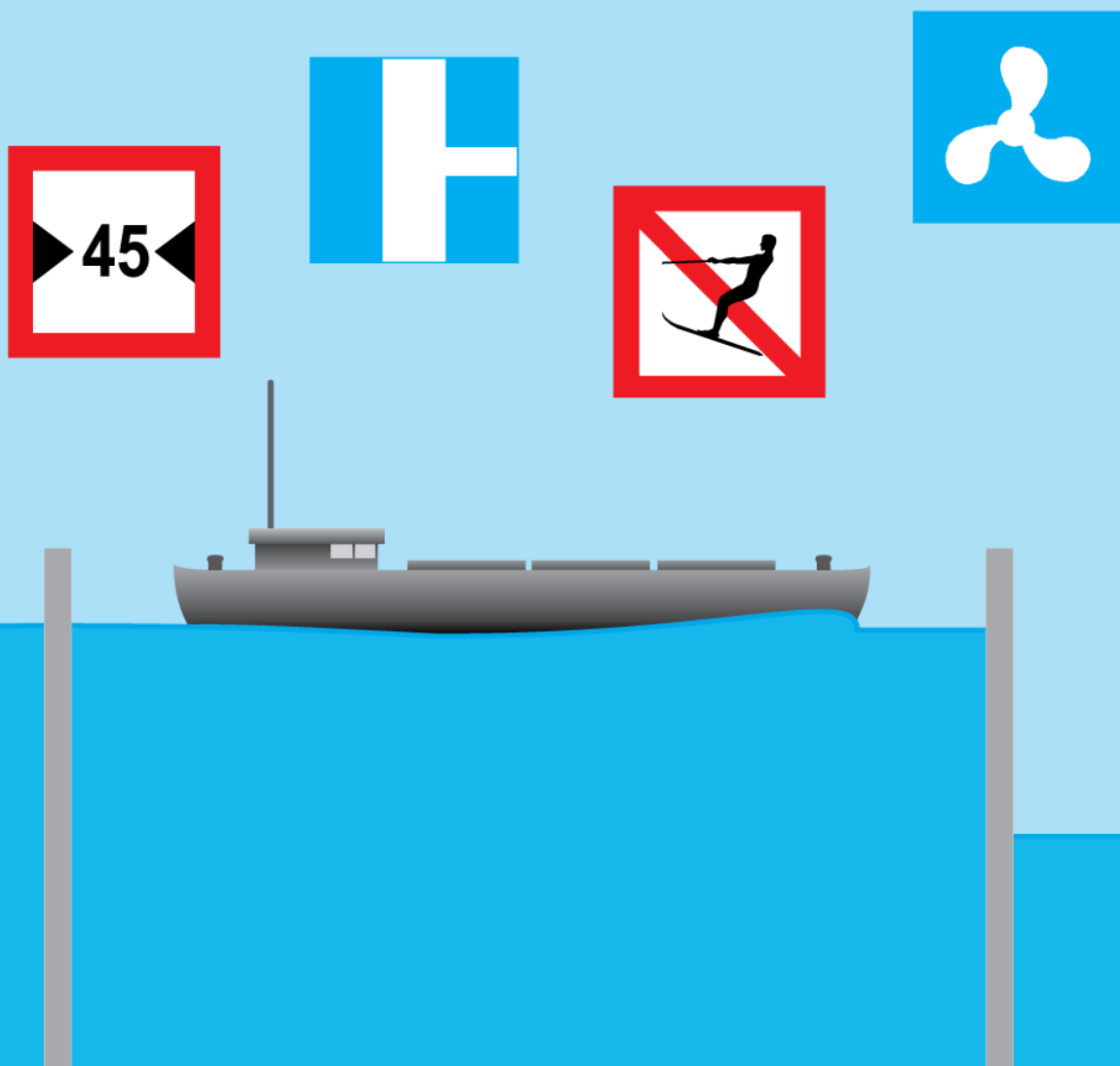


ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

# ЕПСВВП

## Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Пересмотр 5



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

## ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

\*

\*

\*

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

ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

# **ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

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

После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств–членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества. Область этого сотрудничества включает экономику, статистику, окружающую среду, транспорт, торговлю, устойчивую энергетику, лесоматериалы и жилищное хозяйство. Комиссия предлагает региональную платформу для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго–Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и лучшей практикой.

## ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Отдел транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты – это межправительственные органы, ответственные за принятие решений, деятельность которых призвана ощутимым образом улучшать повседневную жизнь людей и функционирование предприятий во всем мире путем принятия конкретных мер, нацеленных на повышение безопасности движения, улучшение экологических показателей, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортного сектора.

*Комитет ЭКОСОС* был создан в 1953 году Генеральным секретарем по обращению Экономического и Социального Совета с целью выработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. Его полномочия были расширены, включив в 1999 году глобальную (многоотраслевую) гармонизацию систем классификации опасности и маркировки химической продукции. В его состав входят эксперты стран, обладающие необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Состав его участников ограничен для того, чтобы отразить надлежащий географический баланс между всеми регионами мира и обеспечить должное участие развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь принял решение о том, что услуги секретариата будут обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

*Комитет по внутреннему транспорту* – это не имеющий аналогов межправительственный форум, основанный в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и важной работы нашли свое отражение: i) в 58 конвенциях ООН и значительно большем количестве технических предписаний, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития как национального, так и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, конструкции и проверок автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию трансъевропейских автомагистралей,

трансевропейских железнодорожных сетей и евроазиатских транспортных связей, призванных способствовать координации инвестиционных программ с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» («ForFITS»), который может содействовать национальным и местным властям в мониторинге выбросов CO<sub>2</sub> на внутренних видах транспорта, а также в выборе и разработке мер, направленных на смягчение последствий изменения климата, исходя из их ожидаемой эффективности и применительно к местным условиям; v) в транспортной статистике – методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. Наряду с этим, КВТ уделяет особое внимание интеллектуальным транспортным услугам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и насущных проблем безопасности.

# **ЕПСВВП**

## **ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

### **ПЯТОЕ ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ИЗДАНИЕ**

Деятельность, нацеленная на разработку технических норм и конвенций на внутренних водных путях, началась после создания Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) на своей 16-й сессии в 1956 году Подкомитета по внутреннему водному транспорту. Целью Подкомитета являлось рассмотрение вопросов, связанных с внутренним водным транспортом, совместно с Рабочей группой по речному законодательству, при этом основная задача заключалась в подготовке проектов двух конвенций, одной – по унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, и другой – о регистрации судов внутреннего плавания. Тогда же было признано, что согласованные правила навигации имеют первостепенное значение для содействия движению транспорта на внутренних водных путях и обеспечения безопасности; с тех пор данный Подкомитет взял их под свою опеку. Подкомитет по внутреннему водному транспорту (преобразованный в дальнейшем в Рабочую группу по внутреннему водному транспорту – SC.3 – Комитета по внутреннему транспорту) в качестве основных пунктов своей повестки дня рассматривал следующие вопросы: развитие унифицированной системы внутренних водных путей и создание Европейской сети внутренних водных путей, разработку Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, гармонизацию полицейских предписаний и технических требований к судам, стандартизацию судовых документов; все они получили развитие в международных соглашениях и резолюциях Рабочей группы.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) впервые были приняты в 1962 году путем их утверждения указанным выше Подкомитетом по внутреннему водному транспорту. В настоящем, пятом издании Рабочая группа по внутреннему водному транспорту и ее группа экспертов по ЕПСВВП учли практический опыт применения существующих правил навигации речных комиссий и стран–членов ЕЭК ООН. В частности, в этом издании пересмотрен ряд статей, касающихся малых судов, радиотелефонной связи, автоматических идентификационных систем (АИС) для внутреннего плавания, предотвращения загрязнения водной среды, а также добавлено

приложение, содержащее контрольный перечень мер безопасности при бункеровке судов.

Настоящее пятое издание ЕПСВВП представляет собой пересмотренный текст приложения к Резолюции № 24, заменяющий предыдущий текст, измененный в соответствии с резолюциями № 26, 27, 37, 39, 43 — 47, 54, 62 и 66. Эта замена произведена Резолюцией № 81, принятой Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на своей 58-й сессии (ECE/TRANS/SC.3/197), в соответствии с процедурой утверждения, применявшейся с момента принятия исходной резолюции в 1985 г. Оно подготовлено благодаря работе групп экспертов на совещаниях в период с 2010 по 2014 годы.

**ЕПСВВП – Европейские Правила Судходства  
по Внутренним Водным Путям**

**Резолюция № 24**

**Принята Рабочей группой по внутреннему  
водному транспорту 15 ноября 1985 года**

*Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

1. национальные правила должны состоять из двух частей:

- а) первая часть должна включать положения, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции под названием «ЕПСВВП – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям».

