

ЕПСВВП

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Заменяющие страницы ко второму пересмотренному изданию ЕПСВВП

Примечание секретариата: На своей сорок восьмой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту приняла резолюцию №54, касающуюся поправок к ЕПСВВП, и просила секретариат распространить комплект страниц, заменяющих устаревшие страницы второго пересмотренного издания ЕПСВВП (TRANS/SC.3/163, п. 38). Поправки к ЕПСВВП были изданы секретариатом как документ TRANS/SC.3/115/Rev.2/Amend.1.

К сожалению по техническим причинам секретариат не смог выполнить указание Рабочей группы о выпуске в качестве официального документа заменяющих страниц к пересмотренному изданию ЕПСВВП 2002 года. Заменяющие или дополнительные страницы к ЕПСВВП приводятся поэтому ниже в качестве неофициального документа. Делегатов просят распечатать их и поместить в книжку ЕПСВВП (документ TRANS/SC.3/115/Rev.2) вместо существующих страниц.

* * *

s) термины "яркий огонь", "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни, светосила которых соответствует предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам;

t) термины "частый проблесковый огонь" и "очень частый проблесковый огонь" означают ритмичные огни с 50-60 и 100-120 проблесками 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;

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 "состояние усталости" означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции;

aa) 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;

bb) термин "водный мотоцикл" означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические средства движения, которое способно нести на своем борту одного или нескольких человек и которое построено или предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные суда¹.

¹ Компетентный орган может отнести водный мотоцикл к плавучему материалу, а не к малым судам.

сс) Термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования¹.

dd) Термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин;

Статья 1.02 – Судоводитель²

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию^{3,4}. Это лицо далее именуется "судоводителем".

2. Каждый состав должен также управляться судоводителем, имеющим необходимую для этого квалификацию³. Судоводитель назначается следующим образом:

a) когда в состав входит лишь одно моторное судно, судоводителем состава является судоводитель моторного судна;

b) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, судоводителем состава является судоводитель первого судна; однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;

c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватере, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то судоводителем состава является судоводитель этого судна;

d) в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава⁵.

¹ Если компетентные органы требуют наличия таких актов на борту судна.

² Компетентные органы могут использовать термин "chef de bord" вместо термина "conducteur", используемого в существующем тексте ЕПСВВП на французском языке, если он означает члена экипажа, находящегося на борту судна, который несет ответственность за судовождение. Вопрос об использовании того или иного термина в тексте ЕПСВВП на французском языке рассматривается Рабочей группой.

³ Компетентные органы могут не предписывать это положение для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп.

⁴ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.

⁵ Компетентные органы могут предписывать, чтобы судоводителем состава являлся судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах.

е) в других случаях судоводитель состава должен назначаться, когда в этом возникает необходимость.

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

4. Судоводитель отвечает за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, составе или соединении плавучего материала. Судоводители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава; однако даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы¹.

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

6. При управлении судном судоводитель не должен находиться в состоянии усталости или опьянения.

7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:

а) оператор либо владелец этого судна или соединения;

б) 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.

¹ Если обстоятельства делают необходимым совместное плавание двух или более судов и/или составов (например, при помощи ледокола), то взаимоотношения между судоводителями определяются компетентным органом.

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 проявлять бдительность

1. Даже при отсутствии специальных предписаний в настоящих Правилах судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью проявлять бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:

- a) опасности для человеческой жизни;
- b) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
- c) создания препятствий для судоходства; и
- d) 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 сооружений¹.

Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров

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

¹ Компетентные органы могут в связи с этим предписать правила с учетом в случае необходимости интенсивности движения.

2. Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования¹.

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) для судов шириной менее 9,5 м при загрузке контейнеров более чем в один ярус;

b) для судов шириной 9,5 м или более, но менее 11 м при загрузке контейнеров более чем в два яруса;

c) для судов шириной 11 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса или более трех рядов в ширину;

d) для судов шириной 15 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса.

Статья 1.08 - Конструкция, оборудование и экипаж судов

1. Конструкция и оборудование судов и соединений плавучего материала должна 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.

¹ Компетентные органы могут также предписать использование перископов с плоским отражателем.

Статья 1.09 - Управление судном

1. За румпелем или штурвальным колесом во время плавания должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет ¹.
2. Для обеспечения надлежащего управления судном рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий обзор во всех направлениях. Если достаточно широкий обзор невозможен, то он должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.
3. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
4. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо в возрасте не менее 18 лет, имеющее диплом, удостоверяющий, что его владелец обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.

Статья 1.10 - Судовые документы

1. На борту судов должны находиться:
 - a) судовое удостоверение,
 - b) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов),
 - c) судовая роль,
 - d) судовой журнал ²,

а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.

¹ Компетентные органы могут предписывать другие положения в отношении возраста.

² Компетентные органы могут не требовать этот документ. Если они будут требовать его, они должны освобождать суда стран, где такого документа не существует, от обязанности представлять его.

2. В отступление от положения 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 плавания¹.
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.

¹ Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.

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

Регистрационный номер:
Судовое свидетельство:
Компетентный орган:
Действителен до:

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы таким образом, чтобы их можно было легко прочесть, 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, и информации, содержащейся в судовом свидетельстве баржи, должно подтверждаться компетентным органом, штамп которого проставляется на пластинке. Судовое свидетельство и мерительное свидетельство должны храниться у владельца баржи¹.

Статья 1.11 - Правила плавания

Один экземпляр обновленных правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться на борту каждого судна, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, и на каждом соединении плавучего материала².

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 дна или киля судна либо 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 ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности отметить это место вехой.

¹ Компетентные органы могут допускать наличие на борту толкача фотокопий судового свидетельства и мерительного свидетельства, соответствующим образом заверенных компетентным органом.

² Компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания некоторые категории малых судов и соединений плавучего материала.

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 перевозках должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.

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

Статья 1.22 - Специальные временные предписания

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 - Разрешение манифестаций

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

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 эмблема

Название судна наносится на обоих бортах судна; на моторных судах оно, кроме того, 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. Если судно не имеет названия или эмблемы, то на нем наносится либо название (или обычное сокращенное название) организации, которой оно принадлежит, за которым в случае необходимости, следует номер, либо регистрационный номер, за которым следуют 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 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 указывать 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. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.

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 неисправности огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.

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

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

II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ¹

II.A ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 Ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:
Ночью:
 - a) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м²;
 - b) бортовые огни, расположенные на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и не прямо перед ним; 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 сзади³.
2. Ночью 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. Одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь.

¹ Национальными правилами судоходства России, Украины, Беларуси, Казахстана, Литвы и Республики Молдова несение дневной ходовой сигнализации не предусмотрено.

² Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

³ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать другие кормовые огни.

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

Если моторное судно следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то это судно должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:

два желтых ярких очень частых проблесковых огня.

Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на высоте примерно 1 м в подходящем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

5. При проходе под постоянным или сведенным 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.

6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к пародам.

Статья 3.09 Ходовая сигнализация буксируемых составов

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

Ночью:

а) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в передней части по оси судна, причем верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м¹, а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;

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

в) 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 составом, или счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно,

Днем:

желтый цилиндр с двумя полосами, черной и белой, как в верхней, так и в нижней части, причем белые полосы должны быть нанесены по краю цилиндра. Этот цилиндр должен быть расположен вертикально в носовой части судна на достаточной высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

¹ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся ¹;

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

c) i) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 c) 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;

ii) кормовой огонь на каждом судне, общая ширина которого видна сзади; однако если помимо толкача имеется более двух видимых сзади судов, то этот огонь должны нести только два судна, которые находятся с наружной стороны состава.

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

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

3. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы топовые огни, предписанные в пункте 1 a) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

4. Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в пункте 1 c) i) выше, на толкаче с правого борта; другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в пункте 1 c) ii) выше. ²

Статья 3.11 Ходовая сигнализация счаленных групп

1. Счаленные группы должны нести:

Ночью:

a) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям пункта 1 a) статьи 3.08; однако на немоторных судах этот огонь может быть заменен видимым со всех сторон белым огнем, соответствующим требованиям пункта 3 статьи 3.09 и устанавливаемым в соответствующем месте, но не выше топового огня моторного судна или судов;

¹ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписывать несение топовых и бортовых огней на толкаче.

² В случае, если компетентные органы предпишут, чтобы судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах являлся судоводителем состава, этот толкач должен нести огни, предписанные в пункте 1 c) i) выше.

b) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 b) 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 ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.

Если счаленная группа следует днем за одним или несколькими вспомогательными судами, то каждое судно счаленной группы должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09.

3. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы огни, предписанные в пункте 1 a) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

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

Статья 3.12 Ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:

Ночью:

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:

Ночью:

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

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

Днем:

черный конус вершиной вниз.

Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден.¹

¹ Компетентные органы могут не требовать соблюдения этого положения на изолированных водных путях.

2. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства:

Ночью:

поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон ¹,

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27 Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб

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

Ночью и днем:

обыкновенный частый проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон.

Это относится также к судам противопожарной службы, следующим для оказания помощи ².

Статья 3.28 Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути ³

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

Ночью и днем:

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

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

¹ Компетентные органы могут не предписывать белый огонь или предписывать его только для плавучих средств.

² Компетентные органы могут также предписать использование таких огней для спасательных судов.

³ Компетентные органы могут не предписывать это требование.

Статья 3.29 Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения

1. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки на ходу или на стоянке (за исключением тех, которые указаны в статье 3.25), которые необходимо защитить от волнения, вызванного прохождением других судов или соединений плавучего материала, могут без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым 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 отчетливо видны и не могли быть приняты за другие огни,

Днем:

флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя - белого цвета, 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 красного, а нижний белого цвета. Эти флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

2. Без ущерба для положений статьи 3.25 сигнализацию, упомянутую в пункте 1 выше, могут использовать только:

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

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

Статья 3.30 Сигналы бедствия

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

a) флаг или 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, выбрасывающие 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, излучающие красный свет;

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 3.31 Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт

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

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

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

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

Статья 3.32 - Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или огни

1. Если другими установленными положениями запрещается

- a) курить,
- b) использовать незащищенные осветительные устройства или огни,

то на борту это запрещение должно быть обозначено

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

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

Статья 3.33 Запрещение стоянки вдоль борта судна

1. Если установленными положениями или специальными предписаниями компетентных органов запрещается стоянка вдоль борта вблизи какого либо судна (например, по причинам, связанным с характером 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 должен иметь красную кайму и красную диагональ, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также букву "P" черного цвета в центре.

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

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

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

*Статья 3.34 Дополнительная сигнализация судов, ограниченных
в возможности маневрировать*

1. Судно, возможность которого уступать дорогу в соответствии с предписаниями настоящих Правил ограничена при выполнении подводных или иных работ, в частности дноуглубительных работ, прокладке кабелей или постановке буев, и положение которого может препятствовать судоходству, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

Ночью:

три ясных или обыкновенных огня, из которых верхний и нижний красные, а средний белый и которые расположены один над другим на расстоянии не менее 1 м на высоте, на которой они видны со всех сторон,

Днем:

черный шар, двойной черный конус и черный шар, причем двойной черный конус посередине, расположенные на расстоянии не менее 1 м один над другим на высоте, на которой они видны со всех сторон.

