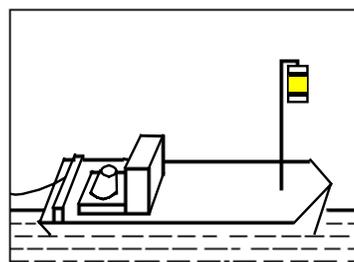
Дневная

2.2.2 Только головное моторное судно буксируемого состава (статья 3.29, п.1):



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

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

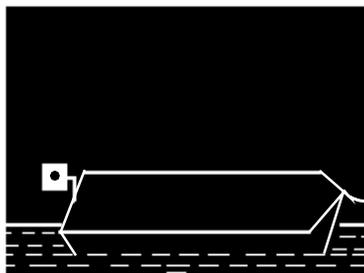


Желтый цилиндр с двумя полосами (черной и белой) как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра

Ночная

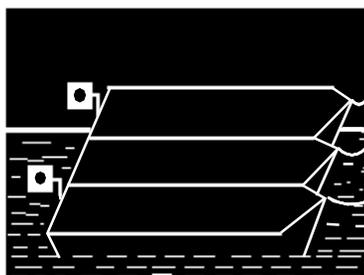
Дневная

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



Нет дополнительной сигнализации

Белый кормовой огонь

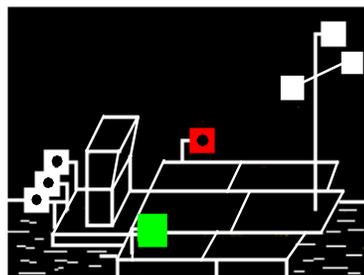


Нет дополнительной сигнализации

Белые кормовые огни на крайних судах состава

2.3. Толкаемые составы

2.3.1 (статья 3.10, п.1):



Нет дополнительной сигнализации

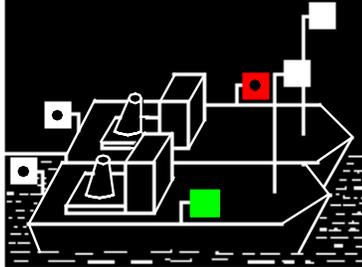
Три топовых огня, расположенных в виде равностороннего треугольника, бортовые огни, три кормовых огня на толкаче

2.4. Счаленные группы

Ночная

Дневная

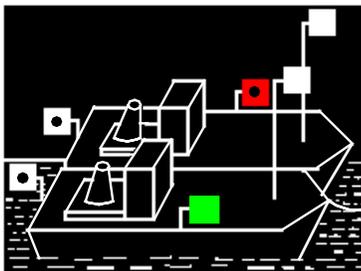
2.4.1 (статья 3.11, п.1):



Нет дополнительной сигнализации

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

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



Нет дополнительной сигнализации

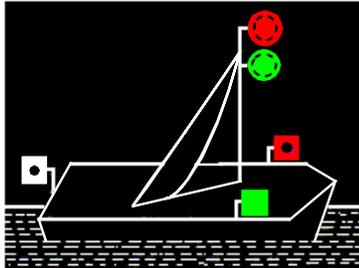
Топовый огонь и кормовой огонь на каждом моторном судне, с наружной стороны группы бортовые огни

2.5. Парусные суда

Ночная

Дневная

2.5.1 (статья 3.12, п.1 и 2):

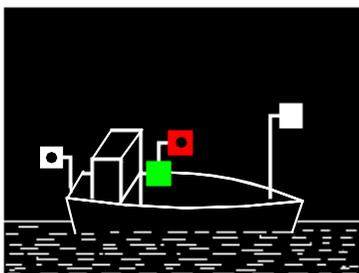


Нет дополнительной сигнализации

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

2.6. Малые суда

2.6.1 Малые моторные суда
(статья 3.13, п.1):



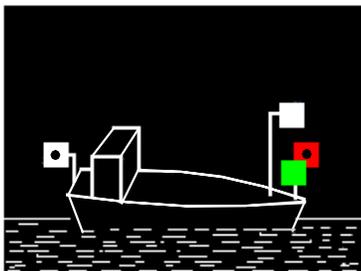
Нет дополнительной сигнализации

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

Ночная

Дневная

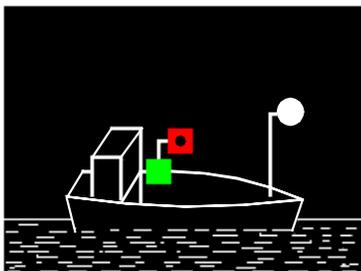
либо:



Нет дополнительной сигнализации

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

либо:

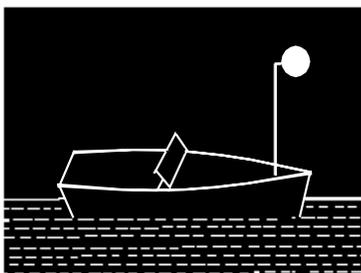


Нет дополнительной сигнализации

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

либо:

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



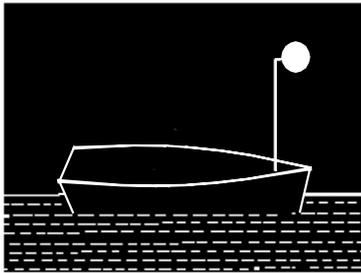
Нет дополнительной сигнализации

Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

Ночная

Дневная

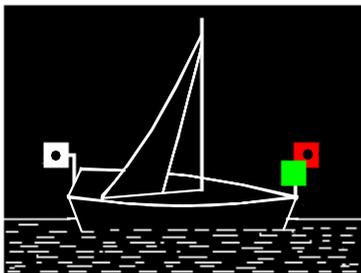
2.6.2 Буксируемые или идущие в саче малые суда (статья 3.13, п.4):



Нет дополнительной сигнализации

Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

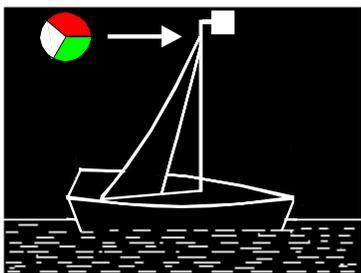
2.6.3 Парусное судно (статья 3.13, п.5):



Нет дополнительной сигнализации

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

либо:



Нет дополнительной сигнализации

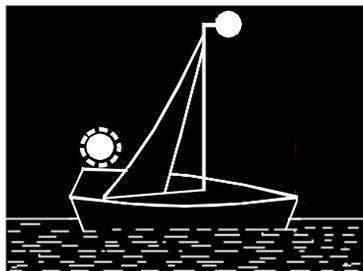
Бортовые огни, которые могут быть обыкновенными, а не ясными, и кормовой огонь, объединенные в одном фонаре, установленном на вершине или в верхней части мачты

Ночная

Дневная

либо:

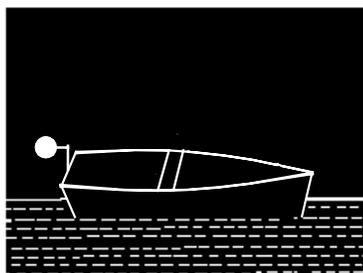
в случае, если длина малого судна менее 7 м:



Нет дополнительной сигнализации

Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, и при приближении других судов второй обыкновенный белый огонь

2.6.4 Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными (статья 3.13, п.6):



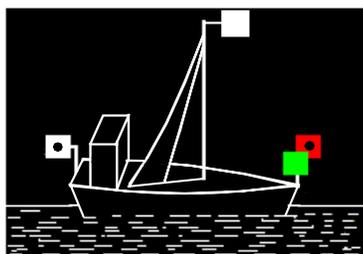
Нет дополнительной сигнализации

Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

Ночная

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

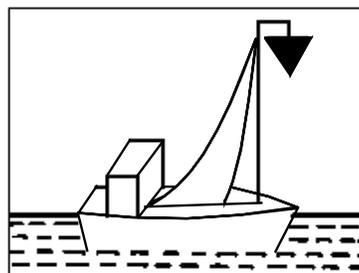
Один из сигналов, предусмотренный в п. 2.6.1, например:



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

Дневная

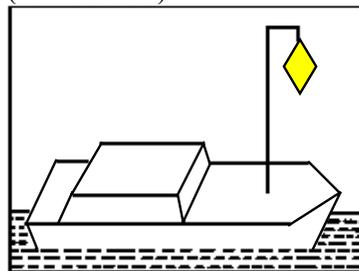
2.6.6 Малое судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку (статья 3.30):



Черный конус вершиной вниз

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

2.7.2 (статья 3.31):



Нет дополнительной сигнализации

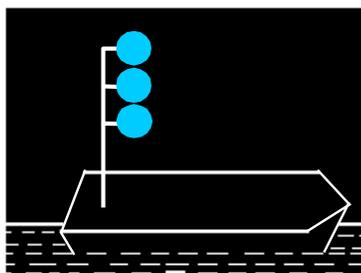
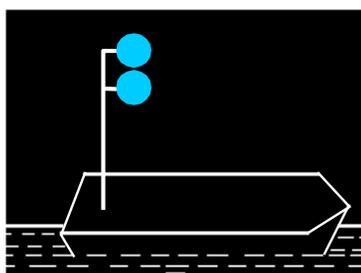
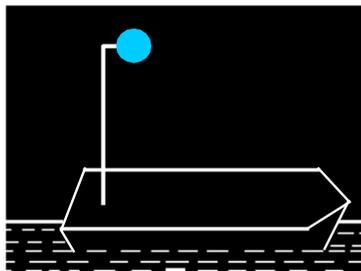
Желтый двойной конус

2.8. Суда, осуществляющие перевозки опасных грузов

Ночная

2.8.1 Судно, осуществляющее перевозку опасных грузов (статья 3.14, п.1):

Дополнительная сигнализация:

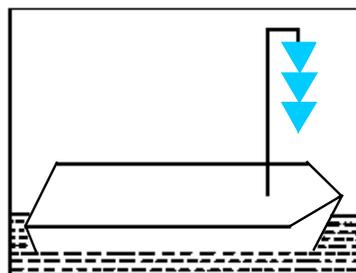
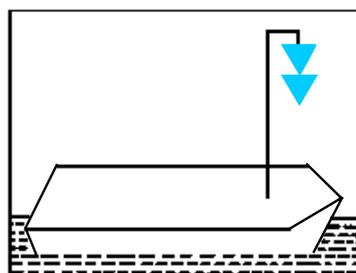
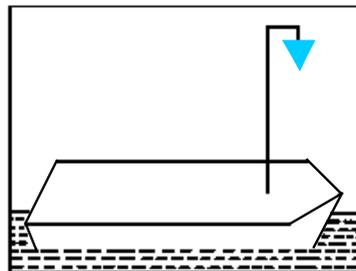


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

2.8.2 Судно, осуществляющее перевозку опасных грузов (статья 3.32, п.1):

Дополнительная сигнализация:

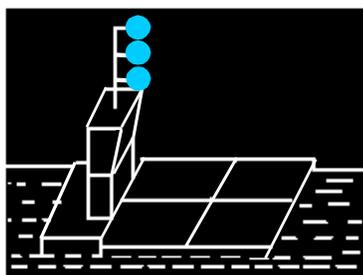
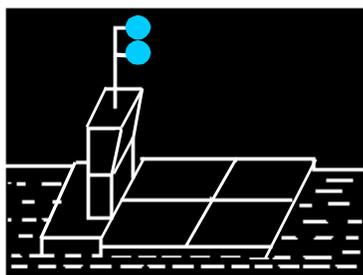
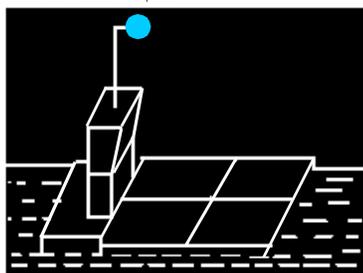


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

Ночная

2.8.3 Толкаемые составы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.14, п. 3):

Дополнительная сигнализация:

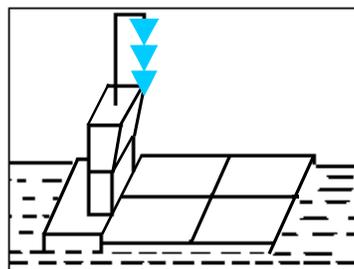
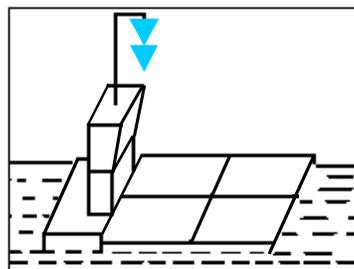
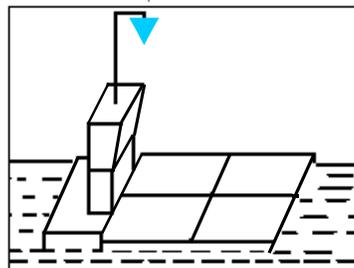


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

2.8.4 Толкаемые составы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.32, п. 3):

Дополнительная сигнализация:

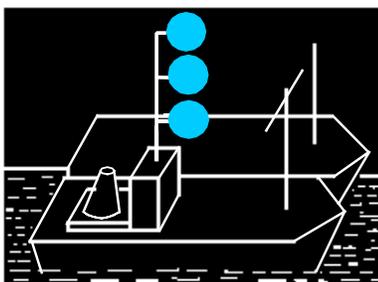
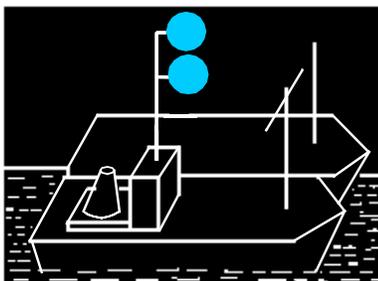
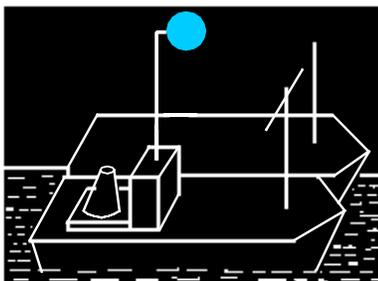