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

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

- б) вторая часть должна включать конкретные положения, которые правительства сочтут целесообразным принять в силу местных особенностей. Эти конкретные положения не должны расходиться с предписаниями ЕПСВВП, в том числе с теми предписаниями, которые могут быть опущены в первой части. Кроме того, за исключением случаев наличия весьма особых местных условий, правительствам не следует вводить каких-либо ограничений, не предусмотренных в ЕПСВВП, в отношении вопросов, которые регламентируются положениями ЕПСВВП, и особенно в отношении систем сигнализации судов;

2. в каждой стране первая часть правил должна быть по возможности одинаковой для всех внутренних водных путей страны; однако каждое правительство может отступать от этого предписания, если характеристики различных сетей внутренних водных путей страны столь различны, что это делает невозможным применение данного предписания,

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

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

# СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).....	vii
Приложение к Резолюции № 24 .....	1
Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	15
Статья 1.01 – Значение некоторых терминов.....	1
I. Типы судов.....	1
II. Составы .....	2
III. Световая и звуковая сигнализация .....	3
IV. Другие термины.....	3
Статья 1.02 – Судоводитель .....	5
Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту .....	6
Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность .....	6
Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах .....	7
Статья 1.06 – Использование водного пути .....	7
Статья 1.07 – Максимальная загрузка, максимальное число пассажиров и обзор.....	7
Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов .....	8
Статья 1.09 – Управление судном .....	8
Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы .....	9
Статья 1.11 – Правила плавания .....	10
Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия ..	10
Статья 1.13 – Предохранение сигнальных знаков водного пути .....	10
Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений.....	11
Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь.....	11
Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи .....	11
Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда .....	11
Статья 1.18 – Обязательство освобождать фарватер.....	12
Статья 1.19 – Особые распоряжения .....	12
Статья 1.20 – Контроль.....	12
Статья 1.21 – Особые перевозки .....	12
Статья 1.22 – Специальные временные предписания .....	13
Статья 1.23 – Разрешение манифестаций.....	13
Статья 1.24 – Применимость Правил в портах, местах погрузки и разгрузки ..	13
Глава 2 МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ .....	15
Статья 2.01 – Оознавательные знаки судов, за исключением малых судов и морских судов .....	15
Статья 2.02 – Оознавательные знаки малых судов.....	16
Статья 2.03 – Обмер судов .....	17

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки.....	17
Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей .....	17
<b>Глава 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ.....</b>	<b>19</b>
<b>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>19</b>
Статья 3.01 – Применение и определения .....	19
Статья 3.02 – Огни .....	20
Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы .....	20
Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы .....	20
Статья 3.05 – Запрещенные огни и сигналы .....	20
Статья 3.06 – Запасные огни.....	21
Статья 3.07 – Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д. ....	21
<b>II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>21</b>
<b>A. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>21</b>
Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов .....	21
Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов.....	22
Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов .....	24
Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счаленных групп.....	25
Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов .....	25
Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов .....	26
Статья 3.14 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.....	27
Статья 3.15 – Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м .....	29
Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов .....	29
Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода .....	30
Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность .....	30
Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.....	31
<b>B. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ.....</b>	<b>31</b>
Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов .....	31
Статья 3.21 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов .....	32
Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов.....	32
Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.....	32
Статья 3.24 – Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов	33
Статья 3.25 – Сигнализация выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов .....	33
Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства .....	34

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....	35
Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и пожарных и спасательных судов .....	35
Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути .....	35
Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения .....	36
Статья 3.30 – Сигналы бедствия .....	36
Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт... ..	37
Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать огонь и незащищенный свет .....	37
Статья 3.33 – Запрещение стоянки вдоль борта судна .....	38
Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать .....	38
Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей .	39
Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.....	40
Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.....	40
Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы .....	40
<b>Глава 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ .....</b>	<b>43</b>
Статья 4.01 – Общие положения.....	43
Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов.....	44
Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы.....	44
Статья 4.04 – Знаки бедствия.....	44
Статья 4.05 – Радиотелефонная связь.....	44
Статья 4.06 – Радиолокатор .....	45
Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве (АИС).....	46
<b>Глава 5 СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ</b>	<b>49</b>
Статья 5.01 – Сигнализация .....	49
Статья 5.02 – Судоводная обстановка .....	49
<b>Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>	<b>51</b>
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	51
Статья 6.01 – Определения и область применения .....	51
Статья 6.01-бис – Высокоскоростные суда .....	51
Статья 6.02 – Малые суда: общие правила.....	51
II. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН.....	52
Статья 6.03 – Общие принципы .....	52
Статья 6.03-бис – Пересечение курсов .....	52

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила .....	53
Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил .....	54
Статья 6.06 – Встречное плавание: высокоскоростные суда .....	55
Статья 6.07 – Расхождение в узких проходах .....	55
Статья 6.08 – Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути .....	56
Статья 6.09 – Обгон: общие положения .....	57
Статья 6.10 – Обгон .....	57
Статья 6.11 – Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути .....	58
<b>III. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ .....</b>	<b>58</b>
Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан .....	58
Статья 6.13 – Поворот .....	59
Статья 6.14 – Управление судном при отходе .....	59
Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава .....	59
Статья 6.16 – Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути .....	59
Статья 6.17 – Движение рядом идущих судов в одном направлении и запрет приближаться к судам .....	61
Статья 6.18 – Запрещение волочить якоря, тросы или цепи .....	61
Статья 6.19 – Плавание дрейфом .....	61
Статья 6.20 – Волнение .....	62
Статья 6.21 – Составы .....	62
Статья 6.21-бис – Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава .....	63
Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства .....	63
Статья 6.22-бис – Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать .....	63
<b>IV. ПАРОМЫ .....</b>	<b>64</b>
Статья 6.23 – Правила, относящиеся к паромам .....	64
<b>V. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ .....</b>	<b>64</b>
Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения .....	64
Статья 6.25 – Проход под стационарными мостами .....	65
Статья 6.26 – Проход через разводные мосты .....	65
Статья 6.27 – Проход плотин .....	66
Статья 6.28 – Проход шлюзов .....	67
Статья 6.28-бис – Вход в шлюзы и выход из них .....	68
Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы .....	69
<b>VI. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА .....</b>	<b>69</b>
Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора .....	69

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

Статья 6.31 – Звуковые сигналы во время стоянки .....	70
Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора .....	70
Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора .....	71
<b>VII. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА .....</b>	<b>72</b>
Статья 6.34 – Особые приоритеты .....	72
Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств .....	73
Статья 6.36 – Действия рыболовных судов и других судов по отношению к ним .....	73
Статья 6.37 – Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием, и действия судов по отношению к ним .....	73
<b>Глава 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ .....</b>	<b>75</b>
Статья 7.01 – Общие принципы стоянки .....	75
Статья 7.02 – Стоянка .....	75
Статья 7.03 – Стоянка на якоре и использование телескопических анкерных свай (опор) .....	76
Статья 7.04 – Швартовка .....	77
Статья 7.05 – Зона стоянки .....	77
Статья 7.06 – Разрешение стоянки для судов некоторых категорий .....	77
Статья 7.07 – Стоянка в случаях перевозок опасных грузов .....	78
Статья 7.08 – Несение вахты .....	78
<b>Глава 8 ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ .....</b>	<b>79</b>
Статья 8.01 – Сигнал «Держитесь в стороне от меня» .....	79
Статья 8.02 – Требования о предоставлении данных .....	80
<b>Глава 9 РЕГИОНАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ....</b>	<b>83</b>
Статья 9.01 – Региональные и национальные особые предписания .....	83
Статья 9.02 – Глава 1 «ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ» .....	83
Статья 9.03 – Глава 2 «МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ» .....	84
Статья 9.04 – Глава 3 «ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ» .....	84
Статья 9.05 – Глава 4 «ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ» .....	85
Статья 9.06 – Глава 5 «СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ» .....	86
Статья 9.07 – Глава 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ» .....	86
Статья 9.08 – Глава 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ» .....	87
Статья 9.09 – Глава 8 «ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ» .....	87

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

Глава 10	ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ .....	89
	Статья 10.01 – Значение отдельных терминов .....	89
	Статья 10.02 – Обязанность соблюдать региональные предписания.....	90
	Статья 10.03 – Общая обязанность проявлять бдительность.....	90
	Статья 10.04 – Запрещение слива и сброса .....	91
	Статья 10.05 – Сбор и обработка отходов на борту .....	91
	Статья 10.06 – Журнал учета отработанных масел, сдача отходов в приемные сооружения .....	91
	Статья 10.07 – Обязанность проявлять осторожность при бункеровке .....	92
	Статья 10.08 – Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом .....	93
	Статья 10.09 – Покраска и внешняя зачистка судов.....	93
Приложение 1	ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРА ИЛИ ГРУППА ЛИТЕР СТРАНЫ ПОРТА ПРИПИСКИ ИЛИ МЕСТА РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ .....	95
Приложение 2	ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ .....	97
Приложение 3	ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ .....	99
	I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	99
	II. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....	101
	III. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....	114
	IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....	120
Приложение 4	СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....	125
Приложение 5	СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ.....	127
Приложение 6	ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ .....	129
	I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ.....	129
	II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ .....	129
	III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ .....	129
Приложение 7	СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ .....	135
	I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ .....	135
	A. Запрещающие сигнальные знаки .....	135
	B. Предписывающие сигнальные знаки .....	141
	C. Сигнальные знаки ограничения .....	146

## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

D.	Знаки необязательного предписания .....	148
E.	Указательные знаки.....	149
II.	<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ</b> .....	<b>161</b>
A.	Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком.....	161
B.	Дополнительный световой сигнал.....	162
C.	Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак.....	163
D.	Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией .....	163
<b>Приложение 8 СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ</b> .....		<b>165</b>
I.	<b>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b> .....	<b>165</b>
A.	Судоходная обстановка водных путей.....	165
B.	Определения.....	165
C.	Ритмичность огней.....	166
II.	<b>СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА</b> ....	<b>167</b>
A.	Правая сторона фарватера.....	167
B.	Левая сторона фарватера .....	168
C.	Развилка фарватера .....	169
III.	<b>УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА</b> .....	<b>170</b>
A.	Сигнальные знаки на берегу, указывающие положение фарватера по отношению к берегам .....	170
B.	<b>ПЕРЕВАЛЬНЫЕ ЗНАКИ</b> .....	173
IV.	<b>СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ</b> .....	<b>178</b>
A.	Неподвижные сигнальные знаки.....	178
B.	Плавучие знаки .....	180
IV-бис	<b>ДРУГАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОПАСНЫХ МЕСТ И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ВОДНОМ ПУТИ</b> .....	<b>182</b>
A.	Разрешен проход со свободной стороны без снижения скорости	182
B.	Разрешен проход со свободной стороны на сниженной скорости (ВО ИЗБЕЖАНИЕ создания волнения).....	183
V.	<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАТОРА</b> .....	<b>184</b>
A.	Обозначение опор мостов (в случае необходимости) .....	184