2. Если суда, указанные в пункте 1 выше, выполняют работы, из за которых создаются препятствия для судоходства, то, помимо сигнализации, предусмотренной в этом пункте, они должны нести:

Ночью:

а) два ясных или обыкновенных красных огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон;

б) два ясных или обыкновенных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон,

Днем:

а) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие;

б) два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен.

Огни, шары и двойные конусы, предусмотренные в настоящем пункте, должны помещаться на расстоянии не менее 2 м и ни в коем случае не выше нижнего огня или нижнего шара, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи.

3. Положения настоящей статьи не применяются к плавучим средствам, выполняющим работы и находящимся в неподвижном состоянии.

3. 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.

4. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно до прохождения слепых участков, узких проходов или пролетов мостов сообщить по каналу, выделенному для радиообмена между судами, о своем присутствии.

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

Статья 4.05 – Радиолокатор

1. Суда могут использовать радиолокатор или оборудование ECDIS для внутреннего судоходства, система которого может применяться для эксплуатации судна с наложением радиолокационного изображения (навигационный режим), только в том случае, если:

а) они оснащены радиолокационной установкой или в соответствующих случаях оборудованием ECDIS для внутреннего судоходства, приспособленными к потребностям внутреннего судоходства, а также индикатором скорости изменения курса. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и должно быть сертифицировано с учетом потребностей внутреннего судоходства на основании предписаний соответствующих компетентных органов. Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь индикатора скорости изменения курса;

б) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право пользования радиолокатором, выданное в соответствии с предписаниями компетентных органов. Без ущерба для положений пункта 2 статьи 1.09 радиолокатор может использоваться для целей обучения в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту;

с) они, за исключением малых судов и паромов, оборудованы устройством для подачи трехтонального звукового сигнала. Однако компетентные органы могут не предписывать использование такой системы.

Без ущерба для положений статьи 4.04 малые суда должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для ведения связи по каналу судно-судно.

2. В толкаемых, буксируемых составах и в счаленных группах предписания указанного выше пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель состава или счала.

3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор ¹.

¹ На внутренних водных путях, где это допускается национальным законодательством, высокоскоростные суда, которые разрешается эксплуатировать только в дневное время и при видимости не менее 1 км, могут не оборудоваться радиолокационной установкой и указателем скорости циркуляции.

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 пути¹. В то же время в нем дано значение этих сигнальных знаков.

2. Не нарушая других положений настоящих Правил и других применяемых положений², в том числе особых распоряжений, упомянутых в статье 1.19, члены экипажей судов 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 - Судоводная обстановка

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

^{1/} Компетентные органы могут не воспроизводить в своих правилах те из указанных в приложении 7 сигнальных знаков, которые они не будут использовать на водных путях, где эти правила применяются.

^{2/} В частности, компетентные органы могут в случае необходимости регулировать судоводство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами.

Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.01 - Определения

1. По смыслу настоящей главы водными путями категории I считаются следующие пути ¹.

.....

Все другие водные пути отнесены к категории II.

2. По смыслу настоящей главы "направлением вверх" на судоходном пути считается направление к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения изменяется.

На каналах направление устанавливается компетентными органами и используется термин "в направлении от пункта А к пункту В" ².

3. По смыслу настоящей главы используются следующие термины:

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

¹ Категория I в принципе включает реки, а категория II - каналы, озера и широкие водные пути.

² Компетентные органы могут сгруппировать указания, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, в единой таблице, имеющей, например, следующий вид:

1. Судоходными путями категории I являются следующие:

<i>Судоходные пути</i>	<i>Направление "вверх"</i>
река А	к истоку
река В	к истоку, однако ниже... в направлении, противоположном направлению приливного течения прилива
канал С-Д	к С

Все другие водные пути отнесены к категории II.

2. На следующих водных путях категории II направлением "вверх" при применении пункта 1 статьи 6.08 и статьи 6.12 считается следующее направление:

река А	направление к истоку
канал В-С (канал с водораздельным бьефом)	от В и С по направлению к шлюзу... водораздельного бьефа.

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

c) "пересекающиеся курсы", когда два судна сближаются иначе, чем это предусмотрено выше в подпунктах a) и b).

Статья 6.01-бис - Высокоскоростные суда

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

Статья 6.02 - Малые суда: общие правила

1. По смыслу настоящей главы термин "малое судно" означает одиночные малые суда, а также составы, состоящие исключительно из малых судов.

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

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03 - Общие принципы

1. Пересечение курса или обгон разрешается только в тех случаях, когда ширина фарватера безусловно достаточна для одновременного прохода, с учетом всех местных условий и движения других судов.

2. В составах визуальные сигналы, предписанные в статьях 3.17, 6.04 и 6.05, должны показываться только судном, на борту которого находится судоводитель состава или счаленной группы, а в случае буксируемого состава – буксируемым судном, находящимся в голове состава.

3. Суда, идущие курсами, исключаящими всякую опасность столкновения, не должны изменять ни курс, ни скорость таким образом, чтобы могла возникнуть опасность столкновения.

- разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком (Е.1 (приложение 7)).

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

3. Если сигналы, предусмотренные выше в пункте 2, не могут быть показаны, то суда должны остановиться и ожидать получения разрешения на проход от представителя компетентных органов.¹

Статья 6.09 - Обгон: общие положения

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

2. Обгоняемое судно должно по мере необходимости и возможности облегчить обгон. Оно должно уменьшить скорость, когда это необходимо, для того чтобы обгон мог быть произведен в условиях безопасности и достаточно быстро, чтобы не мешать движению других судов.

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

Статья 6.10 - Обгон

1. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Когда фарватер является, бесспорно, достаточно широким, обгоняющее судно может также обходить обгоняемое судно по правому борту.

2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны. Данное положение не применяется к малому парусному судну, обгоняемому другим парусным судном.