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

Ночная

2.8.5 Счаленные группы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.14, п.3)

Дополнительная сигнализация для судна, обеспечивающего движение группы:

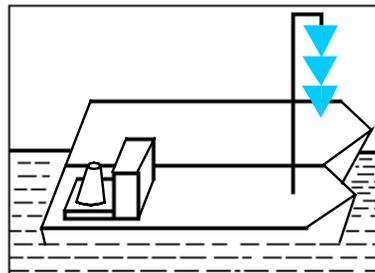
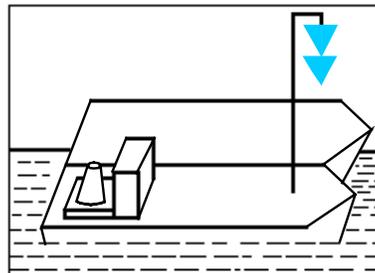
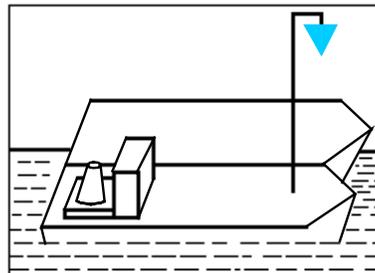


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

2.8.6 Счаленные группы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.32, п.3)

Дополнительная сигнализация для судна, обеспечивающего движение группы:

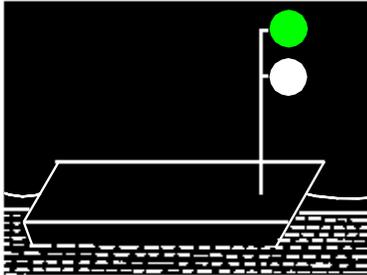


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

2.9 Паромы

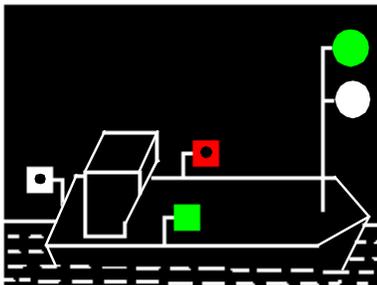
Ночная

- 2.9.1 Паромы, передвигающиеся самостоятельно (статья 3.16, п.1):



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

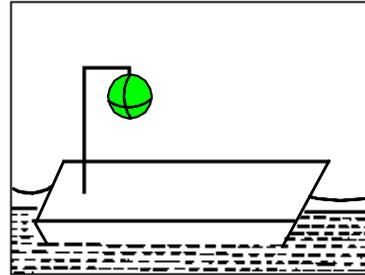
- 2.9.3 Самостоятельно передвигающиеся паромы (статья 3.16, п.2):



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

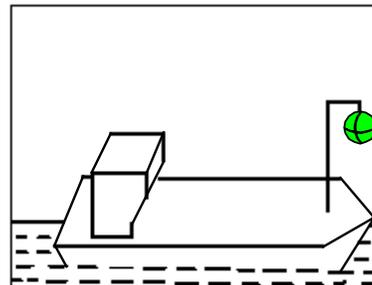
Дневная

- 2.9.2 Паромы, передвигающиеся самостоятельно (статья 3.34):



Зеленый шар

- 2.9.4 Самостоятельно передвигающиеся паромы (статья 3.34):

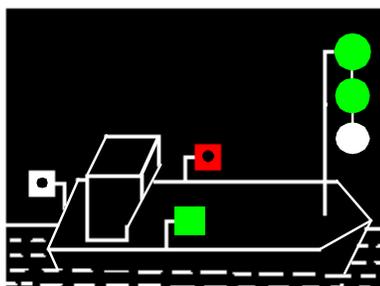


Зелёный шар

Ночная

Дневная

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



Нет дополнительной сигнализации

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

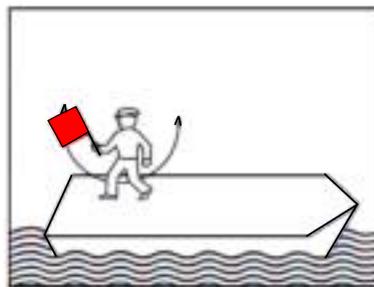
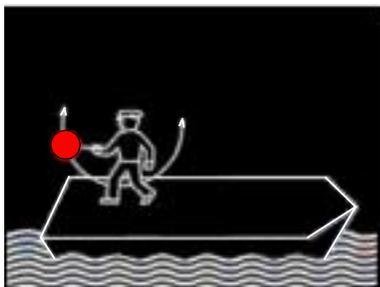
2.10. Суда, потерявшие маневренность

2.10.1 (статья 3.18, п.1):

2.10.2 (статья 3.35, п. 1)

Дополнительная сигнализация:

Дополнительная сигнализация:



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

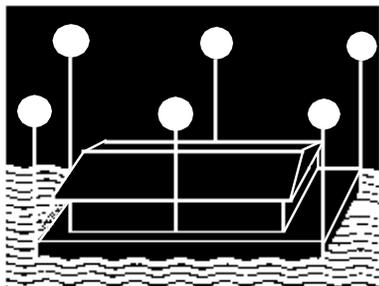
Качающийся красный флаг

2.11. Соединение плавучего материала и плавучие установки

Ночная

Дневная

2.11.1 (статья 3.19):



Нет дополнительной
сигнализации

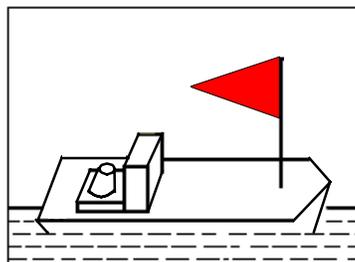
Достаточное количество ясных
белых огней, видимых со всех
сторон

2.12. Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода

2.12.1 (статья 3.36):

Дополнительная сигнализация:

Нет дополнительной сигнализации



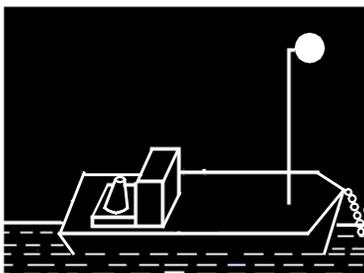
Красный вымпел

3. Стояночная сигнализация

3.1. Общие положения

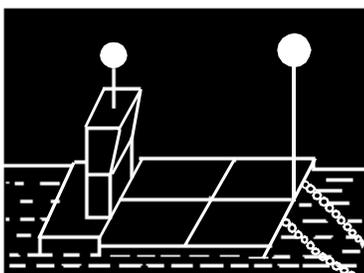
Ночная

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



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

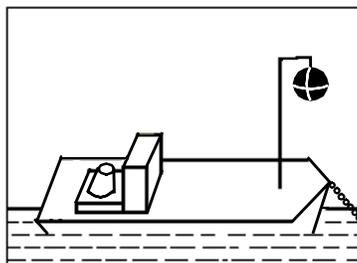
- 3.1.3 Толкаемые составы, стоящие на открытом месте (статья 3.20, п.2):



Два обыкновенных белых огня, помещаемых один на толкаче, а второй - в носовой части состава

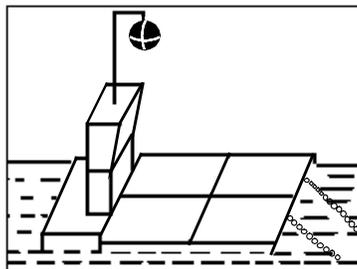
Дневная

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



Черный шар в передней части судна

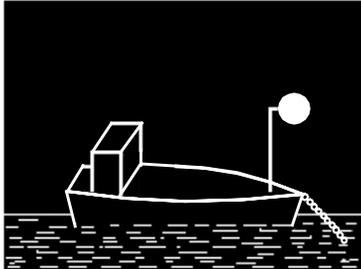
- 3.1.4 Толкаемые составы, стоящие на открытом месте (статья 3.36-бис, п.1):



Черный шар на толкаче

Ночная

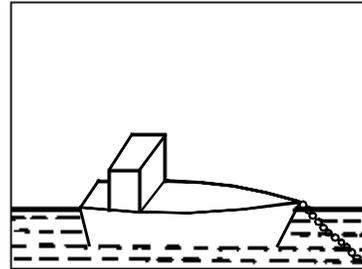
3.1.5 Малые суда на стоянке на открытом месте (статья 3.20, п.3):



Обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

Дневная

3.1.6 Составы барж без толкача, малые суда, неоторные суда (статья 3.36-бис, п.1):



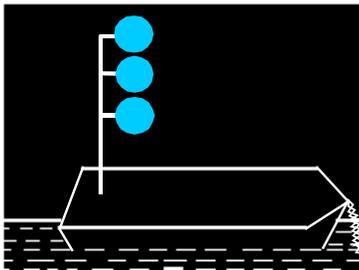
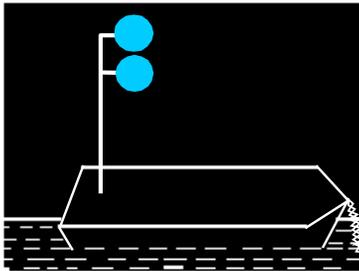
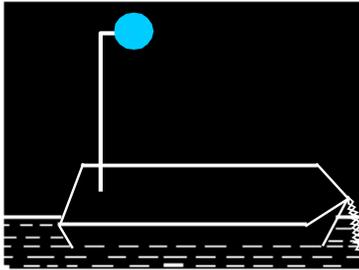
Нет дополнительной сигнализации

3.2 Суда, осуществляющие перевозки опасных грузов

Ночная

3.2.1 Суда, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.21)

Дополнительная сигнализация:

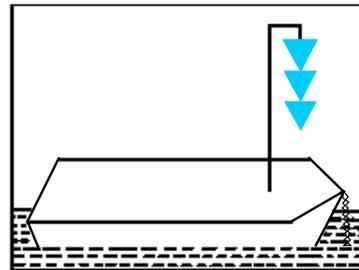
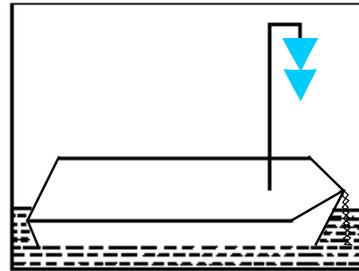
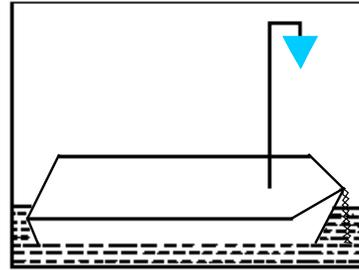


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

3.2.2 Суда, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.37)

Дополнительная сигнализация:

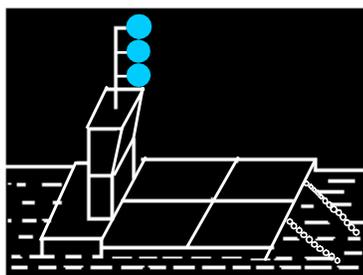
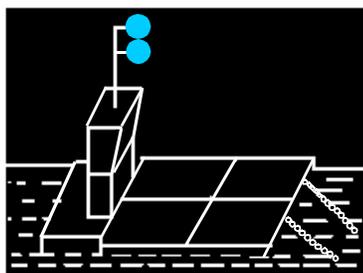
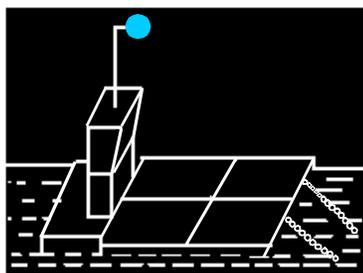


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

Ночная

3.2.3 Толкаемые составы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.21)

Дополнительная сигнализация для толкача:

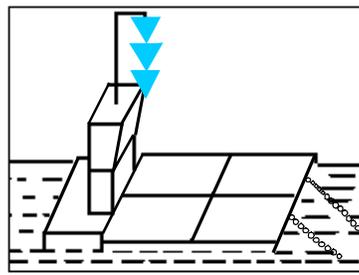
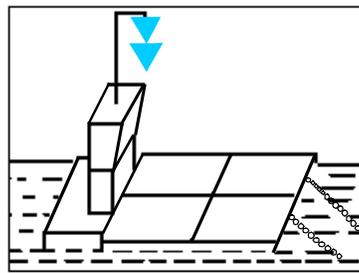
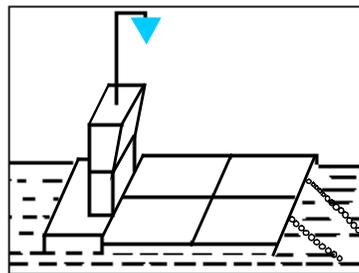


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

3.2.4 Толкаемые составы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.37)

Дополнительная сигнализация для толкача:

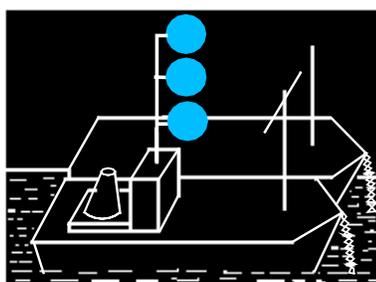
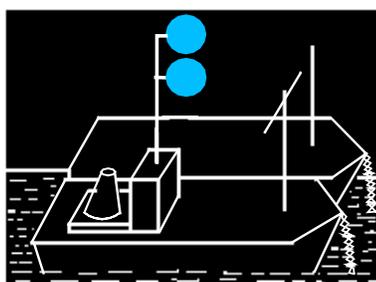
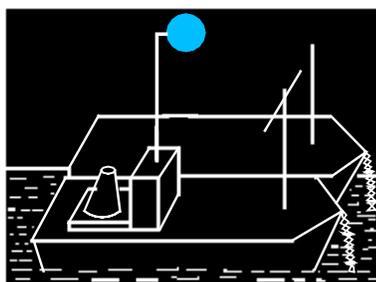