## **СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

В.	Обозначение воздушных линий электропередачи (в случае необходимости) .....	185
VI.	<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ОЗЕРАХ И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ</b> .....	186
А.	Сигнальные знаки, ограждающие опасные места, навигационные препятствия и препятствия особого характера .	186
В.	Обозначение оси фарватера, середины фарватера и мест причаливания .....	189
С.	Сигнализация метеорологической обстановки на озерах .....	189
VII.	<b>СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН</b>	190
VIII.	<b>БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ</b> .....	191
IX.	<b>ВХОДЫ В ПОРТ</b> .....	191
Приложение 9	<b>ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ</b> .....	193
Приложение 10	<b>ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ</b> .....	197
Приложение 11	<b>КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ</b> .....	199



# Приложение к Резолюции № 24 Европейские Правила Судоходства по Внутренним Водным Путям ЕПСВВП

## Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1.01 – Значение некоторых терминов

В настоящих Правилах используются следующие определения:

#### I. ТИПЫ СУДОВ

1. Термин «судно» означает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
2. Термин «моторное судно» означает любое судно, использующее собственную силовую установку, за исключением судов, двигатель которых используется только для совершения небольших перемещений (в портах или в местах погрузки и разгрузки) или для увеличения их маневренности во время их буксировки или толкания;
3. Термин «плавучее средство» означает плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д.);
4. Термин «паром» означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами. Суда,

которые обеспечивают такую услугу и которые не передвигаются свободно, в любом случае относят к категории паромов;

5. Термин «высокоскоростное судно» означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды (например, судно на подводных крыльях, судно на воздушной подушке или судно с несколькими корпусами), когда это указано в его судовом свидетельстве;

6. Термин «пассажирское судно» означает судно для однодневных экскурсий или каютное судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров;

7. Термин «толкаемая баржа» означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания;

8. Термин «баржа морского судна» означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;

9. Термин «парусное судно» означает любое судно, передвигающееся только с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;

10. Термин «малое судно» означает любое судно, длина корпуса которого без руля и бушприта составляет меньше 20 м, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в счале судов, не являющихся малыми судами, и за исключением судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, паромов и толкаемых барж;

11. Термин «водный мотоцикл» означает любое малое судно, 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 суда;

12. Термин «спортивное либо прогулочное судно» означает любое судно, использующееся в целях спорта или отдыха и без цели финансового заработка.

## **II. СОСТАВЫ**

1. Термин «состав» означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;

2. 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;

3. 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. Состав из толкача и

толкаемого судна, сцепленного таким образом, чтобы обеспечить управляемое сочленение, также считается жестким;

4. Термин «счаленная группа» означает соединение, состоящее из счаленных борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;

### **III. СВЕТОВАЯ И ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

1. Термины «белый огонь», «красный огонь», «зеленый огонь», «желтый огонь» и «синий огонь» означают огни, цвета которых соответствуют предписаниям приложения 4 к настоящим Правилам;

2. Термины «яркий огонь», «ясный огонь» и «обыкновенный огонь» означают огни, светосила которых соответствует предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам;

3. Термины «частый проблесковый огонь» и «очень частый проблесковый огонь» означают ритмичные огни с 40 — 60 и 100 — 120 проблесками в минуту;

4. Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин «продолжительный звук» — звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде;

5. 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;

6. Термин «трехтональный звуковой сигнал» означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в 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;

7. Термин «звон сигнального колокола» означает два удара сигнального колокола.

### **IV. ДРУГИЕ ТЕРМИНЫ**

1. Термин «плавучая установка» означает любое обычно стационарное плавучее сооружение, как, например, купальня, док, причал, ангар для судов;

2. Термин «соединение плавучего материала» означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучей установкой;

3. Судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются «на стоянке», когда они непосредственно или иным образом стоят на якоре или ошвартованы у берега;

4. Судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются «на ходу», когда они непосредственно или иным образом не стоят на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин «остановиться» означает остановку по отношению к берегу;
5. Термин «судно, занятое 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;
6. Термин «ночь» означает период времени между заходом и восходом солнца;
7. Термин «день» означает период времени между восходом и заходом солнца;
8. Термин «состояние усталости» означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции;
9. Термин «состояние опьянения» означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных веществ и определяемое в соответствии с национальным законодательством и практикой;
10. Термин «ограниченная видимость» означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня;
11. Термин «безопасная скорость» означает такую скорость, при которой судно или состав может плавать в условиях безопасности, осуществлять маневры и останавливаться в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях;
12. Термин «водный путь» означает любой внутренний водный путь, открытый для судоходства;
13. Термин «фарватер» означает часть водного пути, которая может быть фактически использована для судоходства;
14. Термин «левый и правый берега» означает стороны внутреннего водного пути при движении от истока реки в сторону ее устья.
- В отношении каналов, озер и широких водных путей термин «левый и правый берега» определяется компетентными органами в зависимости от местных условий. Однако для каналов рекомендуется определять термин «правая» и «левая» сторона по отношению к наблюдателю, стоящему лицом в направлении возрастания цифр на километровых столбах, установленных на данном водном пути;
- 14 bis. «Правая сторона» и «левая сторона» судоходного пути или фарватера определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом вниз по течению. Для каналов, озер и широких водных путей «правая сторона» и «левая сторона» определяются соответствующими компетентными органами.
15. Термин «вверх по течению» означает направление к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения изменяется. На каналах

направление устанавливается компетентными органами и используется термин «в направлении от пункта А к пункту В». «Вниз по течению» означает обратное направление;

16. Термин «ВОПОГ» означает правила, прилагаемые к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям;

17. Термин «плавание при помощи радиолокатора» означает плавание в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокатора;

18. Термин «устройство АИС для внутреннего судоходства» означает устройство, которое устанавливается на борту судна и которое используется в соответствии со стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях.

### **Статья 1.02 – Судоводитель**

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

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

- a) когда в состав входит лишь одно моторное судно, судоводителем состава является судоводитель моторного судна;
- b) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, судоводителем состава является судоводитель первого судна; однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;
- c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватере, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то судоводителем состава является судоводитель этого судна;
- d) в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счеленными толкачами, водитель толкача, обеспечивающего основную тягу, является водителем состава;
- e) во всех других случаях судоводитель состава должен быть назначен.

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

4. Судоводитель отвечает за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, составе или соединении плавучего материала. Судоводители буксируемых

судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава; однако даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы.

5. Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью 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:

- a) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08;
- b) оператор и владелец этого судна или соединения в случае отсутствия лица, упомянутого в подпункте a).

### **Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту**

1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя судна 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 проявлять бдительность**

1. Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью.

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

- a) опасности для человеческой жизни;



- b) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
  - c) создания препятствий для судоходства; и
  - d) нанесения чрезмерного ущерба окружающей среде.
3. Пункт 2 применим также к лицам, 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 и обзор**

1. Суда не должны загружаться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.
2. Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания впереди и по сторонам судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования.
3. Загрузка не должна ставить под угрозу остойчивость судна или прочность корпуса.
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, но менее 15 м 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.
5. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами. На

борту высокоскоростных судов не может находиться больше человек, чем имеется сидений.

### **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.
3. Требования, изложенные в пунктах 1 и 2 выше, считаются выполненными, когда у судна имеется судовое свидетельство, выданное в соответствии с Рекомендациями, касающимися согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61), или другое признанное судовое свидетельство, и когда конструкция и оснащение судна соответствуют содержанию судового свидетельства.
4. Без ущерба для пункта 3 должно быть обеспечено наличие индивидуальных спасательных средств, вписанных под номером 44 в судовое свидетельство, в количестве, соответствующем числу взрослых пассажиров и детей.

### **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.
2. Возрастное ограничение не применяется в случае малых судов, не имеющих силовых установок.
3. 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.
4. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.
5. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо в возрасте не моложе 21 года, которое обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.06. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в

рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.

**Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы**

1. На борту должны находиться следующие документы:
  - a) судовое свидетельство;
  - b) мерительное свидетельство, если оно применимо;
  - c) судовая роль;
  - d) судовой журнал;
  - e) удостоверение или удостоверения судоводителя, принадлежащие судоводителям судна, а для других членов экипажа — должным образом заполненная служебная книжка,

а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.
2. В отступление от положения вышеуказанного пункта 1 малые суда не обязаны иметь документы, предусмотренные в подпунктах 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. Если это применимо, 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 свидетельства и мерительного свидетельства не является обязательным на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая или пластмассовая табличка со следующими данными:

Единый европейский идентификационный номер судна: .....

Судовое свидетельство: .....

Компетентный орган: .....

Действителен до: .....

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы или напечатаны нестираемой краской таким образом, чтобы их можно было легко прочитать, причем высота букв и цифр должна быть не менее 6 мм. Такая пластинка должна иметь

ширину не менее 60 мм, а длину — не менее 120 мм; она должна прочно крепиться в хорошо видимом месте на правом борту, ближе к корме баржи.

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

### **Статья 1.11 – Правила плавания**

1. Один экземпляр обновленных правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться на борту каждого судна, за исключением судов без экипажа, открытых малых судов и соединений плавучего материала.
2. Может использоваться электронная версия, пригодная для немедленного считывания.

### **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, или плавучих установок на водном пути или на прилегающей к нему местности.
2. Якоря должны быть полностью подняты, если они не используются.
3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, судоводитель или лицо, ответственное за плавучую установку, должно немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности отметить это место вехой.
4. Когда судно встречает неизвестное препятствие, загромождающее водный путь, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где было обнаружено препятствие.

### **Статья 1.13 – Предохранение сигнальных знаков водного пути**

1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути (такими как щиты, бакены, поплавки, буи, плоты для предупреждения с сигнальными знаками водного пути) для швартовки 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, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.

3. Как правило, каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные органы о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах (такие, как потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала).