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

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

4. Когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно отклониться от курса, или когда возникает опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, обгоняющее судно должно подать:

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

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

¹ Компетентные органы могут не предписывать это положение.

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

- a) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен слева;
- b) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен справа ¹.

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 b).

В этом случае обгоняемое судно должно предоставить необходимое место со стороны, с которой должен быть произведен обгон, отходя 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 других судов, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

Статья 6.11 - Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6.08 обгон запрещается:

- a) как 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 ²

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).

¹ Компетентные органы могут не предписывать эти сигналы.

² Компетентные органы могут принять решение не применять эту статью или применять только пункт 1.

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.

5. Пассажирским судам с пассажирами на борту запрещается движение в счале.

6.21-бис - Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава

Вне толкаемого состава перемещение толкаемой баржи допускается лишь:

- a) в случае ее буксировки лагом моторным судном;
- b) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого 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 работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать

Запрещается проходить вблизи судов, указанных в статье 3.25, со стороны, с которой они показывают красный огонь или красные огни, предписанные в пункте 1 b) и d) статьи 3.25, или щит А.1 (приложение 7), красный шар или красный флаг, предписанный в пункте 1 b) и d) статьи 3.25, или проходить вблизи судов, указанных в статье 3.34, со стороны, с которой они показывают два красных огня или два черных шара, предписанных в пункте 2 а) статьи 3.34.

D. ПАРОМЫ

Статья 6.23 - Правила, относящиеся к паромам

1. Паромы, могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверяются в том, что движение судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость¹.

2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, должен придерживаться следующих правил:

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

¹ Компетентные органы могут предусмотреть, что это положение не применяется к паромам, не передвигающимся самостоятельно, при сближении с малым судном.

b) если продольный трос парома может загоразивать судоходный фарватер, то паром может стоять со стороны фарватера, противоположной точке закрепления троса, только тогда, когда это абсолютно необходимо для проведения операций по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения фарватера подачей в надлежащий момент "продолжительного звука";

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 положения 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 щитами, из которых состоит этот сигнальный знак;
- b) сигнальный знак D.2 (приложение 7),
рекомендуется держаться в пространстве, находящемся между двумя щитами 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 фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте a), то он открыт для движения в обоих направлениях.

Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте b), то он закрыт для движения встречных судов.

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 запрещено использовать двигатели¹;

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

8. В местах отстоя судов и шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов, несущих синий огонь или синий конус, предписанный в пункте 1 статьи 3.14, в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м. Однако это требование не применяется ни к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, ни к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.

9. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 2 или 3 статьи 3.14, шлюзуются отдельно.

10. Суда и составы, несущие сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

11. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов, а также при входе в шлюзы и при выходе из них высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить никакого ущерба шлюзам, судам или плавучему материалу и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту.

12. 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 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:

¹ Компетентные органы могут не предписывать этого положения.

- a) два красных огня, расположенные один над другим:
доступ запрещен, шлюз не работает;
 - b) один отдельный 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 подготавливается 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 либо пожарным, полицейским или таможенным 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 3.17.

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

Ф. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ - ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

*Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости;
плавание при помощи радиолокатора*

1. В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.32 разрешается плавание только тех судов, которые оснащены радиолокационной установкой в соответствии со статьей 4.05. Они должны пользоваться этой радиолокационной установкой.
2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны изменять свою скорость хода с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Радиотелефонные установки должны быть включены в режим прослушивания на канале, отведенном для связи между судами. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.
3. При остановке в условиях ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.
4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4 и 5 статьи 6.04 (категория I) и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются¹. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути.

¹ Компетентные органы могут либо не предписывать это положение, либо предписывать его только на некоторых водных путях.

Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки

Категория I

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 b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить 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;

с) если они находятся на неопределенной позиции:

тройную серию ударов колокола ¹.

Категория II

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 b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать:

одну серию ударов колокола.

Однако суда, не стоящие параллельно фарватеру или занимающие положение, при котором они могут создавать опасность для других судов, должны подавать этот сигнал, даже если и на них не будет услышан ни один из предусмотренных выше сигналов ¹.

¹ Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче звуковых сигналов либо предписывать его только на некоторых водных путях.

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. Предусмотренные в пункте 1 суда, стоящие на некоторых водных путях, указанных компетентными органами, могут вместо сигнала, предписанного в пункте 1, подавать также:

один продолжительный звук между двумя короткими звуками.

5. 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. Судно считается плавающим при помощи радиолокатора в условиях ограниченной видимости, если радиолокатор на его борту используется в соответствии со статьей 4.05.
2. Если судно осуществляет плавание с использованием радиолокационной установки, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее дипломом, требуемым компетентными органами для участка внутреннего водного пути, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка оборудована централизованным пультом управления, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо можно было немедленно вызвать в рубку.

Категория I

3. Как только на судне, идущем вверх против течения, на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, двигающимся во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне, идущем вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

а) подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо¹; это предписание не относится к малым судам;

б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

Категория II

3. Как только на судне на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, идущим во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне на экране радиолокатора будет замечено другое судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, это судно должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого другого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

а) подать один продолжительный гудок и

повторять этот звуковой сигнал так часто, как это необходимо;

б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

¹ Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче трехтонального сигнала либо предписывать его только на некоторых водных путях.

Судно, идущее вверх против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 5 а) выше, или замечены на экране радиолокатора суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

с) подать один продолжительный гудок и повторять этот сигнал так часто, как это необходимо;

d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

6. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по этой связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Затем оно должно согласовать с судном, идущем во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.

7. В случае составов и счаленных групп предписания пунктов 1-6 выше распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава или группы.