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

Ночная

3.2.5 Счаленные группы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.21)

Дополнительная сигнализация для судов, обеспечивающих движение группы:

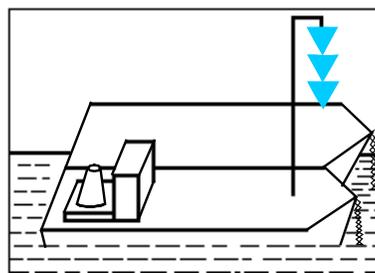
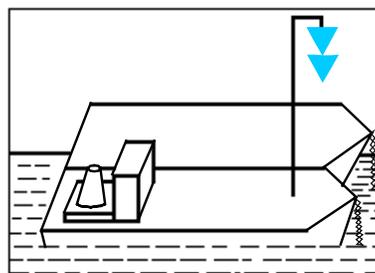
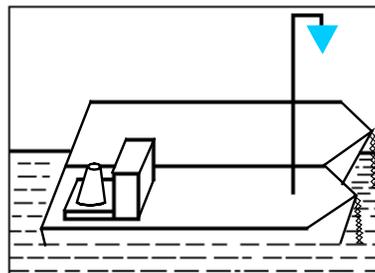


В зависимости от степени опасности груза: один, два или три обыкновенных синих огня, видимых со всех сторон

Дневная

3.2.6 Счаленные группы, осуществляющие перевозки опасных грузов (ст. 3.37)

Дополнительная сигнализация для судов, обеспечивающих движение группы:



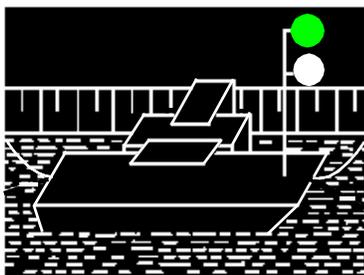
В зависимости от степени опасности груза: один, два или три синих конуса вершиной вниз

3.3. Паромы

Ночная

Дневная

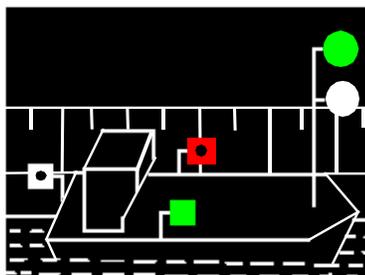
- 3.3.1 Не передвигающиеся самостоятельно паромы, пришвартованные у пристани (статья 3.23, п.1):



Нет дополнительной сигнализации

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

- 3.3.2 Самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и пришвартованные у пристани (статья 3.23, п.2):



Нет дополнительной сигнализации

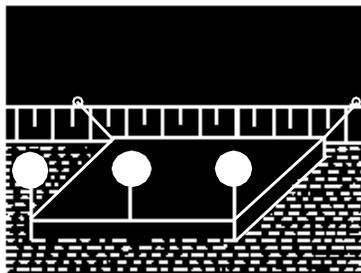
Ясный зеленый огонь над ясным белым огнем, каждый из которых виден со всех сторон, во время короткой стоянки бортовые огни и кормовой огонь

3.4 Соединение плавучего материала и плавучие установки

Ночная

Дневная

3.4.1 (статья 3.25):



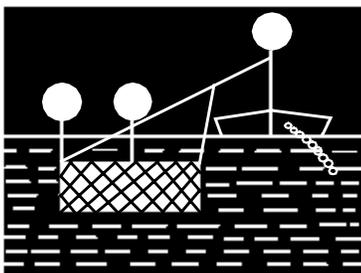
Нет дополнительной сигнализации

Достаточное количество обыкновенных белых огней, видимых со всех сторон

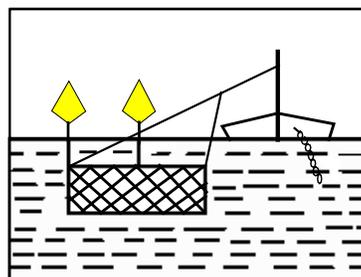
3.5. Сети и другие орудия лова рыболовных судов, представляющие помеху для судоходства

3.5.1 (статья 3.26):

3.5.2 (статья 3.40):



Достаточное количество обыкновенных белых огней, видимых со всех сторон

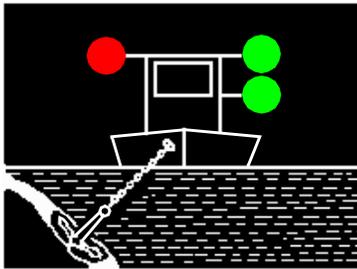


Достаточное количество желтых поплавков или желтых флагов

3.6 Плавучие средства, выполняющие работы,
и суда, находящиеся на мели или затонувшие

Ночная

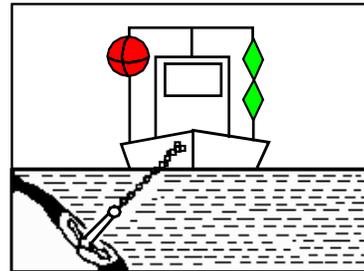
3.6.1 Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению (статья 3.27, п.1):



Со стороны, с которой фарватер свободен, два обыкновенных или два ясных зеленых огня, расположенных один над другим и видимых со всех сторон, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, обыкновенный или ясный красный огонь, видимые со всех сторон

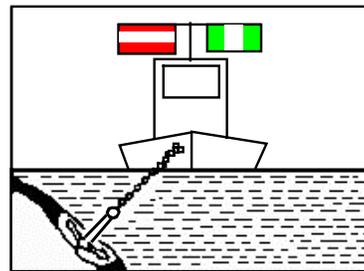
Дневная

3.6.2 Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, выполняющие работы или операции по зондированию или измерению (статья 3.41, пп. 1 и 2):



Со стороны, с которой фарватер свободен, два зеленых двойных конуса, расположенных один над другим, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, красный шар,

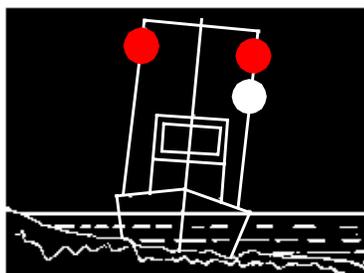
или:



Со стороны, с которой фарватер свободен, щит Е.1 “разрешение прохода” (Приложение 7) и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, щит А.1 “запрещение прохода” (Приложение 7)

Ночная

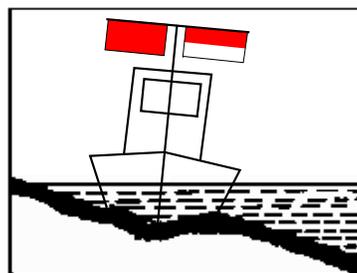
- 3.6.3 Выполняющие работы суда и плавучие установки, которые должны быть защищены от болтанки (статья 3.27, п.1), и стоящие на мели или затонувшие суда (статья 3.27, п.2):



Со стороны, с которой фарватер свободен, обыкновенный или ясный красный огонь над обыкновенным или ясным белым огнем, видимые со всех сторон, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, обыкновенный или ясный красный огонь, видимый со всех сторон

Дневная

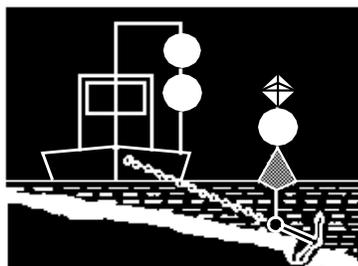
- 3.6.4 Выполняющие работы суда и плавучие установки, которые должны быть защищены от болтанки (статья 3.41, п.1), и стоящие на мели или затонувшие суда (статья 3.41, п.4):



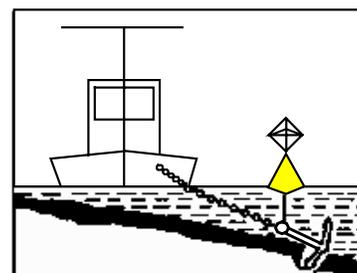
Со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, красно-белый флаг или щит, верхняя часть которых красного, а нижняя часть белого цвета, и в соответствующих случаях со стороны, с которой фарватер несвободен, красный флаг или щит

3.7 Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства

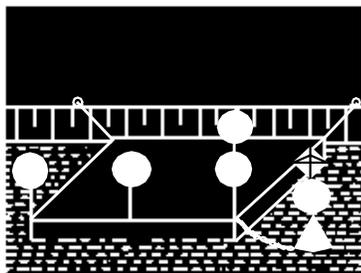
- 3.7.1 Суда, соединения плавучего материала или плавучие установки, стоящие на якоре (статья 3.28, пп. 1 и 2):



- 3.7.2 Суда, соединения плавучего материала или плавучие установки, стоящие на якоре (статья 3.42):



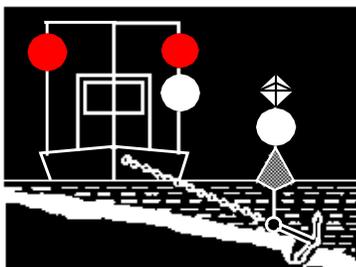
Ночная



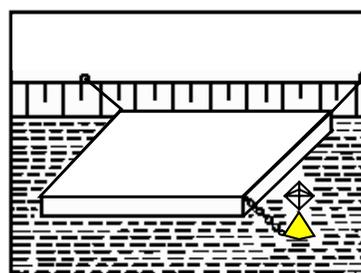
Два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, поплавок с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон

3.7.3 Плавучие установки, выполняющие работы, плавучие средства (статья 3.27, п.1; статья 3.28, п.2):

Например:



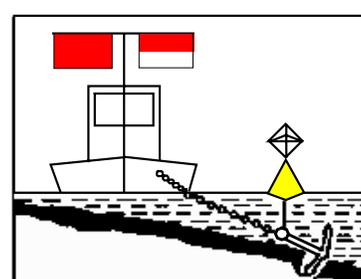
Дневная



Желтый поплавок с радиолокационным отражателем

3.7.4 Плавучие установки, выполняющие работы, плавучие средства (статья 3.41, п.1; статья 3.42):

Например:



4. Особая сигнализация

- 4.1 Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт (статья 3.43):

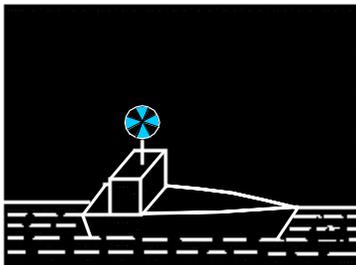


- 4.2 Сигнализация, указывающая на запрещение курить, а также пользоваться огнем (статья 3.44):

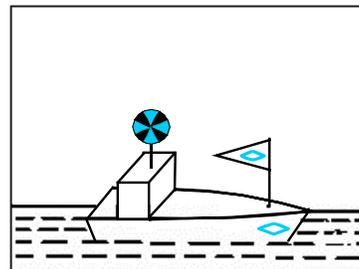


4.3 Дополнительная сигнализация судов речного надзора (статья 3.45):

Ночная



Дневная



Частый проблесковый обыкновенный синий огонь, если этого требует выполнение их обязанностей

Вымпел белого цвета с изображением в средней его части белого ромба, окаймленного синей рамкой

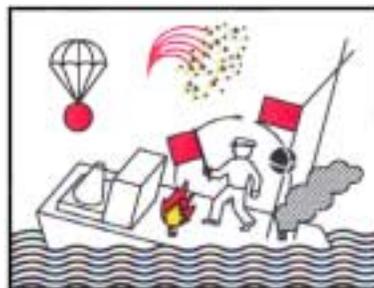
4.4 Сигналы бедствия

(статья 3.46):

Ночная



Дневная



Либо:
огонь, флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;

либо:
флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;

либо:
ракеты или бомбы, выбрасывающие звёзды красного цвета;

либо:
световой сигнал, состоящий из сочетания знаков . . . - - . . . (SOS) по азбуке Морзе;

либо:
пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т. д.;

либо:
ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари с красным светом;

либо:
медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

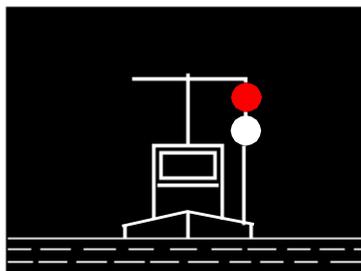
4.5 Сигнализация запрещения боковой стоянки

(статья 3.47):



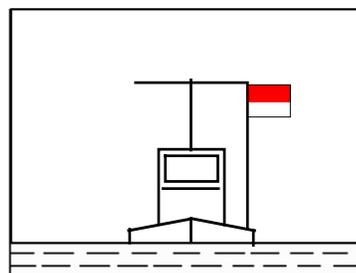
4.6 Дополнительная сигнализация для предохранения от болтанки
(статья 3.48, п.1):

Ночная



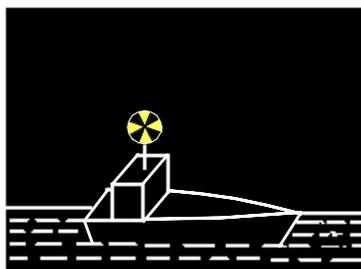
Обыкновенный красный огонь над обыкновенным белым огнем или ясный красный огонь над ясным белым огнем, видимые со всех сторон

Дневная

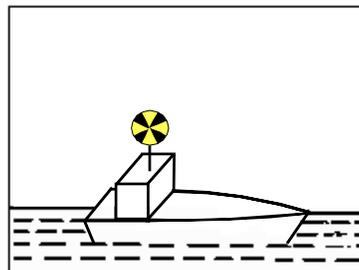


Красный и белый флаг или щит, или два флага или щита, расположенные один над другим, верхний из которых красный, а нижний - белый

4.7 Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути
(статья 3.49):



Ясный или обыкновенный частый проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон



ЦВЕТ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

1. Цвет судовых огней может быть:

"синим",
"зеленым",
"белым",
"желтым",
"красным".