### **Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений**

Если судно или соединение плавучего материала повредит искусственное сооружение (шлюз, мост, пирс и т.д.), то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие 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. Если произошел случайный сброс такого характера 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, находящийся поблизости от судна или соединения плавучего материала, потерпевшего аварию, связанную с опасностью для людей или создающую угрозу загромождения фарватера, обязан – в той мере, в какой это совместимо с безопасностью его собственного судна, – немедленно оказать помощь.

### **Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда**

1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна либо севшего на мель или расчленившегося соединения 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 получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.

2. Если судно село на мель либо затонуло или соединение плавучего материала село на мель в фарватере либо поблизости от него, то судоводитель этого судна или соединения плавучего материала должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательств относительно сигналов, предусмотренных в статье 3.25, предупредить приближающиеся суда и соединения плавучего материала в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, с тем чтобы эти суда и соединения плавучих материалов могли своевременно принять необходимые меры.

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

### **Статья 1.18 – Обязательство освободить фарватер**

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

2. Та же обязанность лежит на судоводителе судна или плавучего материала, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.

### **Статья 1.19 – Особые распоряжения**

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. При условии соблюдения положений соответствующих международных соглашений это касается также случаев трансграничного преследования.

### **Статья 1.20 – Контроль**

1. 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, в частности, содействовать их немедленному подъему на борт.

2. Уполномоченные представители компетентных органов могут, за исключением особых случаев, когда применяются положения другого законодательства, посредством специального постановления запретить плавание судна, в частности, в следующих случаях:

- a) когда на борту судна нет судового свидетельства или национального разрешения на плавание либо срок действия этих документов истек;
- b) когда судно не отвечает условиям, упомянутым в статье 1.07;
- c) когда экипаж или судно не отвечают условиям, упомянутым в статье 1.08;
- d) когда возможности судоводителя или находящихся на дежурстве членов экипажа снижены из-за состояния усталости или опьянения.

### **Статья 1.21 – Особые перевозки**

1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на судоходном пути:

- a) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;
- b) плавучих установок или соединений плавучего материала, кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает

препятствий 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**

1. Судоводители должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности или надлежащего порядка судоходства.
2. Эти предписания могут быть обусловлены, в частности, проведением работ на водном пути, военными учениями, общественными манифестациями по смыслу статьи 1.23 или состоянием водного пути; эти предписания могут ограничивать или запрещать судоходство в ночное время или проход судов, имеющих слишком большое водоизмещение, на определенных участках, где требуются особые меры предосторожности и которые обозначены бакенами, буями или другими знаками либо сигнальными средствами.

### **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.

### **Статья 1.24 – Применимость Правил в портах, местах погрузки и разгрузки**

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





## Глава 2

# МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ; ОБМЕР СУДОВ

### **Статья 2.01 – Оознавательные знаки судов, за исключением малых судов и морских судов**

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

- а) Название, которым также может быть аббревиатура или цифра

Название судна наносится на обоих бортах судна; за исключением толкаемых барж, оно, кроме того, должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счаленной группе или 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, 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 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.

- с) Один из следующих вариантов

і) Единый европейский идентификационный номер судна, состоящий из восьми арабских цифр. Первые три цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот единый европейский идентификационный номер судов был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только

для тех судов, которым был присвоен единый европейский идентификационный номер,

или

ii) Официальный номер, состоящий из семи арабских цифр, после которых при необходимости следует строчная литера. Первые две цифры служат для обозначения страны и органа, которыми этот официальный номер был присвоен. Это опознавательное обозначение обязательно только для тех судов, которым был присвоен официальный номер, который пока не заменен на единый европейский идентификационный номер.

Единый европейский идентификационный номер или официальный номер судна наносятся с соблюдением условий, указанных в подпункте а) выше.

2. Кроме того, за исключением малых судов и морских 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 либо табличках;
  - б) на каждом предназначенном для перевозки пассажиров судне следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.
3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений – не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.
4. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.
5. Днем суда на ходу, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг. Высокоскоростные суда могут нести вместо государственного флага щит, по форме и цвету соответствующий государственному флагу.

### **Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов**

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны указывать:
  - а) название, которым также может быть аббревиатура или цифра;
  - б) фамилию или местожительство его владельца.

2. Регистрационные и опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 а), наносятся снаружи малого судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если малого судно не имеет названия, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.
3. Фамилия и местожительство владельца судна наносятся на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.
4. Однако на судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

### **Статья 2.03 – Обмер судов**

Каждое судно внутреннего плавания, за исключением малых судов, предназначенное 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 определяются правилами, касающимися технических предписаний, которые соответствуют Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61). Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовую марку.
2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м, за исключением малых судов, должно иметь шкалы осадки. Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.

### **Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей**

1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки. Эти знаки должны состоять, по крайней мере, из единого европейского идентификационного номера судна (ЕИН), если это применимо.

Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен.

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



## Глава 3

# ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 3.01 – Применение и определения

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

### **Статья 3.02 – Огни**

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

### **Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы**

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

### **Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы**

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

### **Статья 3.05 – Запрещенные огни и сигналы**

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

### **Статья 3.06 – Запасные огни**

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями. Однако в тех случаях, когда 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 СИГНАЛИЗАЦИЯ**

### **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 м. Эта высота может быть уменьшена до 4 м, когда длина судна не превышает 40 м;
  - 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 по крайней мере на расстоянии 1 м сзади него в самой широкой части судна; 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.
2. Ночью одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня.

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

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

### **Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов**

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

ночью:

- a) 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 м, 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;

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.

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

ночью:

вместо топовых огней, предписанных в 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);

днем:



цилиндр, предписанный в пункте 1 выше.

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

3. Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, должны нести:

ночью:

видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м, эта высота может быть уменьшена до 4 метров в случае судов, длина которых не превышает 40 м;

днем:

желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Однако:

а) если длина состава превышает 110 м, то он должен нести два из предусмотренных выше огней, первый из которых помещается в передней, а второй – в задней части состава;

б) если в составе имеется ряд более чем из двух счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.

Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.

4. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести, помимо сигнализации, предписанной в пункте 3 выше:

ночью:

кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 с) статьи 3.08.

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

5. В случае если суда, упомянутые в пункте 3 выше, представляют собой морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море, то они могут:

ночью:

вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08;

днем:

нести желтый шар.

6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни в случае буксировки малых судов.

### **Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов**

1. Толкаемые составы должны нести:

ночью:

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

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

- 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 подпункте i) пункта 1 c), должны быть желтыми, а не белыми.

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

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

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

5. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим другие малые суда, ни к буксировке малых судов.

### **Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счаленных групп**

1. Счаленные группы должны нести:

ночью:

- a) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям пункта 1 а) 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;
- 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 с) 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. 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 с) 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:

ночью:

огни в соответствии с пунктом 1 и один топовый огонь вместо огней в соответствии с пунктом 2;

днем:

черный конус вершиной вниз.

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

4. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются к малым судам. Положения пункта 2 не применяются к судам, указанным в статье 3.35.

### **Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов**

1. Одиночные малые моторные суда ночью во время движения должны нести либо:

- a) топовый огонь, ясный, а не яркий, расположенный на той же высоте, что и бортовые огни, и на расстоянии 1 м или менее впереди от них;
- b) бортовые огни, которые могут быть обыкновенными. Они должны находиться на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и должны 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;  
либо
- d) топовый огонь, предусмотренный в подпункте a) выше; однако этот огонь должен быть расположен по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней;
- e) бортовые огни, предусмотренные в подпункте b) выше; однако эти огни могут быть расположены рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;
- f) кормовой огонь; однако этот огонь можно исключить при условии, что топовый огонь, предусмотренный в подпункте d) выше, будет ясным белым огнем, видимым со всех сторон.

2. Одиночные малые моторные суда длиной менее 7 м могут вместо огней, предписанных в пункте 1 выше, 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 ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 выше.
4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести ночью обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к судовым шлюпкам.
5. Малые парусные суда должны нести:  
ночью:  
либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть расположены рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него, а кормовой огонь должен быть расположен в 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:  
ночью:  
обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.  
Однако судовые шлюпки при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.
7. Малое судно, идущее под парусом и в то же время использующее мотор, должно нести:  
днем:  
черный конус, вершина которого направлена вниз. Этот конус должен быть расположен как можно выше и в том месте, где он лучше всего виден.

### **Статья 3.14 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов**

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

синий огонь;

днем:

синий конус вершиной вниз,

как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12), или таблица С, колонка (19).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и синим конусом в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м.

2. Суда, совершающие перевозки определенных веществ, представляющих опасность для здоровья и указанных в ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ:

ночью:

два синих огня;

днем:

два синих конуса вершиной вниз,

как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12), или таблица С, колонка (19).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Два синих конуса могут быть заменены двумя синими конусами в носовой части и двумя синими конусами в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м.

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

ночью:

три синих огня;

днем:

три синих конуса вершиной вниз,

как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. Три синих конуса можно заменить тремя синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна на высоте не менее 3 м.

4. Если толкаемый состав или счаленная группа состоит из одного или нескольких судов, указанных в пунктах 1, 2 или 3 выше, то судно, обеспечивающее движение толкаемого состава или счаленной группы, должно нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1, 2 или 3 выше.
5. Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4 выше, на толкаче, находящемся с правого борта.
6. Суда, толкаемые составы или счаленные группы, перевозящие несколько видов опасных веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 выше, должны нести сигнализацию, соответствующую опасному веществу, которое требует наибольшее количество синих огней или конусов.
7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании раздела 8.1.8 или временное свидетельство на основании раздела 8.1.9 ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1 выше, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше, в случае совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше.
8. Светосила синих огней, предписанных в настоящей статье, должна соответствовать, как минимум, светосиле обыкновенных синих огней.

**Статья 3.15 – Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м**

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

днем:

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

**Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов**

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

ночью:

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

днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 6 м.

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

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

3. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:

ночью:

- a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше;
- b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 b) выше;
- c) бортовые огни и кормовой огонь, как это предписано в пунктах 1 b) и 1 c) статьи 3.08;

днем:

зеленый шар, как это предписано выше в пункте 1.