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

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать особые меры предосторожности, предусмотренные настоящими Правилами:

a) они должны осуществлять плавание как можно ближе к одной из сторон судоходного фарватера;

b) любое одиночное судно и судно, на борту которого находится судоводитель состава, должны подавать продолжительный гудок¹; этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты. Эти суда должны иметь наблюдательный пост на носу судна; однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на переднем судне. Его сигналы должны быть либо видны, либо слышны судоводителю судна или состава, либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь;

¹ Компетентные органы могут предписать, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных гудка.

с) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к зоне стоянки. Затем оно должно согласовать порядок расхождения с данным судном;

d) как только на судне будет услышан звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно

- если оно находится недалеко от берега, подойти возможно ближе к берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;
- если оно не находится недалеко от берега и, в частности, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

Категория II

2. Паромы, плавающие без помощи радиолокатора, вместо сигнала, предписанного выше в пункте 1, подают "один продолжительный гудок, за которым следуют четыре коротких гудка"; этот сигнал повторяется с интервалом не более одной минуты.

G. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.34 - Особые приоритеты

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

Статья 6.35 - Использование водных лыж и аналогичных средств

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

¹ Зоны, в которых разрешается или запрещается заниматься этими видами спорта, устанавливаются компетентными органами.

Статья 7.08 - Несение вахты

1. На борту судов, стоящих на фарватере, и на борту судов, стоящих с грузом веществ, предусмотренных в маргинальном номере 10 500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) приложения В2 к ВОПОГ, или на судах, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов.
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, за исключением случая, когда это наблюдение не является необходимым в силу местных условий или если компетентные органы не требуют выполнения этого предписания.
3. 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

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 8.01 - Требования о представлении данных

1. Судоводители судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ, должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью знаков В. 11 (приложение 7), предупредить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи и сообщить следующие данные:

- a) категория судна;
- b) название судна;
- c) местоположение, направление движения (в соответствующем случае);
- d) номер судна по судовому регистру; для морских судов - номер ИМО;
- e) дедвейт (полная грузоподъемность);
- f) длина и ширина судна;
- g) тип, длина и ширина состава;
- h) осадка (только по специальному запросу);
- i) маршрут;
- j) порт погрузки;
- k) порт разгрузки;
- l) характер и количество груза (для опасных грузов: наименование вещества и при необходимости класс и номер ООН);
- m) сигнализация, требуемая при перевозке опасных грузов;
- n) количество человек на борту.

2. Данные, указанные в пункте 1 выше, за исключением данных, предусмотренных в подпунктах c) и h) , могут быть сообщены компетентному органу другими службами или лицами либо в письменной форме, либо по телефону. Во всех случаях судоводитель должен сообщать время входа судна или состава на участок, на котором требуется представлять данные, и время выхода из него.

3. Если судно останавливается на участке, на котором требуется представлять данные, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой остановки.

4. Если данные, предусмотренные в пункте 1 выше, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу.

4. Компетентный орган может требовать внесения в журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета отработанных масел) других данных, таких, как:

- данные, касающиеся выгрузки (свидетельство о выгрузке);
- удаление промывочных стоков из трюма;
- удаление бытовых стоков;
- удаление стоков, отходов от очистки и прочих особых отходов.

5. Судно, имеющее на борту другие документы, касающиеся удаления отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна, в соответствии с предписаниями, действующими за пределами водных путей, охватываемых ЕПСВВП, должно быть готово подтвердить этими документами факт удаления отходов за пределами вышеупомянутых водных путей. Таким подтверждением может также служить журнал нефтяных операций, предусмотренный Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73).

Статья 9.06 - 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:

- e) ртутные соединения;
- f) соединения мышьяка;
- g) оловосодержащие органические соединения, действующие как биоциды;
- h) 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.

Приложение 1**ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА
ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ**

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

Приложение 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Приведенные ниже рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ЕПСВВП; они не относятся к сигнализации, предусмотренной или разрешенной в подстрочных примечаниях.

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

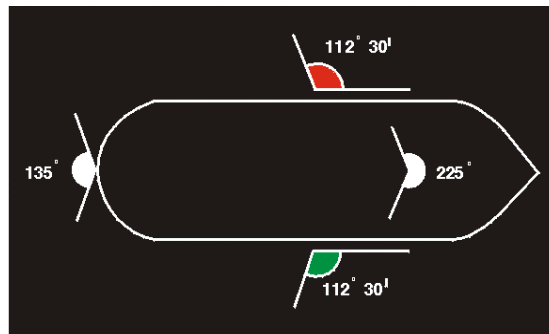
Что касается дополнительной сигнализации, которая может быть предписана, то на рисунках указывается:

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

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.

1.3 Толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда (см. пункт 3 статьи 3.01).

1.4 При отсутствии особых указаний значение нижеследующих терминов соответствует положениям пункта 5 статьи 3.01:



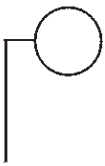
1.4.1 термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза каждого борта;

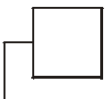
1.4.2 термин "бортовые огни" означает ясный зеленый огонь на правом борту и ясный красный огонь на левом борту; каждый из этих огней излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^\circ 30'$ и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до $22^\circ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

1.4.3 термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был 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 условным обозначениям:

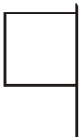
a  Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°)

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



c  Частый проблесковый огонь

d  Необязательный огонь

e  Щит или флаг (статья 3.03)

f  Вымпел (статья 3.03)

g  Шар (статья 3.04)

h  Цилиндр (статья 3.04)

i  Конус (статья 3.04)

j  Двойной конус (статья 3.04)

k  Радиолокационный отражатель

НОЧЬЮ

РИСУНОК

ДНЕМ



64



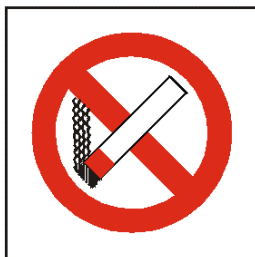
Статья 3.30: Сигналы бедствия.