Эти огни составляют пятицветную систему. При такой системе допускаемые пределы хроматичности в отношении каждого цвета определяются в официальных рекомендациях Международного комитета по светотехнике (МКС) "Цвета световых сигнальных знаков", содержащихся в публикации МКС № 2.2 (ТС-1.6) 1975 года.

2. Хроматические секторы судовых огней, указанные в настоящих Правилах, находятся в пределах общих секторов, определенных МКС, но являются более узкими для некоторых цветов. Они пронумерованы в таблице 1 как координаты ху точек пересечения линий, обозначающих пределы цветов, а на графике МКС, на рис. 1, дается их графическое изображение.
3. Хроматические секторы, определяемые в таблице 1, относятся к цветам огней, излучаемым световым оборудованием.
4. Что касается используемых здесь рекомендаций МКС (1975), то выбранные пределы цветов являются компромиссом между надежным распознаванием цвета сигнального знака при изменяющихся условиях, соответствующей дальностью видимости светового сигнала, практическими допусками на изготовление оборудования, в том числе источника света и светового материала, и соотношением цвета светового сигнала с другими цветовыми огнями, как относящимися, так и не относящимися к системе сигнализации.
5. В частности, пределы цветов, приводимые в настоящих Правилах, были выбраны по следующим причинам:

Синий

МКС определил лишь общий сектор в отношении световых сигналов синего цвета. Поскольку более узкий сектор дает большую вероятность распознавания цвета, то было отдано предпочтение именно этому сектору.

Зеленый

Для большей вероятности распознавания зеленого и синего, зеленого и белого и зеленого и желтого сигнальных огней были выбраны соответствующие ограничительные пределы, приводимые в рекомендациях МКС.

Белый

В отношении электрических огней предел белого цвета в сторону желтого должен быть ограничен, как правило, величиной $x = 0,500$. Только в случае использования неэлектрических огней, например, керосиновых ламп, допускается сдвиг предела до $x = 0,525$, как показано на рис.1 на цветовом графике МКС пунктирными линиями.

Нет необходимости сдвигать синий предел белого цвета в сторону синего, как это сделано в существующих рекомендациях МКС, поскольку ксеноновые лампы в настоящее время не используются в качестве судовых огней.

Желтый

Желтый и белый огни требуют особого внимания при их использовании в целях сигнализации. Для распознавания белого и желтого сигнальных огней необходимо обеспечить соответствующее хроматическое разграничение порядка $x = 0,050$. При использовании керосиновых ламп в качестве световых знаков белого цвета пределы желтого цвета в сторону белого должны быть ограничены величиной $x = 0,575$.

Красный

Избранный сектор для огней красного цвета представляет собой компромисс между ограниченным сектором более вероятного распознавания цвета и ограниченным сектором для лиц, не различающих красный и зеленый цвета, как указано в существующих рекомендациях МКС.

Таблица 1

Координаты ху точек пересечения линий, обозначающих пределы цветов

Цвет огня		Хроматические координаты											
		1		2		3		4		5		6	
		х	у	х	у	х	у	х	у	х	у	х	у
Синий		0,102	0,105	0,185	0,175	0,218	0,142	0,136	0,040				
Зеленый		0,009	0,720	0,284	0,520	0,207	0,397	0,013	0,494				
Белый	электрический огонь	0,310	0,348	0,453	0,440	0,500	0,440	0,500	0,382	0,443	0,382	0,310	0,283
	неэлектрический огонь					----- 0,525		----- 0,525					
Желтый		0,618	0,382	0,612	0,382	0,575	0,406	0,575	0,425				
Красный		0,710	0,290	0,690	0,290	0,660	0,320	0,680	0,320				

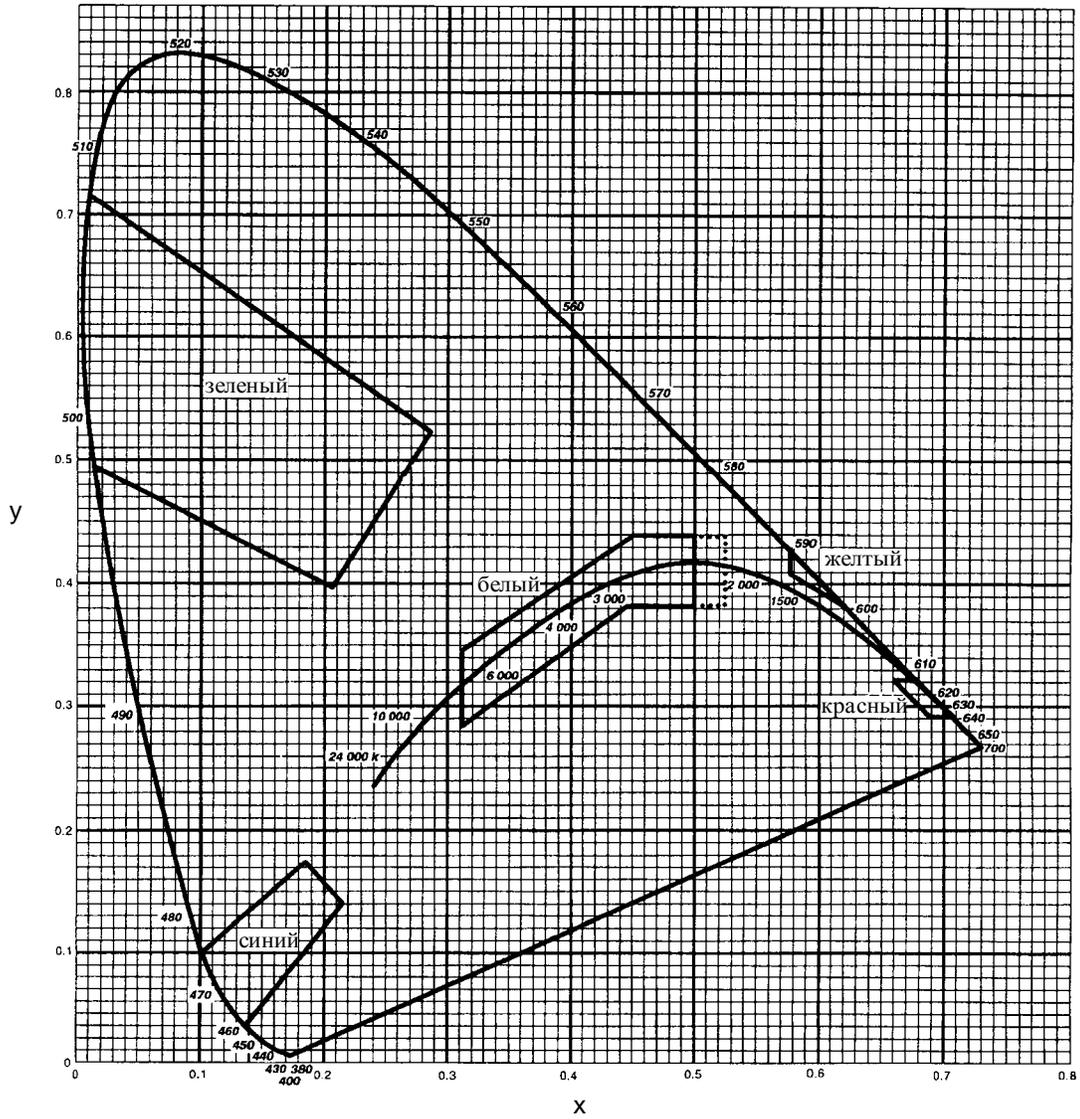


Рисунок 1

Цветовой график МКС с указанием пределов

для цветowych сигнальных огней

СВЕТОСИЛА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ ОГНЕЙ

1. Судовые огни в зависимости от их светосилы подразделяются на три группы:
"обыкновенные огни",
"ясные огни",
"яркие огни".

2. Цветные огни получают обычно при помощи белого источника света и цветного фильтра или цветного оптического прибора. Установленные хроматические секторы для этих огней указаны в Приложении 4.

Цветной фильтр или цветной оптический прибор является избирательным фильтром, поэтому значение коэффициента распространения цветного фильтра зависит от спектрального состава падающего излучения, т.е. источника света. На практике приняты следующие общие коэффициенты распространения для цветных фильтров:

красный или зеленый - Φ от 0,10 до 0,20
желтый - Φ от 0,40 до 0,60
синий - $\Phi \geq 0,02$.

3. Пределы светосилы судовых огней приводятся в таблице 1. Все данные значения представляют собой используемые в рабочих условиях значения светосилы I_B , которые соответствуют 75% фотометрической светосилы I_0 :

$$I_B = 0,75 \times I_0$$

Коэффициент 0,75 учитывает эффект уменьшения светосилы в результате длительного использования источника света и некоторой степени загрязненности источника света и оптической системы.

Величины, указанные в таблице 1, действительны для всех направлений в горизонтальной фокальной плоскости в полезном секторе сигнального огня. При вертикальном наклоне до $7,5^\circ$ по отношению к горизонтальной фокальной плоскости величина светосилы должна быть не менее 5% светосилы, получаемой в горизонтальной фокальной плоскости.

4. Соотношение используемой в рабочих условиях светосилы I_B в кд и дальности видимости t в км в ночных условиях определяется следующим уравнением:

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

где коэффициент 0,2 соответствует международному согласованному пределу восприятия освещенности в 0,2 микролюкса в ночных условиях и

пересчету метров в километры в отношении t , а q - коэффициент распространения в атмосфере на расстоянии в один километр.

Для определения дальности видимости судовых огней принимается величина $q = 0,76$, которая соответствует метеорологическим условиям видимости в 14,3 км. В соответствии с вышеприведенным уравнением и в зависимости от светосилы, приводимой в таблице 1, дальность видимости рассчитывается следующим образом:

Таблица 1

Сила света в эксплуатационных условиях I_B
и дальность видимости t судовых огней

Свет огня	Вид огня					
	обыкновенный		ясный		яркий	
	I_B в кд	t в км	I_B в кд	t в км	I_B в кд	t в км
белый	2 - 4 */	2,3 - 3,0 */	9 - 25	3,9 - 5,3	35 - 100	5,9 - 7,7
красный или зеленый	0,9 - 5	1,7 - 3,2	3,5 - 20	2,8 - 5,0	-	-
желтый	0,8 - 2,4	1,6 - 2,5	3,6 - 15	2,9 - 4,6	-	-
синий	≥ 1 */	$\geq 1,8$ **/	-	-	-	-

*/ Компетентные органы могут разрешить на некоторых участках используемую в рабочих условиях светосилу $I_B = 0,9$ кд, которая соответствует дальности видимости $t = 1,7$ км.

**/ Для некоторых судов компетентные органы могут разрешить используемую в рабочих условиях светосилу $I_B = 0,3 - 0,5$ кд, которая соответствует дальности видимости $t = 1,0 - 1,3$ км.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

Механически действующие звуковые сигнальные приборы, используемые на судах внутреннего плавания, должны подавать звуковые сигналы, имеющие следующие характеристики :

1. Частота

- a) Основная частота звуковых сигналов моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте b), должна составлять 200 Гц с допуском в $\pm 20\%$.
- b) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов иных, чем малые суда, основная частота звука должна превышать 350 Гц.
- c) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, основные частоты звуков должны составлять 165-297 Гц с интервалом, по крайней мере, в 2 полных тона между наиболее высоким и наиболее низким тоном.

2. Уровень акустического давления

Указанные ниже уровни акустического давления измеряются или определяются на расстоянии 1 метра впереди от центра отверстия рупора, причем измерение, по возможности, должно проводиться на открытой местности.

- a) Для моторных судов, исключая малые суда, предусмотренные в подпункте b), взвешенный уровень акустического давления должен составлять 120-140 дБ /А/.
- b) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов иных, чем малые суда, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 100-125 дБ /А/.
- c) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости и с использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления каждого звука должен составлять 120-140 дБ /А/.

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Контроль уровня акустического давления должен производиться компетентными органами при помощи сонометра, соответствующего стандарту Международной электротехнической комиссии (см. МЭК.179), или при помощи обычного стандартного сонометра МЭК (см. МЭК. 123).

III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

Звуковые сигналы, иные, чем удары в колокол и трехтональные звуковые сигналы, должны заключаться в подаче одного или нескольких следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

- короткий звук; звук продолжительностью примерно в 1 секунду;
- продолжительный звук: звук продолжительностью примерно в 4 секунды.