### **Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода**

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

днем:

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

### **Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность**

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

ночью:

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

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

днем:

либо качающийся красный флаг;



либо два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, помещенных в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

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

### **Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок**

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

ночью:

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

## **В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

### **Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов**

1. Все суда, находящиеся на стоянке, за исключением судов, перечисленных в статьях 3.22 и 3.25, должны нести:

ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и на высоте не менее 3 м.

Этот огонь может быть заменен обыкновенным белым огнем в носовой части и обыкновенным белым огнем в кормовой части судна, видимыми со всех сторон и расположенными со стороны фарватера на той же высоте;

днем:

только суда, стоящие на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), — черный шар, расположенный в соответствующем месте в носовой части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

2. Состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должен нести:

ночью:

на каждом судне состава — обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон, в соответствующем месте на высоте не менее 4 м. Общее число огней сигнализации барж может быть ограничено четырьмя при условии, что контуры состава ясно обозначены;

днем:

черный шар на судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава и в соответствующем случае на толкаче.

3. Малое судно для использования ночью может нести вместо огней, предписанных в пункте 1 выше, 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 в следующих случаях:

- a) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;
- b) когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;
- c) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении;
- d) когда судовые шлюпки стоят вблизи судов, которым они принадлежат.

### **Статья 3.21 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов**

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

### **Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов**

1. Ночью не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани, должны нести огни, предписанные в пункте 1 статьи 3.16. Кроме того, шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16.

2. Ночью 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 также огни, предписанные в пункте 1 b) и c) статьи 3.08. Они должны погасить зеленый огонь, предусмотренный в пункте 3 b) статьи 3.16, как только они перестанут выполнять работы.

### **Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок**

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

ночью:

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

При этом применяются положения пункта 4 статьи 3.20.

### **Статья 3.24 – Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов**

Если суда имеют сети или жерди, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, то эти сети или жерди должны обозначаться:

ночью:

обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их местонахождения;

днем:

желтыми поплавками или желтыми флагами, количество которых является достаточным для указания их местонахождения.

### **Статья 3.25 – Сигнализация выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов**

1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, занятые промером глубин, должны нести:

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

ночью:

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

днем:

два зеленых двойных конуса, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим,

и в соответствующих случаях:

б) со стороны, с которой фарватер не свободен:

ночью:

обыкновенный красный огонь или ясный красный огонь, помещаемый на такой же высоте, что и наиболее высоко расположенный один из двух зеленых огней, предписанных в подпункте а) выше, и такой же светосилы;

днем:

красный шар, помещаемый на той же высоте, что и наиболее высоко расположенный один из двух зеленых двойных конусов, предписанных в подпункте а) выше,

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

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

ночью:

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;

днем:

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

и, в соответствующих случаях,

d) со стороны, с которой фарватер не свободен:

ночью:

красный огонь, помещаемый на такой же высоте, что и красный огонь, предписанный в подпункте c) выше, и такой же светосилы;

днем:

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

2. Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах а) и b) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками:

а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит разрешения прохода E.1 (приложение 7):

и, в соответствующих случаях,

b) со стороны, с которой фарватер не свободен, — щит запрещения прохода A.1 (приложение 7), помещаемый на такой же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а) выше.

3. Сигнализация, предписанная в пунктах 1 и 2 выше, должна помещаться на такой высоте, чтобы ее можно было видеть со всех сторон.

Флаги могут быть заменены щитами того же цвета.

4. Севшие на мель или затонувшие суда должны нести сигнализацию, предписанную в подпунктах c) и d) пункта 1 выше. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на лодках, буях или других соответствующих средствах.

5. Компетентные органы могут освобождать от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных знаков, предусмотренных в подпунктах а) и b) пунктов 1 и 2 выше.

### **Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства**

1. Если в случаях, предусмотренных в статьях 3.20 и 3.23, ночью якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они, их тросы или цепи могут представлять опасность для судоходства, то стояночный

огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.

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

ночью:

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

днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

3. Когда тросы или якорные цепи плавучих средств могут представлять опасность для судоходства, они должны быть помечены:

ночью:

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

днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

### III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

#### **Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и пожарных и спасательных судов**

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.

При наличии разрешения от компетентных властей это относится также к пожарным и спасательным судам, следующим для оказания помощи.

#### **Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути**

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

### **Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения**

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

ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, расположенные на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь 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) огонь, вращаемый кругообразно;
- c) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;

- 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 статье 4.04.

### **Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт**

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

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением запрещающего жеста рукой или, в качестве варианта, 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 огонь и незащищенный свет**

1. Если другими установленными положениями запрещается

- a) курить,
- b) использовать огонь и незащищенный свет,

на борту, то это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой и с изображением горящей спички или, в качестве варианта, 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:

квадратный щит с треугольником внизу.

Этот квадратный щит должен быть белым с обеих сторон и иметь красную кайму и красную диагональ, идущую из верхнего левого угла в нижний правый угол, а также букву «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;

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

днем:

- a) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие;
- b) два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен.

Огни, шары и двойные конусы, предусмотренные в настоящем пункте, должны помещаться на расстоянии не менее 2 м 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.

### **Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей**

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

ночью:

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

днем:

два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенные друг над другом, на высоте, на которой они видны со всех сторон.

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

ночью:

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

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

ночью:

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

днем:

черный конус вершиной вверх.

### **Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ**

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

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

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

### **Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением**

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

ночью:

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

днем:

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

### **Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы**

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

вместо огня, предписанного в пункте 1 а) статьи 3.08, — два расположенных один над другим ясных или обыкновенных огня, видимых со всех сторон, причем

верхний огонь должен быть белым, а нижний красным, и помещаемых на вершине мачты или рядом с ней.



## Глава 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

### Статья 4.01 – Общие положения

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

- а) на борту моторных судов, за исключением малых судов, если они не являются судами, оснащенными радиолокационным оборудованием, – посредством механически действующих звуковых сигнальных приборов, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед, а также, по возможности, назад; сигнальные приборы должны отвечать предписаниям главы I приложения 6 к настоящим Правилам;
- б) на борту немоторных судов и на борту малых моторных судов, машинное оборудование которых не имеет прибора для подачи сигналов, – посредством трубы или соответствующего рожка; эти сигналы должны отвечать предписаниям пунктов 1 б) и 2 б) главы I приложения 6 к настоящим Правилам.

2. Звуковые сигналы моторных 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 сигналы, предусмотренные в пункте 4 а) статьи 6.32, которые подаются судами, идущими вниз по течению, с помощью радиолокационной установки, и на удары или звон колокола.

3. В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.

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

**Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов**

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

**Статья 4.03 – Запрещенные звуковые сигналы**

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

**Статья 4.04 – Знаки бедствия**

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

**Статья 4.05 – Радиотелефонная связь**

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна, должны удовлетворять требованиям Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних водных путях и должны использоваться в соответствии с его положениями. Эти положения разъяснены в Справочнике по радиотелефонии для внутренних водных путей.

Суда, плавающие на внутренних водных путях, на которые не распространяются положения вышеупомянутого Регионального соглашения, должны иметь на борту установку радиотелефонной связи, удовлетворяющую требованиям местных компетентных органов.

2. Моторные суда, за исключением малых судов, могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы одной радиотелефонной установкой для радиообмена между судами, передачи навигационной информации и радиообмена между судном и администрацией порта и если эта установка находится в исправном рабочем состоянии. На ходу судна радиотелефонная установка для каналов радиообмена между судами и передачи навигационной информации должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Каналы, выделенные для передачи навигационной информации, могут выключаться

только на короткий промежуток времени для передачи или приема информации по другим каналам.

Радиотелефонная установка должна обеспечивать одновременное дежурство на этих двух каналах.

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

3. Паромы и моторные плавучие средства могут находиться на ходу только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу судна радиотелефонная установка 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 и участков, определенных компетентными властями, 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 4.06 – Радиолокатор**

1. Суда могут использовать радиолокатор и 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 поворота. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и должно быть сертифицировано с учетом потребностей внутреннего судоходства на основании предписаний соответствующих компетентных органов, а также с учетом общих технических требований к радиолокационной установке, приведенных в части III добавления 7 к приложению к резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь индикатора скорости поворота;
- б) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право пользования радиолокатором, выданное в соответствии с предписаниями компетентных

органов. Без ущерба для положений пункта 3 статьи 1.09 радиолокатор может использоваться для целей обучения в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту;

- 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 4.05 малые суда должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для ведения связи по каналу «судно–судно».

2. В составах предписания указанного выше пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель этого состава.
3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор.

#### **Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве (АИС)**

1. Суда должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и Регламентом радиосвязи МСЭ. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован и установлен в соответствии с требованиями компетентного органа и должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Компетентный орган может освободить морские суда от выполнения этих требований.

От этих требований освобождаются следующие суда:

- а) суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
- б) малые суда;
- с) суда, не имеющие собственной силовой установки;
- д) паромы, не передвигающиеся самостоятельно.

2. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть постоянно включен и введенные в прибор параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным данным о судне или составе. Данное требование не применяют к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами. Суда, упомянутые в пункте 1 а), должны дезактивировать любые приборы АИС для внутреннего судоходства, находящиеся на их борту, пока они являются частью состава.

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

4. В соответствии с главой 2 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и



соответствующей рекомендации МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:

- a) идентификационное обозначение пользователя (идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
- b) название судна;
- c) тип судна или состава;
- d) единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
- e) общая длина судна или состава (с точностью до дм);
- f) общая ширина судна или состава (с точностью до дм);
- g) местоположение (ВГС–84);
- h) скорость относительно земли (SOG);
- i) путь относительно земли (COG);
- j) время срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
- k) навигационный статус (например, на ходу с использованием двигателя, на якорю, у причала);
- l) опорная точка для местонахождения с точностью до м (например, антенна ГНСС);
- m) точность местонахождения (ГНСС/ДГНСС);
- n) тип электронного устройства определения местоположения (например, ГСОМ, Галилео, ГЛОНАСС).