65



Статья 3.31: Запрещение доступа на борт.



66



Статья 3.32: Запрещение курения, использования незащищенного осветительного устройства или огня.



67

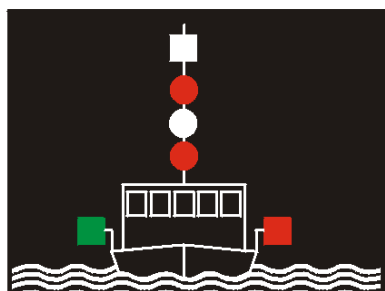


Статья 3.33: Запрещение стоянки вдоль борта судна.

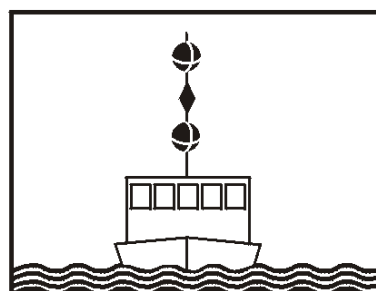
НОЧЬЮ

РИСУНОК

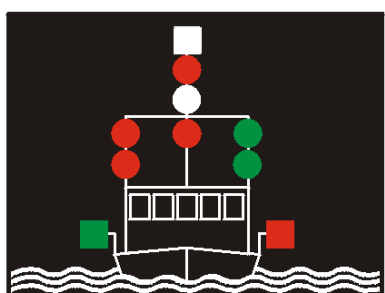
ДНЕМ



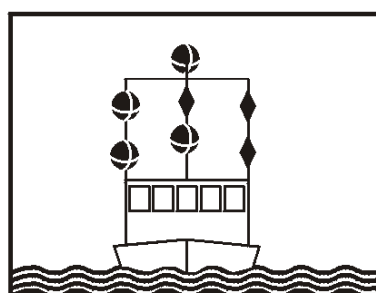
68



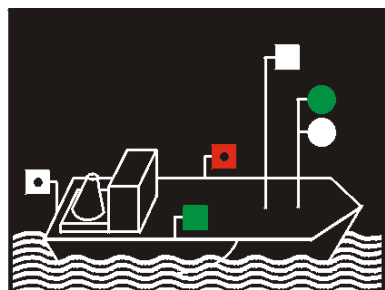
Статья 3.34, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать.



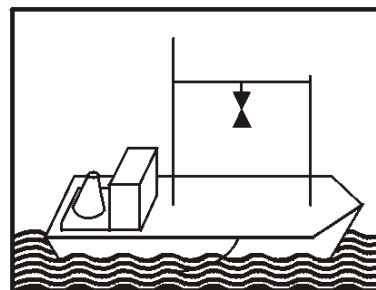
69



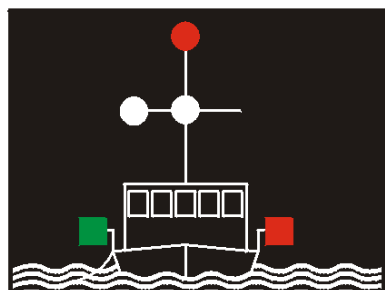
Статья 3.34, пункт 2: Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать; проход свободен с одной стороны.



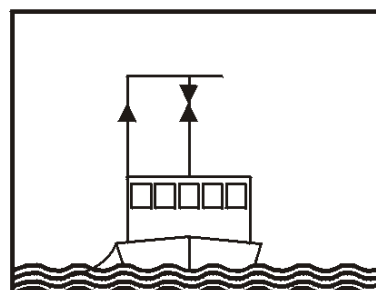
70



Статья 3.35, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, занятых протаскиванием трала или другого орудия лова в воде (траулер).



71

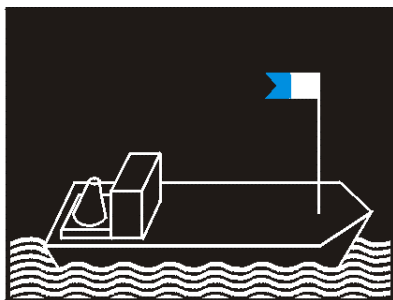


Статья 3.35, пункт 2: Рыболовные суда, за исключением траулеров, орудие лова которых простирается на расстояние более 150 м по прямой от судна.

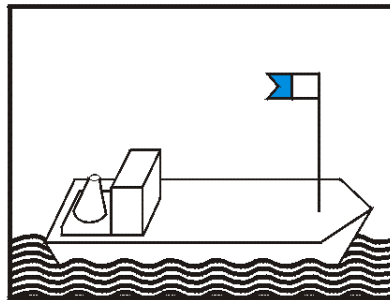
НОЧЬЮ

РИСУНОК

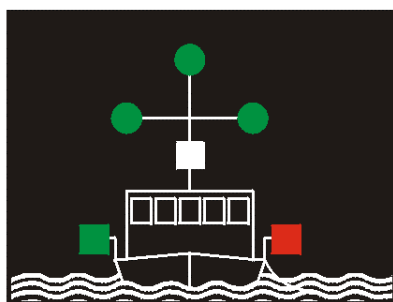
ДНЕМ



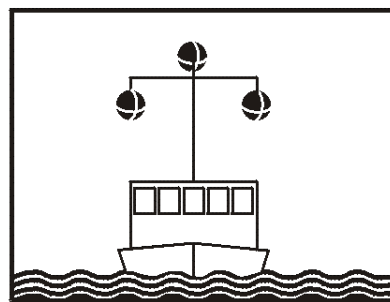
72



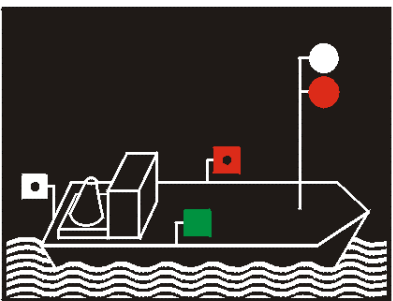
Статья 3.36: Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.