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

А. Общие сигналы



1 продолжительный звук

“Внимание”



1 короткий звук

“Изменяю свой курс вправо”



2 коротких звука

“Изменяю свой курс влево”



3 коротких звука

“Мои движители работают на задний ход”



4 коротких звука

“Не могу маневрировать”



Серия очень коротких звуков

“Непосредственная опасность столкновения”



Повторяющиеся продолжительные звуки

} “Сигнал бедствия”
Статья 4.01, пункт 4



Удары в колокол

В. Сигналы встречного плавания

Первый случай

—	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	“Хочу разойтись левым бортом”	Статья 6.04, пункт 4
—	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	“Согласен, расходимся левым бортом”	Статья 6.04, пункт 5
— —	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	“Не согласен, расходимся правым бортом”	Статья 6.05, пункт 2
— —	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	“Согласен разойтись правым бортом”	Статья 6.05, пункт 3

Второй случай

— —	2 коротких звука, подаваемых идущим вверх судном	“Хочу разойтись правым бортом”	Статья 6.04, пункт 4
— —	2 коротких звука, подаваемых идущим вниз судном	“Согласен, расходимся правым бортом”	Статья 6.04, пункт 5
—	1 короткий звук, подаваемый идущим вниз судном	“Не согласен, расходимся левым бортом”	Статья 6.05, пункт 2
—	1 короткий звук, подаваемый идущим вверх судном	“Согласен разойтись левым бортом”	Статья 6.05, пункт 3

С. Сигналы обгона

Первый случай

	2 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука, подаваемых судном	звуча, за 2 коротких обгоняющим	“Хочу обойти по вашему левому борту”	Статья 6.10, пункт 4
	1 короткий звук, обгоняемым судном	подаваемый	“Согласен, обходите по моему левому борту”	Статья 6.10, пункт 5
	2 коротких звука, обгоняемым судном	подаваемых	“Не согласен, обходите по моему правому борту”	Статья 6.10, пункт 6
	1 короткий звук, обгоняющим судном	подаваемый	“Согласен, обхожу по вашему правому борту”	Статья 6.10, пункт 6

Второй случай

	2 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	“Хочу обойти по вашему правому борту”	Статья 6.10, пункт 4
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	“Согласен, обходите по моему правому борту”	Статья 6.10, пункт 5
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	“Не согласен, обходите по моему левому борту”	Статья 6.10, пункт 6
	2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	“Согласен, обхожу по вашему левому борту”	Статья 6.10, пункт 6

Невозможность обгона

	5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	“Меня обгонять нельзя”	Статья 6.10, пункт 7
---	---	------------------------	----------------------

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 водного пути

E₁. Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них

	3 продолжительных звука, за которыми следует 1 короткий звук	“Намерен идти направо”	Статья 6.16, пункт 2
	3 продолжительных звука, за которыми следуют 2 коротких звука	“Намерен идти налево”	Статья 6.16, пункт 2

Е₂. Сигналы при выходе на водный путь из портов и притоков для его пересечения



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

F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

a) суда, идущие при помощи радиолокатора



i/ суда, идущие вниз, за исключением малых судов

трехтональный сигнал, повторяющийся с необходимой частотой

Статья 6.32 пункт 4 а)



ii/ одиночные суда, идущие вверх

1 продолжительный звук

Статья 6.32, пункт 5 а)



iii/ составы и счаленные группы, идущие вверх

2 продолжительных звука

Статья 6.32, пункт 5 а)

b) суда, не идущие при помощи радиолокатора



i/ все одиночные суда

1 продолжительный звук, повторяющийся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.33, пункт 2



ii/ составы и счаленные группы

2 продолжительных звука, повторяющиеся с интервалом не более 1 минуты

Статья 6.33, пункт 2

с) суда, находящиеся на стоянке



1 серия ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

“Нахожусь на стоянке с левой стороны фарватера”

Статья 6.31, пункт 1 а)



2 серии ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

“Нахожусь на стоянке с правой стороны фарватера”

Статья 6.31, пункт 1 б)



3 серии ударов в колокол, повторяющихся с интервалом не более 1 минуты

“Нахожусь на стоянке в неопределенном положении”

Статья 6.31, пункт 1 с)

Г. Сигналы при отходе с места стоянки



1 короткий звук

Когда судно идет направо

Статья 6.14



2 коротких звука

Когда судно идет налево

Статья 6.14

**СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО
ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ**

- 1) Основные сигнальные знаки, приведенные ниже в разделе I, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе II.
- 2) Щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

Раздел 1 - Основные сигнальные знаки

А - Запрещающие сигнальные знаки

- A.1 - Запрещение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 6.08, 6.16, 6.22, 6.22-бис, 6.25, 6.26, 6.27 и 6.28-бис)

Щиты

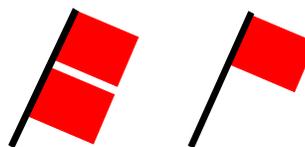


Либо красные огни



либо красные флаги

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



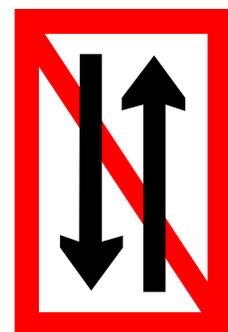
- A.2 - Запрещение всякого обгона (см. статью 6.11)



А.3 - Запрещение обгона, касающееся только составов (см. статью 6.11)



А.4 - Запрещение встречи и обгона (см. статью 6.08)



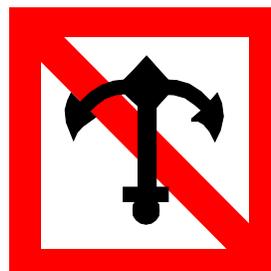
А.5 - Запрещение стоянки (на якоре или на швартовых у берега) (см. статью 7.02)



А.5.1 - Запрещение стоянки судов по ширине, указанной в метрах (измеренной от знака) (см. статью 7.02)



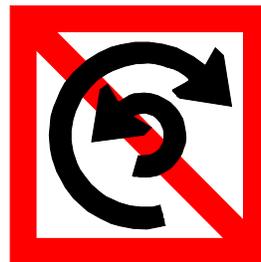
А.6 - Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы и цепи (см. статьи 6.18 и 7.03)



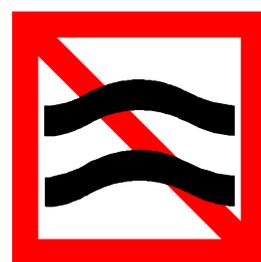
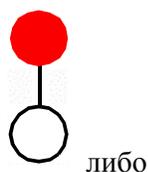
A.7. - Запрещение швартоваться у берега
(см. статью 7.04)



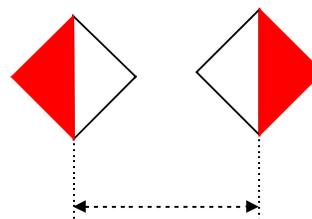
A.8. - Запрещение делать повороты
(см. статью 6.13)



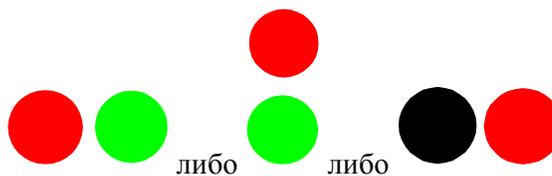
A.9. - Запрещение создавать болтанку
(см. статью 6.20)



A.10. - Запрещение прохода вне обозначенного пространства (под пролетами мостов и при прохождении плотин)
(см. статью 6.24)

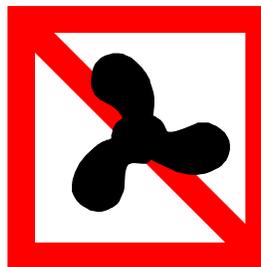


A.11. - Проход запрещен, но необходимо подготовиться к движению
(см. статьи 6.26 и 6.28-бис)



(красный огонь погашен)

A.12. - Запрещение плавания моторных судов



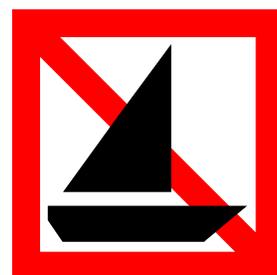
A.13 - Общее запрещение плавания спортивных
либо прогулочных судов*



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 досках с
парусом



* Этим знаком компетентные органы могут также запрещать плавание малых судов.

А.18 - Конец зоны скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



А.19 - Спуск судов на воду или подъем на берег запрещен

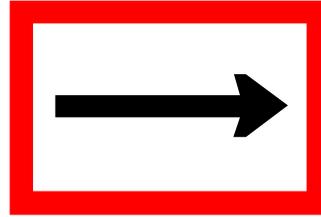


А.20 - Запрещение плавания на водных мотоциклах

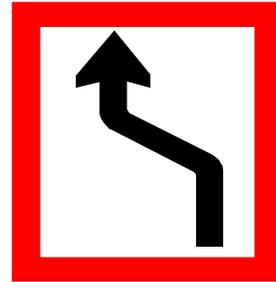


В - Предписывающие сигнальные знаки

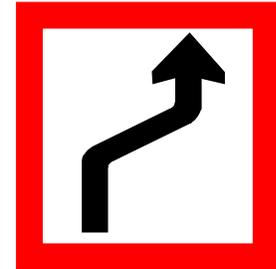
В.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой (см. статью 6.12)



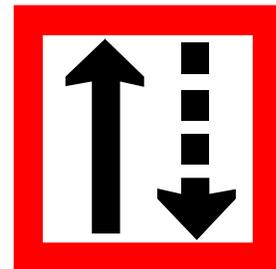
В.2 а) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны левого борта (см. статью 6.12)



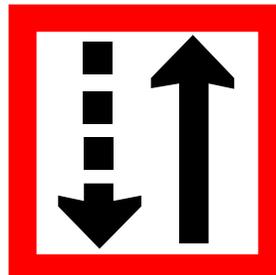
б) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся со стороны правого борта (см. статью 6.12)



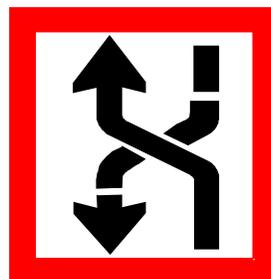
В.3 а) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны левого борта (см. статью 6.12)



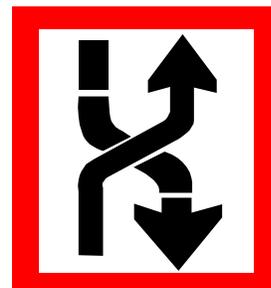
б) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся со стороны правого борта (см. статью 6.12)



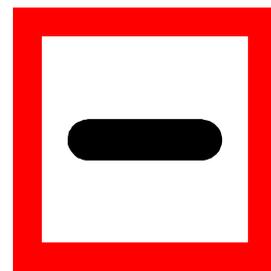
В.4 а) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны левого борта (см. статью 6.12)



б) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся со стороны правого борта (см. статью 6.12)



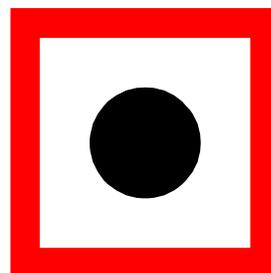
В.5 - Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах (см. статьи 6.26 и 6.28)



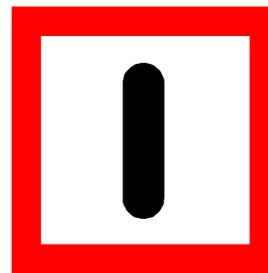
В.6 - Предписание не превышать указанную скорость (в км/ч)



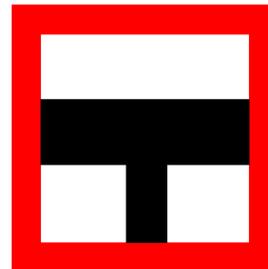
В.7 - Предписание подать звуковой сигнал



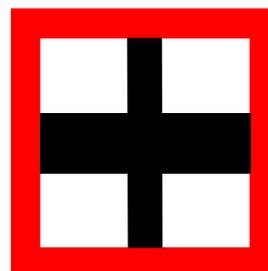
В.8 - Предписание соблюдать особую бдительность (см. статью 6.08)



В.9 - Предписание выходить на основной а) путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость (см. статью 6.16)



b)



В.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)



В.11 а) Обязанность вступить в радиотелефонную связь (см. пункт 4 статьи 4.04)

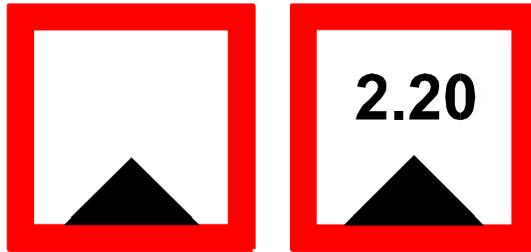


б) Обязанность вступить в радиотелефонную связь на волне, указанной на знаке (см. пункт 4 статьи 4.04)

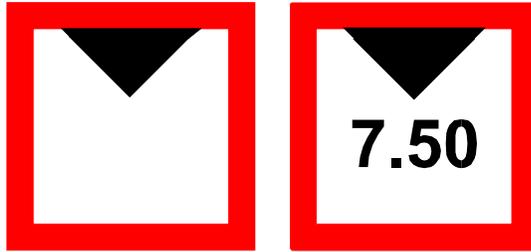


С - Сигнальные знаки ограничения

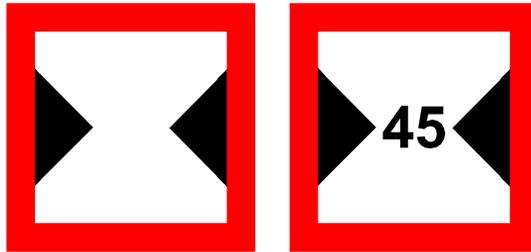
С.1 - Глубина ограничена



С.2 - Свободная высота над уровнем воды ограничена

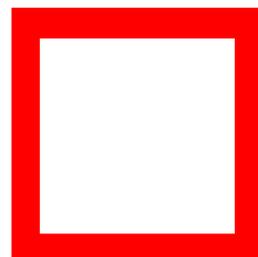


С.3 - Ширина прохода или фарватера ограничена



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

С.4 - Имеются ограничения судоходства, необходимо ознакомиться с ними



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



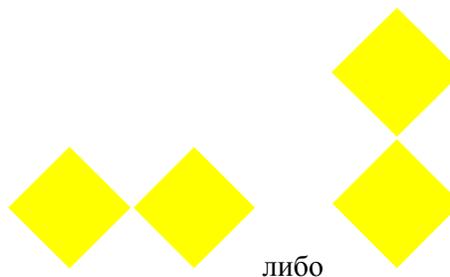
D - Знаки необязательного предписания

D.1 - Рекомендуемый проход

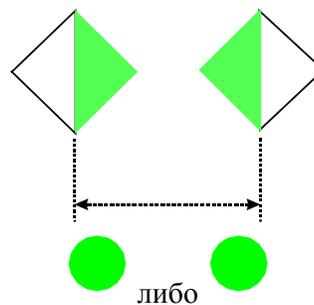
a) в обоих направлениях
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