5. После каждого изменения судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:

- a) общей длины;
- b) общей ширины;
- c) типа состава;
- d) навигационного статуса;
- e) опорной точки для местонахождения.

6. Малые суда могут быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства, прибором АИС класса А или прибором АИС класса В. Приборы АИС для внутреннего судоходства должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и радиотелефонным требованиям. Приборы АИС класса А должны соответствовать правилам ИМО. Приборы АИС класса В должны соответствовать международным телекоммуникационным и электротехническим правилам.

7. Малые суда, не имеющие номера ENI, не обязаны передавать сведения, предусмотренные в пункте 4 d) выше.
8. Малые суда, оборудованные АИС, должны также иметь радиотелефонное оборудование, находящееся в хорошем эксплуатационном состоянии и работающее в режиме приема по каналу «судно — судно».
9. В отношении судов, которые используют прибор АИС класса А, обеспечивающий прием по стандарту ИМО, или прибор АИС класса В, требования, предусмотренные в пункте 1, применяются по аналогии.

## 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, установленные компетентными органами для обеспечения безопасности и порядка судоходства. 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, экипажи 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 судоходства. В нем, в частности, уточняется, при каких условиях используются различные сигнальные огни.



## Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### **Статья 6.01 – Определения и область применения**

1. По смыслу настоящей главы используются следующие термины:
  - a) «встречное плавание», когда два судна двигаются в противоположных или почти в противоположных направлениях;
  - b) «обгон», когда судно (обгоняющее) приближается к другому судну (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5° 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).
2. Если не указано иное, по смыслу настоящей главы правила, применяемые к судам, также применяются к составам.

#### **Статья 6.01-бис – Высокоскоростные суда**

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

#### **Статья 6.02 – Малые суда: общие правила**

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

## **II. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН**

### **Статья 6.03 – Общие принципы**

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

### **Статья 6.03-бис – Пересечение курсов**

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

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

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

### **Статья 6.04 – Встречное плавание: общие правила**

1. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами. Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.

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

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

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

а) ночью:

частым проблесковым ясным белым огнем; одновременно может подаваться также отмашка светло-голубым щитом;

б) днем:

- либо ярким частым проблесковым белым огнем;
- либо светло-голубым щитом вместе с частым проблесковым ясным белым огнем.

Эта отмашка должна быть видна спереди и сзади и должна подаваться до конца расхождения. Запрещается подавать указанную выше отмашку сверх положенного времени, за исключением случаев, когда судно желает показать, что оно намерено продолжать пропуск идущих вниз судов с правого борта. 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.

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

- один короткий звук, когда расхождение должно произойти левым бортом;
- два коротких звука, когда расхождение должно произойти правым бортом.

6. 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 4 визуальные

сигналы и указанные в пункте 5 звуковые сигналы, которые показываются или подаются для них судами, идущими вверх.

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

8. Если два малых судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы они могли разойтись левыми бортами.

9. Независимо от положений пункта 8 выше, предусматривающих иное, если в случае малых судов различных категорий два малых судна встречаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам. Вместе с тем судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правой стороне, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить дорогу.

### **Статья 6.05 – Встречное плавание: отступления от общих правил**

1. В отступление от общего правила статьи 6.04 суда могут в исключительных случаях и при условии, что они убедились в том, что их требование может быть удовлетворено без риска, требовать, чтобы расхождение произошло правыми бортами.

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

- a) совершающие регулярные рейсы пассажирские суда, идущие вниз, максимально разрешенное число пассажиров которых не менее числа, установленного компетентным органом, если они хотят причалить к пристани, расположенной на берегу, вдоль которого следуют идущие вверх суда,
- b) буксируемые составы, идущие вниз, которые для того, чтобы повернуть вверх по течению, хотят идти вдоль определенного берега,

имеют право требовать, чтобы идущие вверх суда изменили путь, предоставленный им в соответствии 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.

3. В этом случае идущие вниз суда либо составы должны своевременно подавать следующие сигналы:

- если они хотят разойтись левым бортом, они должны подать один короткий звук;
- и если они хотят разойтись правым бортом, они должны подать два коротких звука и, кроме того, отмашку, предусмотренную в пункте 4 статьи 6.04.



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

- если расхождение должно иметь место левым бортом, то они должны подать один короткий звук и, кроме того, прекратить подачу отмашки, предусмотренной в пункте 4 статьи 6.04;
- если расхождение должно иметь место правым бортом, то они должны подать два коротких звука и, кроме того, отмашку, предусмотренную выше в пункте 4 статьи 6.04.

5. 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 4 настоящей статьи.

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

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

### **Статья 6.06 – Встречное плавание: высокоскоростные суда**

Положения, упомянутые в статьях 6.04 и 6.05, не применяются в случае встречного плавания высокоскоростных судов, а также высокоскоростного судна и любого другого судна. Однако высокоскоростные суда согласуют между собой встречное плавание с помощью радиотелефонной установки.

### **Статья 6.07 – Расхождение в узких проходах**

1. Во избежание, по мере возможности, встречи на участках или местах, где фарватер не является очевидно 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 этот сигнал;
- c) На водных путях, в отношении которых определены понятия «вниз» и «вверх»:

- i) если идущее вверх судно или состав замечают, что идущее вниз судно входит в узкий проход, они должны остановиться ниже этого прохода и ждать, пока идущее вниз судно его не пройдет;
  - ii) если состав или судно, идущие вверх, уже вошли в узкий проход, идущие вниз суда или составы должны, насколько это возможно, остановиться выше этого прохода и ждать, пока идущие вверх состав или судно его не пройдут;
- d) на водных путях, в отношении которых понятия «вниз» и «вверх» не определены:
- i) суда, которые не встречают препятствий с правой стороны, а также суда, которые имеют внешнюю сторону изгиба с правой стороны, когда узкий проход расположен в изгибе, должны продолжать свой путь, а другие суда должны ждать до тех пор, пока первые не пройдут узкий проход; однако это положение не применяется к малым судам по отношению к другим судам;
  - ii) при встречном плавании малого парусного судна и малого судна другой категории малое парусное судно должно следовать своим курсом, а другое судно должно ждать до тех пор, пока малое парусное судно пройдет узкий проход;
  - iii) при встречном плавании двух парусных судов судно, которое находится на ветре, или, в том случае, когда оба судна находятся на ветре, судно, которое идет правым галсом, должно следовать своим курсом, а другое должно ждать, пока первое судно пройдет узкий проход.

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

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

### **Статья 6.08 – Запрещение встречи при помощи сигнальных знаков водного пути**

1. На участках, обозначенных сигнальными знаками А.4 или А.4.1 (приложение 7), встреча или обгон запрещаются. Запрещение, упомянутое в предыдущем предложении, может быть ограничено для судов и составов определенной длины или ширины; в таком случае длина или ширина указывается на белом прямоугольном щите, устанавливаемом под знаками А.4 и А.4.1. Кроме того, положения пункта 1 статьи 6.07 применяются по аналогии.

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

- запрещение прохода обозначается общим запрещающим сигнальным знаком (А.1, приложение 7);
- разрешение прохода обозначается общим разрешающим сигнальным знаком (Е.1, приложение 7).

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

### **Статья 6.09 – Обгон: общие положения**

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

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

### **Статья 6.10 – Обгон**

1. Как правило, обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Когда в связи с обгоном не возникает риска столкновения, обгоняющее судно также может обойти по правому борту обгоняемого судна. Если обгон возможен без изменения курса и скорости обгоняемого судна, то обгоняющее судно не подает никаких звуковых сигналов.
2. Когда обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно должно отклониться от курса, или когда возникает опасение, что оно не поняло намерения обгоняющего судна и это может вызвать опасность столкновения, обгоняющее судно должно подать:
  - 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.
3. 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:
  - а) один короткий звук, когда обгон должен быть произведен слева;
  - б) два коротких звука, когда обгон должен быть произведен справа.
4. Когда обгон не может быть произведен со стороны, запрошенной обгоняющим судном, но может быть произведен с противоположной стороны, обгоняемое судно должно подать:

- а) один короткий звук, когда обгон может быть произведен слева;
- б) два коротких звука, когда обгон может быть произведен справа.

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

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

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

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

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

7. Положения упомянутых выше пунктов 2 — 5 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

### **Статья 6.11 – Запрещение обгона при помощи сигнальных знаков водного пути**

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6.08 обгон запрещается:

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

## **III. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ**

### **Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан**

1. На участках, где путь предписан, этот путь обозначается предписывающими сигнальными знаками В.1, В.2, В.3 или В.4 (приложение 7). Конец участка может быть обозначен указательным сигнальным знаком Е.11 (приложение 7).

2. На таком участке идущие вверх суда не должны ни в коем случае мешать движению идущих вниз судов; в частности, приближаясь к 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 свои курс или скорость.
2. Если намечаемый маневр заставляет другие суда изменить курс или скорость, то судно, намеревающееся произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом подачей:
  - а) одного продолжительного звука, за которым следует один короткий звук, если оно намерено повернуть направо; или
  - б) одного продолжительного звука, за которым следуют два коротких звука, если оно намерено повернуть налево.
3. Другие суда, насколько это необходимо и возможно, должны изменить скорость и курс, чтобы поворот мог быть произведен без риска. В частности, по отношению к судам, которые хотят повернуть против течения, они должны способствовать тому, чтобы этот маневр мог быть выполнен своевременно.
4. Положения упомянутых выше пунктов 1–3 не применяются к малым судам в отношении других судов. К малым судам по отношению друг к другу применяются только положения пунктов 1 и 3.
5. Поворот на участках, обозначенных запрещающим сигнальным знаком А.8 (приложение 7), запрещается. Но если на водном пути имеются участки, обозначенные указательным сигнальным знаком Е.8 (приложение 7), то судоводителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, к которому продолжают применяться предписания настоящей статьи.