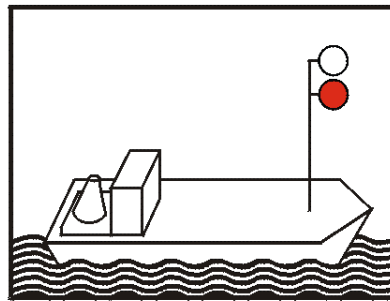
73



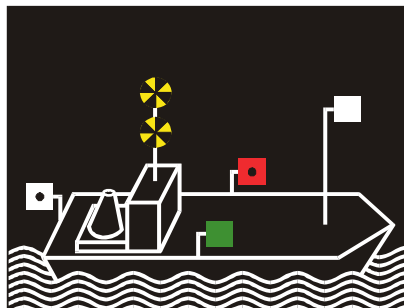
Статья 3.37: Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.



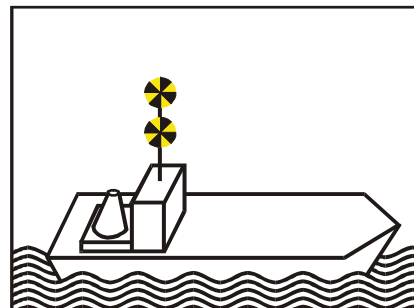
74



Статья 3.38: Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.



75



Статья 3.08, пункт 4: Одинокое моторное высокоскоростное судно.

Приложение 5

СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ¹

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Сигнальные огни

В зависимости от силы света сигнальные огни подразделяются на:

обыкновенные огни,
ясные огни,
яркие огни.

2. Соотношение между I_O , I_B и t

I_O - фотометрическая сила света в канделах (кд), измеряемая при нормальном напряжении для электрических огней.

I_B - рабочая сила света в канделах (кд).

t - дальность видимости в километрах (км).

С учетом, например, износа источника света, загрязнения оптического устройства и изменения напряжения в судовой электрической сети величина I_B сокращается на 25% по отношению к величине I_O .

Следовательно, $I_B = 0,75 \cdot I_O$

Соотношение между I_B и t сигнальных огней определяется по следующей формуле:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-1}$$

Коэффициент атмосферного пропускания q установлен в размере 0,76, что соответствует метеорологической видимости 14,3 км.

¹ На внутренних водных путях Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдовы, Российской Федерации и Украины сила света и дальность видимости судовых сигнальных огней должны отвечать требованиям компетентных национальных органов.

II. СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ ¹

1. Сила света и дальность видимости сигнальных огней

В приведенной ниже таблице указаны допускаемые пределы для I_O , I_B и t в зависимости от характера сигнальных огней. Указанные величины применяются к световому потоку, испускаемому фонарем.

I_O и I_B приводятся в кд, а t в км.

Предельные величины.

"Характер сигнальных огней"		Цвет сигнальных огней							
		белый		зеленый/красный		желтый		синий	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
обыкновенный	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ясный	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
яркий	I_O	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I_B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Однако при использовании желтых частых проблесковых огней в дневное время применяется сила света I_O не менее 900 кд.

III. ДИСПЕРСИЯ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ

1. Горизонтальная дисперсия силы света

а) Величины силы света, указанные в разделе II, действительны для всех направлений в горизонтальной плоскости, проходящей через фокус оптического устройства или через световой центр источника света, надлежащим образом отрегулированного в полезном секторе вертикально установленного фонаря.

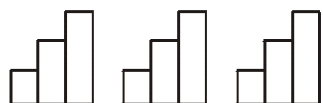
б) Для топовых огней, кормовых огней и бортовых огней предписанные величины силы света должны соблюдаться на дуге горизонта, охватывающей предписанные сектора, по крайней мере в пределах 5° .

¹ На отдельных внутренних водных путях компетентный орган может разрешить несение судами сигнальных огней в соответствии с предписаниями ИМО.

F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

F.1 Водные пути категории I

a) суда, идущие при помощи радиолокатора



i) суда, идущие вниз, за исключением малых судов

трехтональный сигнал, повторяющийся с необходимой частотой

Статья 6.32, пункт 5 а)



ii) одиночные суда, идущие вверх

1 продолжительный звук

Статья 6.32, пункт 5 с)

b) суда, не идущие при помощи радиолокатора



i) все одиночные суда

1 продолжительный звук, повторяющийся с интервалом не более одной минуты

Статья 6.33, пункт 1 б)

c) суда, находящиеся на стоянке



1 серия ударов в колокол, повторяющаяся с интервалом не более одной минуты

"Нахожусь на стоянке с левой стороны фарватера"

Статья 6.31, пункт 1 а)



2 серии ударов в колокол, повторяющиеся с интервалов не более одной минуты

"Нахожусь на стоянке с правой стороны фарватера"

Статья 6.31, пункт 1 б)




3 серии ударов в колокол, повторяющиеся с интервалов не более одной минуты

"Нахожусь на стоянке в неопределенном положении"

Статья 6.31, пункт 1 с)


F.2 *Водные пути категории II*

a) *суда, идущие при помощи радиолокатора*

 i) суда, за исключением паромов 1 продолжительный звук, повторяющийся с необходимой частотой Статья 6.32, пункт 5 а)

 ii) паромы 1 продолжительный звук, за которым следует 4 коротких звука Статья 6.32, пункт 5

b) *суда, не идущие при помощи радиолокатора*

 i) одиночные суда, за исключением паромов 1 продолжительный звук, повторяющийся с интервалом не более одной минуты Статья 6.33, пункт 1

 ii) паромы 1 продолжительный звук, за которым следует 4 коротких звука, повторяющиеся с интервалом не более одной минуты Статья 6.33, пункт 2

c) *суда, находящиеся на стоянке*

 1 серия ударов в колокол или 1 продолжительный звук между 2 короткими звуками, повторяющиеся с интервалом не более одной минуты Статья 6.31, пункты 1 и 4



VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ОЗЕРАХ И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

A. Сигнальные знаки, ограждающие опасные места, навигационные препятствия и препятствия особого характера

1. Кардинальные знаки

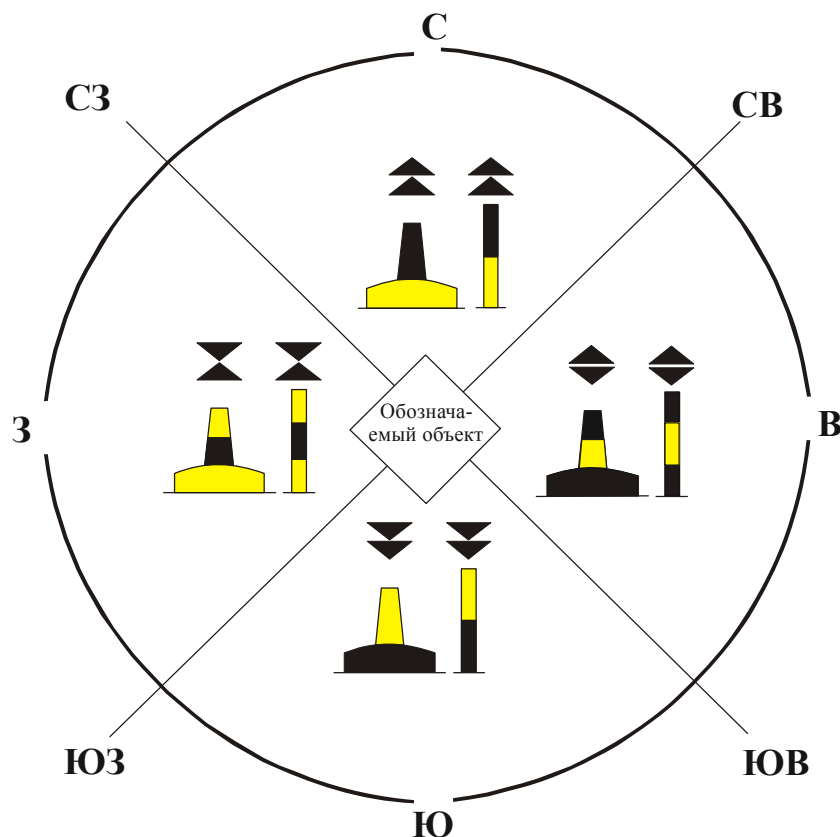
Определение квадрантов и знаков

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

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

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

Описание кардинальных знаков

Кардинальный знак Север

Цвет:	верхняя часть – черная, нижняя часть – желтая
Форма:	веха или швемер с топовым знаком
Топовый знак:	два установленных один над другим черных конуса вершинами вверх (если установлен)
Огонь	белый
Цвет:	белый
Ритм:	непрерывный очень частый проблесковый или непрерывный частый проблесковый

Кардинальный знак Восток

Цвет:	черный с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета
Форма:	веха или швемер с топовым знаком
Топовый знак:	два установленных один над другим черных конуса основаниями друг к другу (если установлен)
Огонь	белый
Цвет:	белый
Ритм:	очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с тремя проблесками в группе

Кардинальный знак Юг

Цвет:	верхняя часть – желтая, нижняя часть – черная
Форма:	веха или швемер с топовым знаком
Топовый знак:	два установленных один над другим черных конуса вершинами вниз (если установлен)
Огонь	белый
Цвет:	белый
Ритм:	очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с шестью проблесками в группе, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью не менее 2 с

Кардинальный знак Запад

Цвет:	желтый с одной горизонтальной полосой черного цвета
Форма:	веха или швемер с топовым знаком
Топовый знак:	два установленных один над другим черных конуса вершинами друг к другу (если установлен)
Огонь	белый
Цвет:	белый
Ритм:	очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с девятью проблесками в группе

Приложение 10

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

Технические параметры радиолокационных установок должны отвечать следующим требованиям:

Минимальная дальность обнаружения	15 м
Максимальная дальность обнаружения берега высотой 60 м (при высоте установки антенны 10 м)	- 32 000 м ¹
Разрешающая способность по расстоянию	15 м на шкалах 0,5-1,6 км; 1% от значений установленной шкалы на остальных шкалах
Разрешающая способность по углу	1,2°
Точность измерения расстояний	10 м для подвижного кольца дальности; 1% для неподвижного кольца дальности на шкалах 0,5-2,0 км; 0,8% от значения установленной шкалы
Точность измерения курсовых углов	±1°
Курсовая отметка:	
- ширина	0,5°
- погрешность	0,5°
Эффективный диаметр экрана индикатора	270 мм
Диапазон измерения расстояний	Набор шкал дальности: 0,5; 1; 1,6; 2; 3,2; 4; 8; 16; 32 км. На каждой шкале не менее 4 неподвижных колец дальности
Передвижение центра развертки	От 1/4 до 1/3 полезного диаметра изображения
Пеленгование:	
- время пеленгования	До 5 секунд
- погрешность	±1°

¹ Максимальная дальность обнаружения должна обеспечиваться только для радиолокационных установок, используемых на судах, эксплуатируемых на крупных озерах и водоемах или предназначенных для каботажного плавания.

Частота передачи	9,3-9,5 ГГц (3,2 см)
Время готовности к работе	4 минуты
Частота вращения антенны	Не менее 24 об/мин"