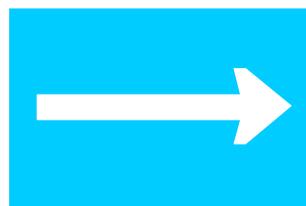
b) только в указанном направлении (проход в противоположном направлении запрещается)
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



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



D.3 - Рекомендация движения в направлении стрелки



в направлении от постоянного огня к изофазному огню



Е - Указательные знаки

Е.1 - Разрешение прохода (общий сигнальный знак) (см. статьи 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 и 6.28-бис) либо щит

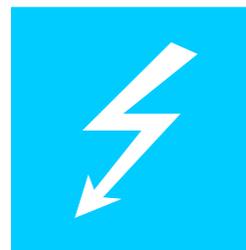


либо зеленые огни

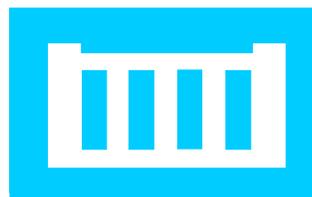


либо зеленые флаги

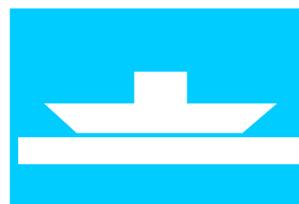
Е.2 - Указатель воздушных линий-перекидок



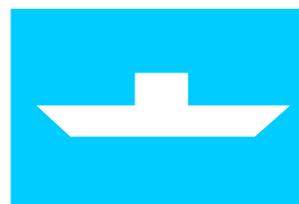
Е.3 - Плотина

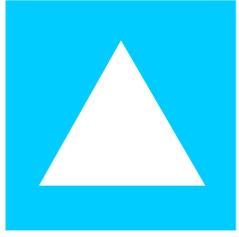


Е.4 а) Паром, не передвигающийся самостоятельно

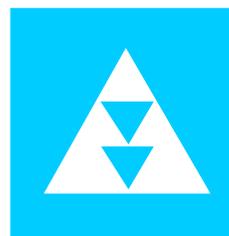


б) Паром, передвигающийся самостоятельно

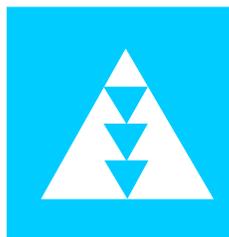


- Е.5 - Разрешение стоянки (на якоре или на швартовых у берега)
(см. статьи 7.02 и 7.05)
- 
- Е.5.1 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого, считая от щита, указана на нем в метрах
(см. статью 7.05)
- 
- Е.5.2 - Разрешение стоянки на участке водной поверхности между двумя расстояниями, которые, считая от щита, указаны на нем в метрах
(см. статью 7.05)
- 
- Е.5.3 - Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
(см. статью 7.05)
- 
- Е.5.4 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, за исключением судов, поднимающих синие огни или синие конусы, предписанные ст. 3.14, 3.32.
- 
- Е.5.5 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, поднимающих синий огонь в соответствии со ст. 3.14 п.1 или один синий конус в соответствии со ст. 3.32 п.1.
- 

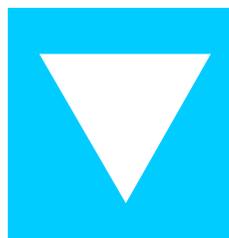
Е.5.6 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, поднимающих два синих огня в соответствии со ст. 3.14 п. 2 или два синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п. 2.



Е.5.7 - Зона стоянки, отведенная для безэкипажных судов, поднимающих три синих огня в соответствии со ст. 3.14 п. 3 или три синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п. 3.



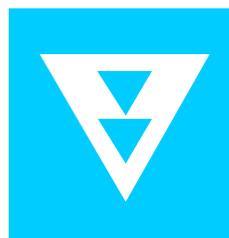
Е.5.8 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, за исключением судов, поднимающих синие огни или синие конусы, предписанные статьями 3.14 или 3.32.



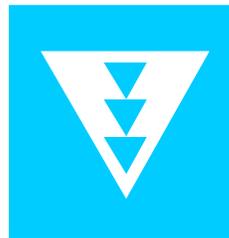
Е.5.9 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, поднимающих синий огонь в соответствии со ст. 3.14 п.1 или синий конус в соответствии со ст. 3.32 п.1.



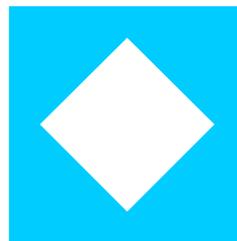
Е.5.10 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, поднимающих два синих огня в соответствии со ст. 3.14 п.2 или два синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п. 2.



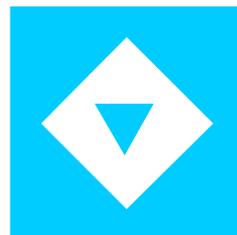
Е.5.11 - Зона стоянки, отведенная для экипажных судов, поднимающих три синих огня в соответствии со ст. 3.14 п.3 или три синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п.3.



Е.5.12 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, за исключением судов, поднимающих синие огни или синие конусы, предписанные статьями 3.14 или 3.32.



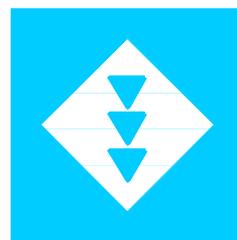
Е.5.13 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, поднимающих синий огонь в соответствии со ст. 3.14 п.1 или синий конус в соответствии со ст. 3.32 п.1.



Е.5.14 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, поднимающих два синих огня в соответствии со ст. 3.14 п.2 или два синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п.2.



Е.5.15 - Зона стоянки, отведенная для экипажных и безэкипажных судов, поднимающих три синих огня в соответствии со ст. 3.14 п.3 или три синих конуса в соответствии со ст. 3.32 п.3.



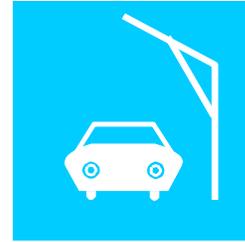
Е.6 - Разрешение стоять на якоре (см. статью 7.03) или волочить якоря, тросы или цепи (см. статью 6.18)



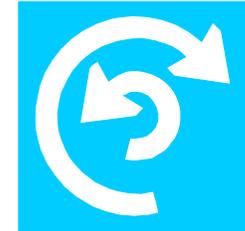
Е.7 - Разрешение швартоваться у берега (см. статью 7.04)



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

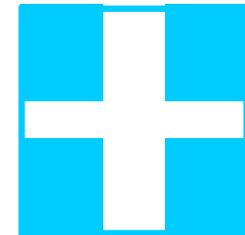


Е.8 - Указание места для поворота (см. статьи 6.13 и 7.02)



Е.9 - Встречный путь рассматривается как приток пути, по которому идет судно (см. статью 6.16)

a)

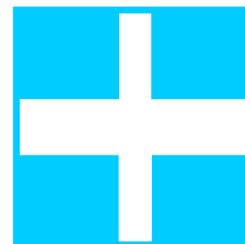


b)



Е.10 - Путь, по которому идет судно, рассматривается как приток встречного пути (см. статью 6.16)

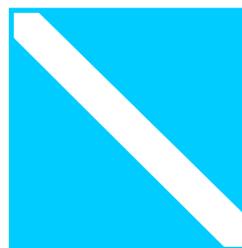
a)



b)



Е.11 - Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения



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

а) постоянный огонь (огни): впереди препятствие - остановка обязательная, если это предусмотрено правилами



либо

б) изофазный огонь (огни): проход разрешается



либо

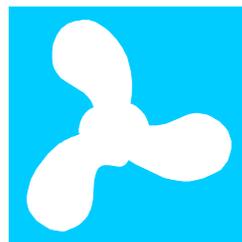
Е.13 - Место забора питьевой воды



Е.14 - Телефонный пост



Е.15 - Плавание моторных судов разрешено



Е.16 - Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено*



* Этим знаком компетентные органы могут также разрешить плавание малых судов

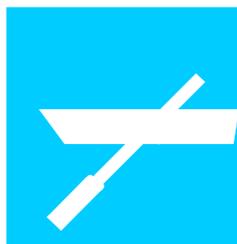
Е.17 - Воднолыжный спорт разрешен



Е.18 - Плавание парусных судов разрешено



Е.19 - Плавание гребных судов разрешено



Е.20 - Плавание на досках с парусом разрешено



Е.21 - Разрешение скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов



Е.22 - Спуск судов на воду или подъем на берег разрешен



Е.23 - Возможность получить информацию о судоходных условиях по радиотелефонной связи на указанной волне



Е.24 - Разрешение плавания на водных мотоциклах



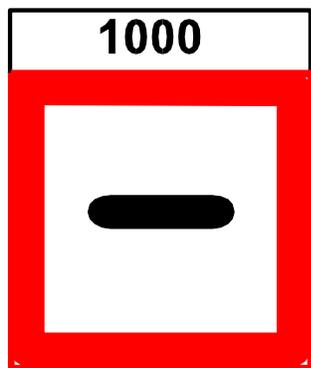
Раздел II - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Основные сигнальные знаки (см. раздел 1) могут быть дополнены следующими сигнальными знаками:

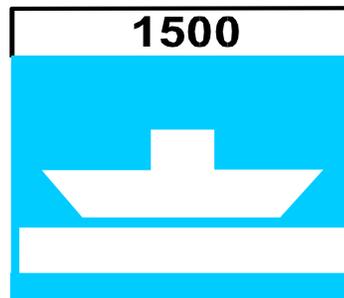
1. Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание или особое условие, указанное основным знаком

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



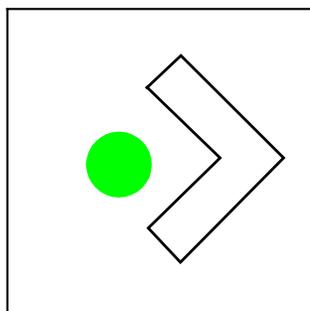
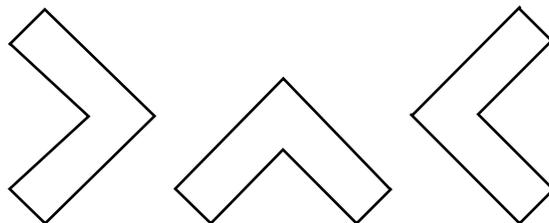
Остановка через 1 000 м



Паром,
не передвигающийся
самостоятельно,
через 1 500 м

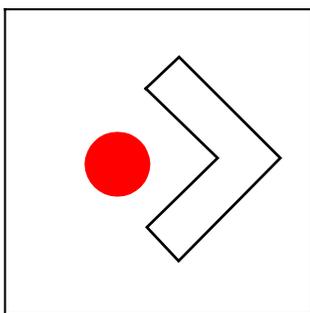
2. Дополнительный световой сигнал

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



а) Например:

с зеленым огнем
вход в затон по направлению стрелки разрешен



б) Например:

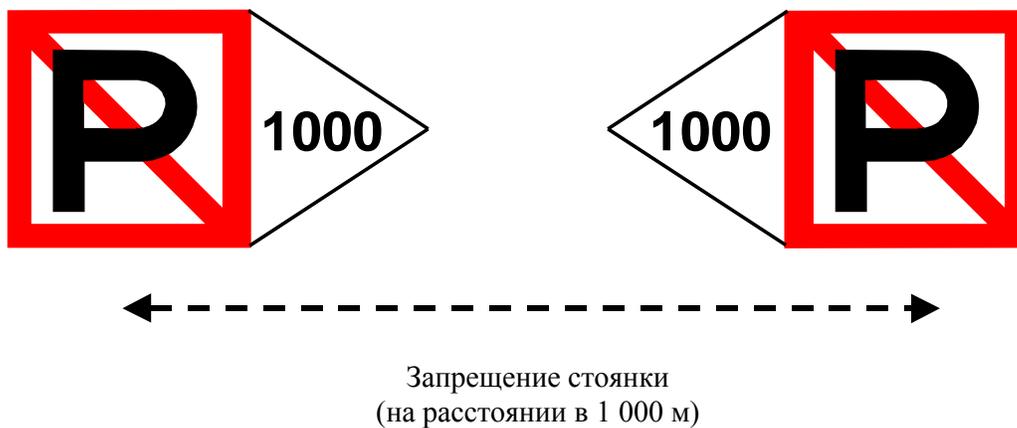
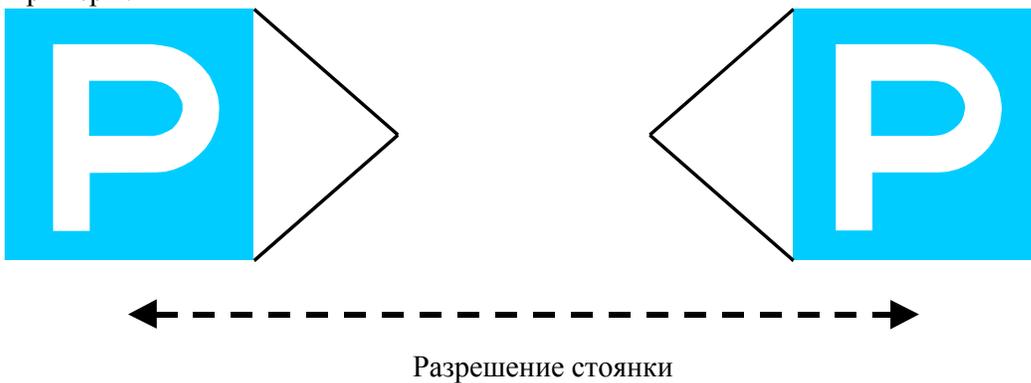
с красным огнем

вход в затон по направлению стрелки запрещен

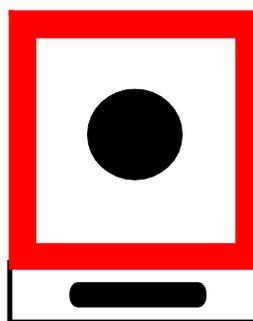
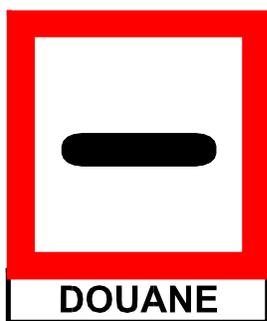
3. Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

Примечание: Стрелки не должны быть обязательно белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним.