### **Статья 6.14 – Управление судном при отходе**

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

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

### **Статья 6.15 – Запрещение захода в пространство между судами буксируемого состава**

Заход в пространство между судами буксируемого состава запрещается.

### **Статья 6.16 – Порты и притоки: вход и выход, выход с пересечением основного водного пути**

1. Суда могут входить в порты и притоки или выходить из них, а также выходить на основной водный путь или пересекать его при выходе лишь после того, как они

удостоверились в том, что эти маневры могут производиться безопасно и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

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

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

2. Суда, за исключением паромов, осуществляющие какой-либо из маневров, указанных 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 знак B.10 (приложение 7).

4. Если вблизи выхода из порта или притока установлен один из сигнальных знаков B.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 знак A.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 б) приложения 7 раздела II.

Суда не могут выходить из порта или притока, если около выхода выставлен знак A.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 б) 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 знак E.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в пункте 2 а) раздела II (приложение 7). Они могут выйти из порта или притока, если у выхода установлен знак E.1 в сочетании со вспомогательным знаком, указанным в

пункте 2 а) раздела II (приложение 7); в последнем случае знак В.10 (приложение 7) устанавливается на основном пути.

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

### **Статья 6.17 – Движение рядом идущих судов в одном направлении и запрет приближаться к судам**

1. Суда могут идти рядом в одном направлении только тогда, когда это позволяет имеющееся свободное пространство и когда при этом не возникает препятствия или опасности для судоходства.

2. Кроме случаев обгона или встречи, запрещается плыть на расстоянии менее чем 50 м от судна, счаленного соединения или толкаемого состава, имеющих сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 или 3 статьи 3.14.

3. Без ущерба для положений статьи 1.20 судам запрещается подходить к судну или соединению плавучего материала, находящимся на ходу, пришвартовываться к ним или идти у них в кильватере без явного разрешения их судоводителя.

4. Водные лыжники и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, должны держаться на достаточном расстоянии от судов и соединений плавучего материала, находящихся на ходу, а также от 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, за исключением следующих случаев:

- а) менее 100 м от моста, шлюза или плотины, парома или плавучих средств, выполняющих работы;
- б) на участках водных путей, обозначенных запрещающим знаком А.6 (приложение 7), в соответствии с положениями пункта 1 b) статьи 7.03.

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

### **Статья 6.19 – Плавание дрейфом**

1. Плавание дрейфом запрещается, при отсутствии разрешения компетентных органов.

2. Это запрещение не применяется к небольшим перемещениям на стоянках, в местах погрузки и разгрузки, а также в портах.

3. 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 – Волнение**

1. Суда должны регулировать свою скорость таким образом, чтобы не вызывать волнения или засасывания, что могло бы причинить ущерб судам на стоянке или на ходу, а также 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 либо которые нагружаются или разгружаются;
- c) вблизи от судов, которые находятся на стоянке в обычных местах стоянки;
- d) вблизи от паромов, не передвигающихся самостоятельно;
- e) на участках водных путей, обозначенных компетентными органами; эти участки могут быть обозначены сигнальным знаком А.9 (приложение 7).

2. С учетом положений статьи 1.04 обязательства, предусмотренные выше в подпунктах b) и c) пункта 1, не относятся к малым судам.

3. Вблизи судов, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 c) статьи 3.25, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, несущих сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.29, другие суда должны снижать свою скорость в соответствии с предписаниями пункта 1 выше. Кроме того, они должны как можно больше уклоняться в сторону.

### **Статья 6.21 – Составы**

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

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

3. Моторные суда не могут, за исключением случаев спасения или оказания помощи судну в бедствии, быть использованы для буксировки, толкания или обеспечения движения счаленного состава, если это подобное использование не предусмотрено в их судовом свидетельстве. Моторным судам, буксирующим, толкающим или ведущим счаленную группу 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. Пассажирские суда с пассажирами на борту не должны буксировать или идти на буксире, за исключением случаев, когда необходима отбуксировка потерпевшего аварии судна.

### **Статья 6.21-бис – Изменение местонахождения толкаемых барж вне толкаемого состава**

Перемещение толкаемой баржи вне толкаемых составов допускается лишь:

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

### **Статья 6.22 – Временное прекращение судоходства**

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

2. Плавание в водах, обозначенных сигнальным знаком:

- a) А.1а (приложение 7), запрещается для всех судов;
- b) А.12 (приложение 7), запрещается для всех моторных судов;
- c) А.1g (приложение 7), запрещается для всех судов, за исключением малых немоторных судов.

### **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, предписанные 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.

## IV. ПАРОМЫ

### Статья 6.23 – Правила, относящиеся к паромам

1. Паромы могут пересекать водный путь только тогда, когда они удостоверятся в том, что движение судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.
2. Кроме того, паром, не передвигающийся самостоятельно, должен придерживаться следующих правил:
  - a) 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;
  - b) если продольный трос парома может загромождать 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.

## V. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

### Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения

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

### **Статья 6.25 – Проход под стационарными мостами**

1. Если некоторые пролеты стационарных 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 стационарных мостов обозначены находящимся над пролетом:
  - а) сигнальным знаком D.1 а) (приложение 7), или
  - б) сигнальным знаком D.1 б) (приложение 7),то рекомендуется преимущественно пользоваться этими пролетами.  
Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте а), то он открыт для движения в обоих направлениях.  
Если фарватер обозначен сигнальными знаками, указанными в пункте б), то он закрыт для движения встречных судов. В этом случае с другой стороны ход обозначается знаком А.1 (Приложение 7).
3. Если некоторые пролеты стационарных мостов обозначены в соответствии с пунктом 2 выше, то плавание может осуществляться под необозначенными пролетами лишь на собственный риск и ответственность.

### **Статья 6.26 – Проход через разводные мосты**

1. Не нарушая других предписаний настоящих Правил и других применяемых положений, судоводители 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. Судоводитель должен объявить о намерении пройти через мост операторам моста с помощью продолжительного звука или радиотелефонной установки.
2. При приближении к разводному мосту суда должны замедлять ход.  
Если они не могут или не намерены пройти через мост, то они должны в том случае, когда щиты В.5 (приложение 7) установлены на берегу, останавливаться, не доходя до этих щитов.
3. При приближении к разводным мостам обгон воспрещается, за исключением тех случаев, когда персоналом моста даются особые указания.
4. Проход через разводные мосты может регулироваться следующими сигнальными знаками:
  - а) один или несколько красных огней означают:  
проход запрещается;

- b) один красный огонь и один зеленый огонь, расположенные на одной и той же высоте, или один красный огонь, расположенный над зеленым огнем, означают:  
проход еще 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 щитами (сигнальный знак А.1, приложение 7), зеленые огни — зелено–бело–зелеными щитами (сигнальный знак Е.1, приложение 7), а желтые огни — желтыми щитами (сигнальный знак D.1, приложение 7).

6. Оператор моста должен иметь на мосту или вблизи от него радиотелефонное устройство, соответствующее положениям статьи 4.05. В течение всего времени прохождения судов через мост радиотелефонное оборудование должно быть включено.

### **Статья 6.27 – Проход плотин**

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

### 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 с сигнальным знаком 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 только после этих судов.
4. На подходах к шлюзам, в частности, в местах отстоя судов, 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 столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами, соединениями плавучего материала или плавучими установками.
7. В шлюзах:
  - a) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
  - b) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы и швартовочные операции должны проводиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
  - c) использование кранцев является обязательным. Если кранцы не являются частью судна, они должны быть плавучими;
  - d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;
  - e) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам запрещено использовать двигатели;
  - 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 сигнализацию, предписанную в пункте 1 статьи 3.14, в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м. Однако это требование не

применяется к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, а также к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.

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

Это положение не применяется к сухогрузным судам согласно ВОПОГ, которые перевозят только контейнеры, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритную тару, многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК), переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, указанную в пункте 2 статьи 3.14. Они могут шлюзоваться вместе с сухогрузными судами, которые перевозят только контейнеры, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритную тару, многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК), переносные цистерны и контейнеры-цистерны, упомянутые в пункте 7.1.1.18 ВОПОГ, и несут сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.14, или с судами, упомянутыми в пункте 7 статьи 3.14. Между носом и кормой судов, шлюзующихся вместе, должно соблюдаться минимальное расстояние 10 м.

10. 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 соединениям плавучего материала и не создающей 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.

13. Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.

### **Статья 6.28-бис – Вход в шлюзы и выход из них**

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью сигнальными огнями, помещаемыми с одной стороны или с обеих сторон шлюза. Эти сигнальные огни означают:

- 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 огни, расположенные по горизонтали, или один красный огонь 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 сигнальными огнями:

- a) один или два красных огня: выход запрещен;
- b) один или два зеленых огня: выход разрешен.

3. Один или два красных огня, предусмотренные 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 запрещаются без специального указания персонала шлюза.

5. Положения настоящей статьи применяются также к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.

### **Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы**

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

- a) суда, несущие знак, приведенный в статье 3.27;
- b) суда, несущие знак, приведенный в статье 3.17.

2. Если суда, упомянутые в подпунктах а) и б) выше, приближаются к местам отстоя в районе шлюзов или находятся в них на стоянке, другие суда должны, по возможности, максимально облегчать проход таких судов.

3. Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например, в случае судоподъемников и аппарелей.

## **VI. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА**

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

1. В условиях ограниченной видимости все суда должны плавать, используя радиолокатор.

2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи

другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства. Малые суда в условиях ограниченной видимости могут двигаться только в том случае, если они тоже принимают информацию по каналу, отведенному для связи между судами, или по любому другому каналу, указанному компетентными органами.

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 4, 5 и 6 статьи 6.04 и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном водном пути.