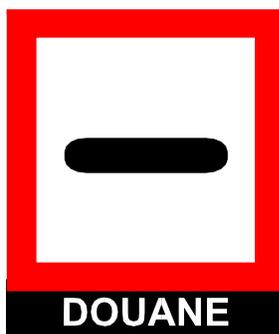
Примеры:



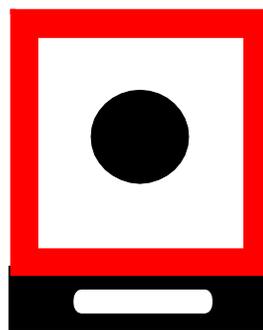
4. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией.



Примеры:



Остановка для
таможенного досмотра



Подать
продолжительный
звуковой сигнал

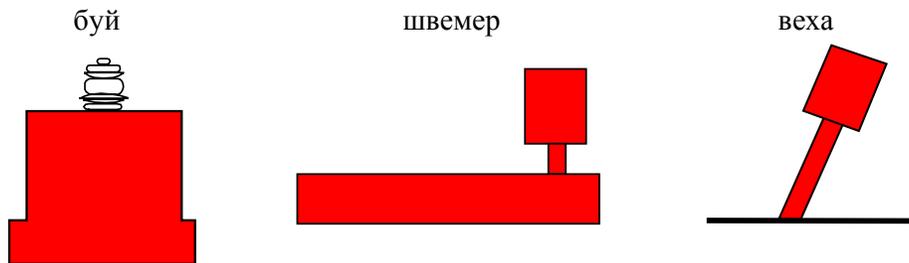
СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

А. Сигнальные знаки на водном пути для обозначения границ фарватера

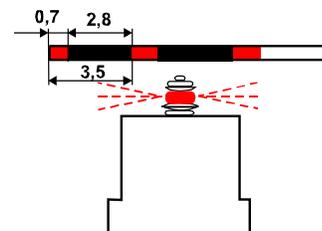
А.1. Правая сторона фарватера

Днем: красные буй, предпочтительно цилиндрической формы, или красные швимер и вежа.

Если буй и швимер не цилиндрической формы, красный топовый знак цилиндрической формы является обязательным.



Ночью: красные ритмичные огни.

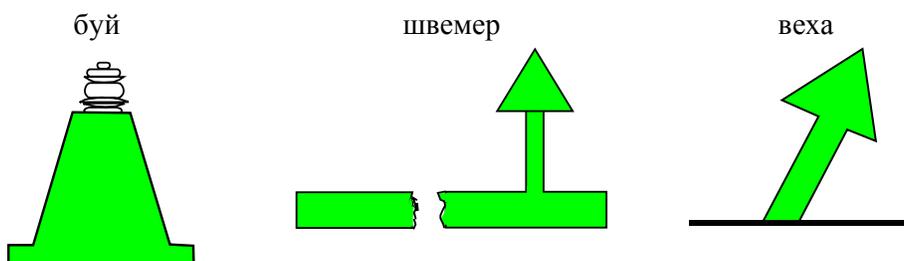


Сигнальные знаки А.1 служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают правую сторону фарватера и опасности правого берега реки.

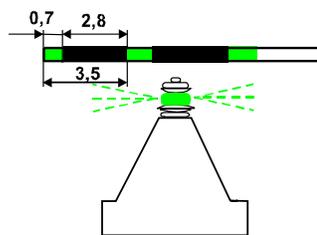
А.2. Левая сторона фарватера

Днем: зеленые буй, предпочтительно конической формы, или зеленые швимер и вежа.

Если буй или швимер не конической формы, зеленый топовый знак конической формы является обязательным.



Ночью: зеленые ритмичные огни.



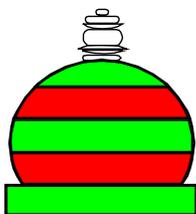
Сигнальные знаки А.2 служат для обозначения границ фарватера, а также для указания направления; они ограждают левую сторону фарватера и опасности левого берега реки.

А.3. Развилка фарватера

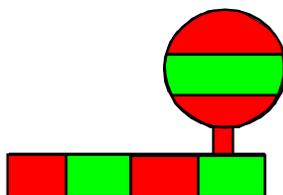
Днем: буи, предпочтительно сферической формы с горизонтальными красными и зелеными полосами, или швемеры и вехи с горизонтальными красными и зелеными полосами.

Наличие топового знака сферической формы с красными и зелеными горизонтальными полосами является обязательным для швемеров и буюв, если они не сферической формы.

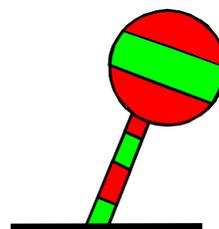
светящийся буй



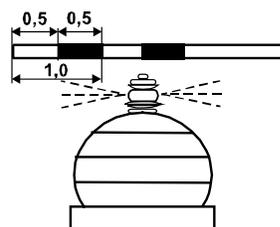
швимер



веха

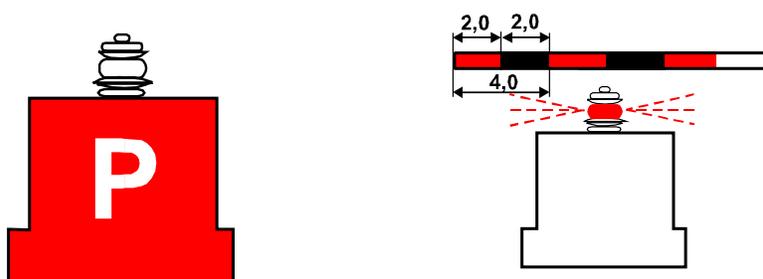


Ночью: белый изофазный огонь.

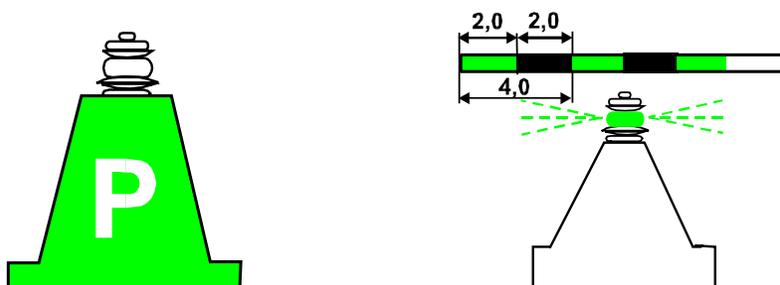


Сигнальные знаки А.3 служат для обозначения мест разъединения или соединения фарватеров, а также ограждают отдельно расположенные навигационные препятствия в границах фарватера. Суда, идущие как вниз, так и вверх по течению реки, могут оставлять знаки с любого борта.

А.5. Правые светящие буи, ограждающие правую сторону фарватера от места стоянки (статья 7.05)



А.6. Левые светящие буи, ограждающие левую сторону фарватера от места стоянки (статья 7.05)

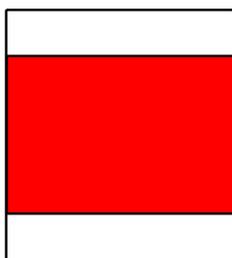


В. Устанавливаемые на берегу сигнальные знаки, указывающие положение фарватера

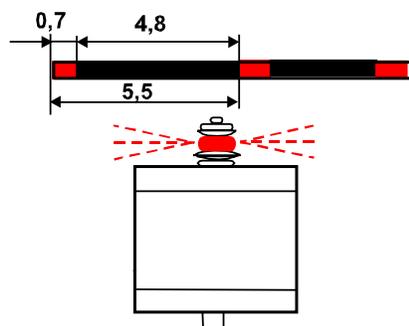
Знаки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

В.1. На правом берегу

Днем: квадратные щиты (с горизонтальными и вертикальными сторонами) красные с белой горизонтальной каймой с двух сторон.



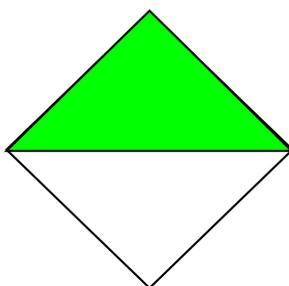
Ночью: красные ритмичные огни (маяк).



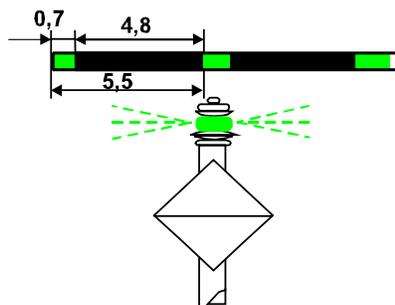
Сигнальный знак В.1 (правый береговой маяк) служит для указания примерного направления фарватера по отношению к берегу и совместно с сигнальными знаками, устанавливаемыми на водном пути, ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к правому берегу реки, а также служит как ориентир.

В. 2. На левом берегу

Днем: квадратные щиты (с горизонтальными и вертикальными диагоналями), верхняя половина которых окрашена в зеленый, а нижняя - в белый цвет.

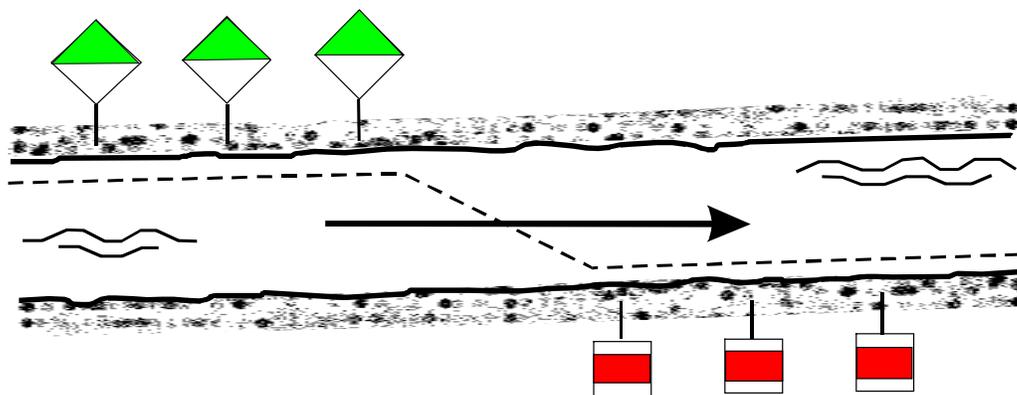


Ночью: зеленые ритмичные огни (маяк).



Сигнальный знак В.2 (левый береговой маяк) служит для указания примерного направления фарватера по отношению к берегу и совместно с сигнальными знаками, установленными на водном пути, ограждает фарватер в тех местах, где он приближается к левому берегу реки, а также служит как ориентир.

Пример:

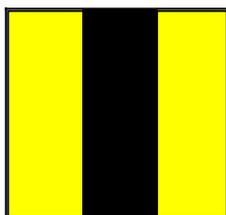


Перевальные знаки

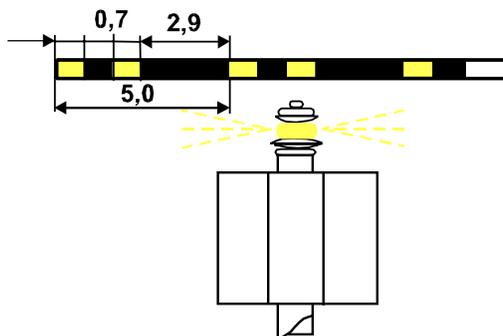
Если желательно улучшить вышеуказанную сигнализацию, то можно с помощью специальных знаков указать направление фарватера от одного берега реки к другому (перевалы).

В.3. На правом берегу

Днем: желтые квадратные щиты (горизонтальные и вертикальные стороны) с черной вертикальной полосой посередине.



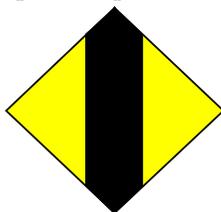
Ночью: желтые огни (разрешаются огни с ограниченным раствором луча) с двумя проблесками.



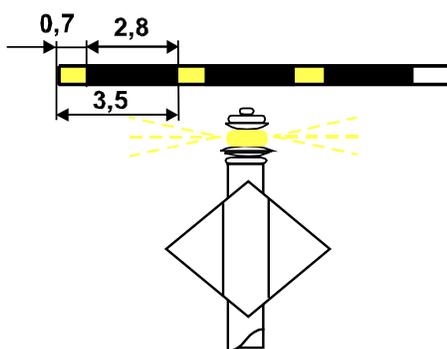
Сигнальный знак В.3 (правый перевальный знак) служит для указания начала и конца направления фарватера при перевале его с одного берега к другому.

В.4. На левом берегу

Днем: желтые квадратные щиты (диагонали горизонтальные и вертикальные) с черной вертикальной полосой посередине.

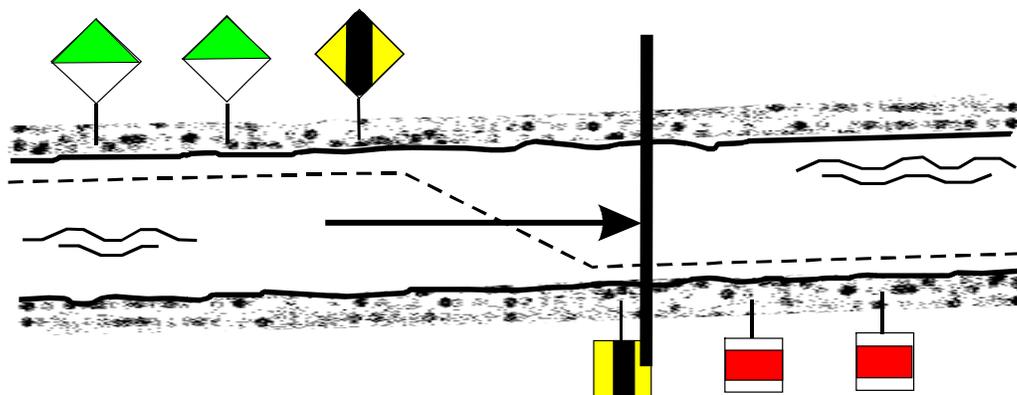


Ночью: желтые огни (разрешаются огни с ограниченным раствором луча) с одним проблеском.



Сигнальный знак В.4 (левый перевальный знак) служит для указания начала и конца направления фарватера при перевале его с одного берега к другому.

Пример:



Указание перевала створным ограждением

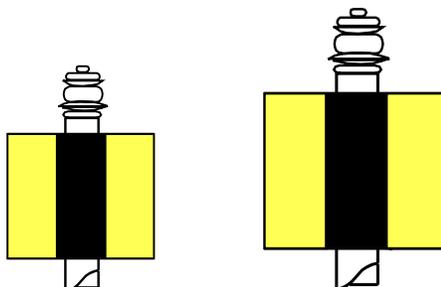
Если необходимо указать ось длинного перевала водного пути, можно использовать створное ограждение, т.е. два одинаковых сигнальных знака В.3 или В.4, помещенных один за другим, причем передний сигнальный знак должен устанавливаться на меньшей высоте, чем задний; линия, соединяющая эти сигнальные знаки, указывает ось перевала.

В.5. Правые линейные створы

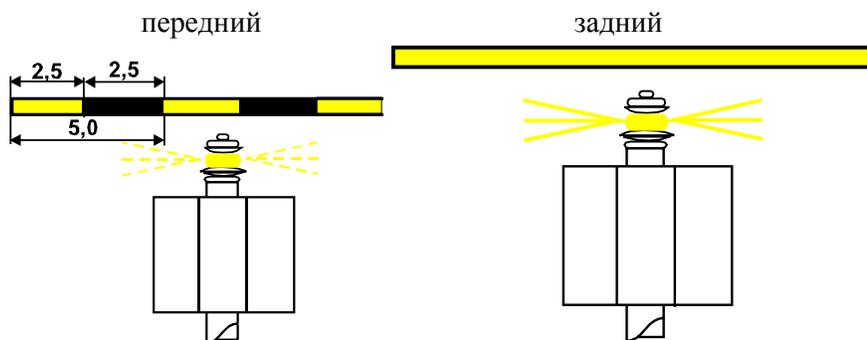
Днем: два желтых щита типа В.3 (передний и задний)

передний

задний



Ночью: желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

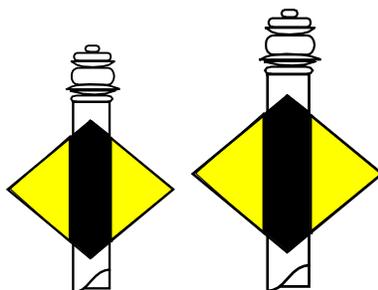


В.6. Левые линейные створы

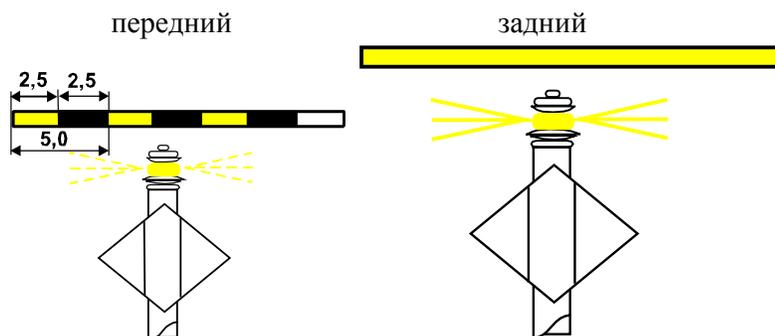
Днем: два желтых щита В.4 (передний и задний)

передний

задний



Ночью: желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

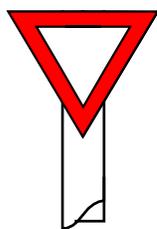


С. Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия

Сигнальные знаки, установленные на берегу

С. 1. Правый береговой знак, ограждающий опасные пункты

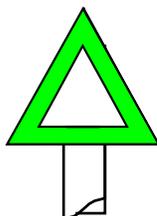
Днем: белый треугольный щит вершиной вниз, окаймленный красной полосой



Правый береговой знак, ограждающий опасные пункты, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т.д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

С.2. Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты

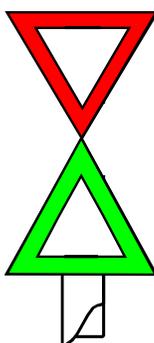
Днем: белый треугольный щит вершиной вверх, окаймленный зеленой полосой.



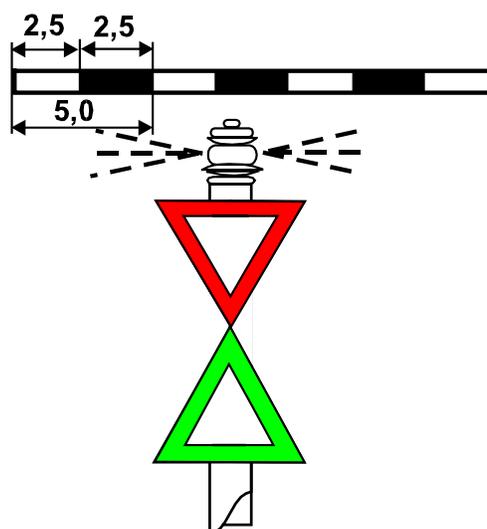
Левый береговой знак, ограждающий опасные пункты, служит как вспомогательный знак для ограждения различного рода выступающих в русло сооружений (дамб, бун и т.д.), а также может применяться для ограждения береговых выступов, залитых в период высоких уровней воды.

С.3. Средний береговой знак - если проход возможен с обеих сторон (маяк)

Днем: два помещенных один над другим и обращенных вершинами друг к другу треугольных белых щита, из которых верхний окаймлен красной полосой, а нижний - зеленой полосой.



Ночью: белый изофазный огонь.

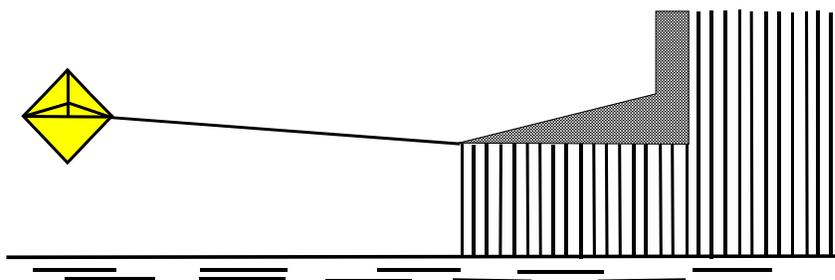


Сигнальный знак С.3 устанавливается на концах островов в пункте, где остров разделяет русло на два судоходных рукава, а также на берегу в устьях каналов и судоходных притоков.

D. Дополнительная сигнализация для плавания с помощью радиолокатора

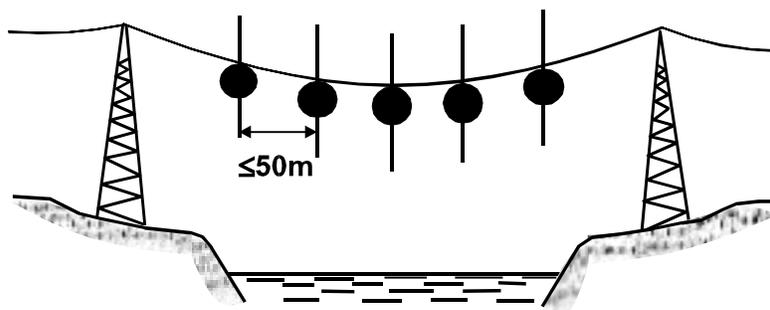
D.1. Сигнальные знаки для обозначения устоев мостов

1. Для этих целей используются буи А.1 и А.2 с радиолокационными отражателями (устанавливаемые выше и ниже по течению от опор).
2. Кронштейны с радиолокационными отражателями, устанавливаемыми на устоях мостов.

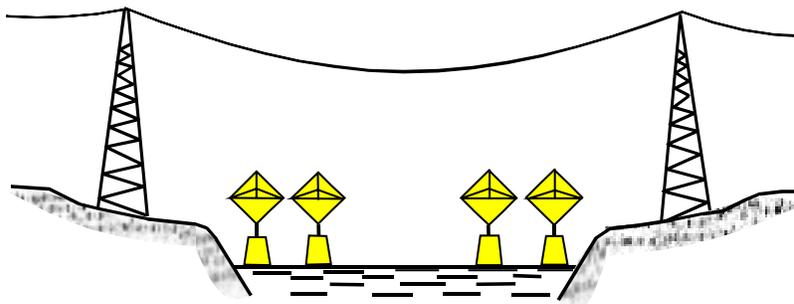


D.2. Обозначение воздушных линий электропередач

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



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



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

Освобождение морских судов

(статья 1.01, подпункт а)

На участке Дуная Браила - Сулина компетентные власти могут освободить морские суда от обязательства соблюдать некоторые предписания Основных положений о плавании по Дунаю (ниже Правила).

Примечание к термину “моторное судно”

(статья 1.01, подпункт b)

Если судно оборудовано вспомогательной механической установкой, которая не используется для самостоятельного движения, а является специальным оборудованием (служащим, например, для улучшения маневрирования или перешвартовок вдоль причалов или берега в портах), компетентные власти могут освободить это судно от обязательств соблюдать предписания правил, касающихся моторных судов.

Цвет судовых огней

(статья 1.01, подпункт г)

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы цвета огней судов их стран соответствовали бы требованиям Приложения 4 настоящих Правил.

Светосила судовых огней

(статья 1.01, подпункт s)

Компетентные власти примут необходимые меры для того, чтобы светосила огней на судах их стран соответствовала бы положениям Приложения 5 настоящих Правил.

Судоводитель и экипаж

(статьи 1.02, 1.08, 1.09)

Компетентные власти установят для судов, плавающих под флагом их страны, требуемую от экипажа (включая судоводителя) квалификацию, а также то, какие члены экипажа должны иметь соответствующие свидетельства, причем они предпишут, что указанные свидетельства должны находиться на судне в пути и на борту плавучих средств во время работы. Свидетельства, выдаваемые экипажу компетентными органами одной придунайской страны, будут признаваться компетентными органами других придунайских стран.

Использование водного пути

(статья 1.06)

Компетентные власти могут предписать правила, касающиеся длины, ширины, надводного габарита, осадки и скорости судов, составов, счаленных групп, а также плотов, принимая во внимание характеристику судоходного пути, а в случае необходимости и интенсивность движения.

Временные предписания

(статья 1.22)

Временные предписания, издаваемые компетентными властями в особых случаях в интересах безопасности и надлежащего порядка судоходства, должны быть доведены своевременно до сведения судоводителей.

Положения, касающиеся перевозки опасных веществ

(статья 1.24)

Компетентные власти должны доводить до сведения судоводителей особые предписания, касающиеся условий стоянки судов, перевозящих опасные вещества, способа хранения грузов на борту, их обработки, а также безопасности экипажа.

Ночная ходовая сигнализация малых судов

(статья 3.13)

Компетентные власти могут предписать, что:

- а) малые суда, указанные в пункте 2 статьи 3.13, скорость которых превышает 10 км/час, за исключением служебных шлюпок, должны нести сигнализацию, указанную в пункте 1 этой статьи;
- б) положения пункта 2 статьи 3.13 применяются к некоторым типам малых судов, указанных в пункте 1 этой статьи, если их скорость не превышает 10 км/час.

Участки, на которых путь предписан

(статья 6.12)

Компетентным властям рекомендуется, чтобы они по своему усмотрению, для тех участков Дуная, которые имеют благоприятные судоходные условия с достаточными габаритами фарватера (например, на некоторых подпорных участках или на отдельных стабильных благоприятных участках со свободным течением), устанавливали бы предписанную сторону расхождения при встречном плавании судов (предпочтительнее расхождение левыми бортами).

Параллельное плавание судов

(статья 6.17)

В случае необходимости компетентные власти могут запретить на некоторых участках параллельное плавание судов.

Суда, плавающие без помощи радиолокационной установки

(статья 6.33)

Компетентные органы могут предписать, чтобы суда, не оборудованные радиолокатором, следовали бы с такой скоростью, чтобы они могли в случае необходимости остановиться в пределах расстояния, не превышающего половины дальности видимости.