5. Если в буксируемом составе визуальная связь между буксируемыми судами и моторным судном, находящимся в голове состава, становится невозможной, состав должен немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки. Буксируемым составам, следующим по направлению вниз, запрещается плавать, используя радиолокатор, за исключением следования к ближайшему месту безопасной стоянки. К таким буксируемым составам применяются положения статьи 6.33.

### **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 они получают по радиотелефонной связи информацию о приближении других судов или как только они услышат один из предписанных в пункте 4 статьи 6.32 или в пункте 1b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи.

2. В толкаемых составах предписания пункта 1 применяются только к буксиру-толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания применяются к буксиру и к последнему судну состава.

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

### **Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора**

1. Если судно осуществляет плавание с использованием радиолокационной установки, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее удостоверением, 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 4.06, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судоходства.



Однако если рулевая рубка предназначена для управления судном одним человеком при помощи радиолокатора, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо могло быть немедленно вызвано в рубку.

2. Как только на судне, идущем 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 (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), название, свой курс и местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

3. 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.

4. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно, идущее вниз по течению, должно:

- a) подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо; это предписание не относится к малым судам;
- b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

Судно, идущее против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 4 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:

- c) подать один продолжительный гудок и повторять этот сигнал так часто, как это необходимо;
- d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

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

6. В случае составов предписания пунктов 1–5 выше распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава.

### **Статья 6.33 – Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора**

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не использующие радиолокаторы, 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 гудок; 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;
- c) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию (например, состав, высокоскоростное судно, малое судно), свое название, свой курс и свое местоположение. Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к зоне стоянки. Затем оно должно согласовать порядок расхождения с данным судном;
- d) как только на судне будет услышан звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно
  - если оно находится недалеко от берега, подойти возможно ближе к берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;
  - если оно не находится недалеко от берега и, в частности, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

2. Паромы, 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.

## VII. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

### Статья 6.34 – Особые приоритеты

1. При встречном плавании или при следовании пересекающимися курсами другие суда должны уступить дорогу:

- a) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.34;
- b) судну, несущему сигнализацию, указанную в статье 3.35.

2. При встречном плавании или при пересечении курсов судно категории, предусмотренной выше в пункте 1 b), должно уступить дорогу судну категории, предусмотренной выше в пункте 1 а).

3. Суда не должны приближаться менее чем на 1 000 м к корме судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.37.

### **Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств**

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости. Компетентные органы могут обозначить участки, на которых данная деятельность разрешена или запрещена.

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

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

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

### **Статья 6.36 – Действия рыболовных судов и других судов по отношению к ним**

1. Лов рыбы неводом с помощью нескольких рядом идущих в одном направлении судов не разрешается.

2. Установка приспособлений для рыбной ловли на фарватере или близи от него и на местах стоянки не разрешается.

3. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, занятого ловом рыбы и несущего сигнализацию, указанную в статье 3.35.

### **Статья 6.37 – Поведение лиц, занимающихся подводным плаванием, и действия судов по отношению к ним**

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

- a) на обычных путях судов, несущих сигнализацию, указанную в статье 3.16;
- b) перед входом в гавани и в самих гаванях;
- c) вблизи мест стоянки и на них;
- d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и подобных видов спорта;
- e) на фарватере;
- f) в портах.

2. Все суда должны держаться на достаточном расстоянии от судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.36.



## Глава 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ

### 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 размещаться 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 таким образом, чтобы они не могли изменить своего положения и, следовательно, создать угрозу для других судов или помешать им с учетом, в частности, ветра, изменения уровня воды, а также засасывания и волнения.

### 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 в общем случае запрещена;
  - b) на участках, указанных компетентными органами;
  - c) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.5 (приложение 7); запрет распространяется лишь на ту сторону пути, на которой помещен этот знак;
  - d) под мостами и под высоковольтными линиями электропередач;
  - e) на узких проходах согласно положениям статьи 6.07 и на подходах к ним, 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 и в портах;

- g) на участках прохода паромов;
- h) на маршруте судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее;
- i) в районах поворота, обозначенных сигнальным знаком Е.8 (приложение 7);
- j) с бортовой стороны судна, несущего знак, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое ближе расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;
- к) на обозначенных сигнальным знаком А.5.1 (приложение 7) участках водной поверхности, ширина которых, измеряемая от этого знака, указана на нем в метрах;
- l) в местах отстоя судов около шлюзов, если это не разрешено компетентными органами.

2. На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений подпунктов а)–d) приведенного выше пункта 1, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками Е.5–Е.7.1 (приложение 7), с соблюдением условий, определенных ниже в статьях 7.03–7.06.

### **Статья 7.03 – Стоянка на якорю и использование телескопических анкерных свай (опор)**

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

- а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якорю в общем случае запрещена;
- б) на участках, обозначенных сигнальным знаком А.6 (приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой расположен этот знак.

2. На участках, на которых стоянка на якорю запрещена на основании приведенных выше положений пункта 1 а), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на якорь лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

3. Компетентный орган может распространить действие пунктов 1 и 2 на телескопические анкерные сваи (опоры).

4. В случае распространения положений настоящей статьи на использование опор на участках, на которых стоянка на якорю запрещена на основании положений пункта 1 а) и б) выше, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут использовать опоры лишь на участках, обозначенных сигнальным знаком Е.6.1 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

### **Статья 7.04 – Швартовка**

1. Суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки не могут пришвартовываться к берегу:
  - а) на участках судоходного пути, на которых швартовка в общем случае запрещена;
  - б) на участках, обозначенных сигнальным 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 сигнальным 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 сигнальный знак Е.5 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на той стороне пути, на которой помещен этот знак.
2. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.1 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, , указана на нем в метрах. Эта ширина измеряется от знака.
3. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.2 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, заключенном между двумя расстояниями, указанными в метрах на этом знаке. Эти расстояния отсчитываются от знака.
4. В зонах стоянки, в которых установлен сигнальный знак Е.5.3 (приложение 7), количество судов и соединений плавучего материала, ставших на стоянку борт к борту на той стороне пути, на которой помещен этот знак, не должно превышать числа, указанного 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.

### **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 в случаях перевозок опасных грузов**

1. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:
  - a) 10 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14;
  - b) 50 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 статьи 3.14;
  - c) 100 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 3 статьи 3.14.
2. Требование, предусмотренное в пункте 1 а) выше, не применяется:
  - a) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые также несут эту сигнализацию;
  - b) судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении, выданное на основании пункта 8.1.8 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14.
3. В особых случаях компетентный орган может разрешить стоянку в отступление от вышеприведенных положений.

**Статья 7.08 – Несение вахты**

1. На борту судов, стоящих на фарватере, должна постоянно находиться достаточная вахта.
2. На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, должна постоянно находиться оперативная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов.
3. На борту пассажирских судов, во время нахождения на борту пассажиров должна постоянно находиться достаточная вахта.
4. 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.
5. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за установление такой вахты или наблюдение возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, – на владельца.



## Глава 8 ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ

### Статья 8.01 – Сигнал «Держитесь в стороне от меня»

1. В случае происшествий или аварий, в результате которых может произойти утечка перевозимых опасных веществ, необходимо задействовать сигнальный знак «Держитесь в стороне от меня» на судах, несущих сигнализацию согласно пунктам 1, 2 или 3 статьи 3.14, если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства.

Это положение не распространяется на толкаемые баржи и другие несамоходные суда. Тем не менее, если они являются частью состава, сигнальный знак «Держитесь в стороне от меня» должно задействовать судно, на борту которого находится судоводитель состава.

2. Сигнал «Держитесь в стороне от меня» состоит из звукового и светового сигналов. Звуковой сигнал состоит из постоянно повторяемых в течение не менее 15 последовательных минут одного короткого и одного длинного звуков.

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

После включения сигнал «Держитесь в стороне от меня» должен подаваться автоматически; орган управления должен быть устроен таким образом, чтобы непреднамеренное включение сигнала было невозможным.

3. Суда, заметившие сигнал «Держитесь в стороне от меня», должны предпринять все возможные меры для того, чтобы предотвратить грозящую им опасность. В частности, они должны:

- a) если они следуют в направлении опасной зоны, держаться на возможно большем расстоянии от неё и в случае необходимости развернуться;
- b) если они только что прошли опасную зону, они должны продолжать свой путь с наибольшей возможной скоростью.

4. На борту судов, указанных в пункте 3 выше, необходимо немедленно:

- a) закрыть все окна и отверстия, ведущие наружу;

- b) погасить все незащищенные огни и свет;
- c) прекратить курение;
- d) остановить все вспомогательные двигатели, работа которых не является в данный момент необходимой;
- e) избегать возникновения искр.

В случае остановки судна все двигатели и вспомогательные механизмы, еще продолжающие работать, должны быть остановлены или отключены.

5. Пункт 4 распространяется и на суда, находящиеся на стоянке вблизи опасной зоны. При обнаружении сигнала «Держитесь в стороне от меня» экипаж этих судов должен в случае необходимости покинуть судно.

6. При осуществлении мер, указанных в пунктах 3–5 выше, необходимо учитывать наличие течения и направление ветра.

7. Меры, предписанные в пунктах 3–6 выше, должны также приниматься судами и в том случае, если сигнал «Держитесь в стороне от меня» подается со стороны берега.

8. Судоводители, принявшие сигнал «Держитесь в стороне от меня», должны сделать все возможное, чтобы немедленно сообщить об этом ближайшему компетентному органу.

### **Статья 8.02 – Требования о предоставлении данных**

1. Судоводители нижеперечисленных судов и составов должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью сигнального знака В. 11 (приложение 7), предупредить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи:

- a) судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ;
- b) судов, перевозящих более 20 контейнеров;
- c) пассажирских судов, за исключением судов для однодневных экскурсий;
- d) морских судов, за исключением прогулочных судов;
- e) судов, осуществляющих особые перевозки, указанные в статье 1.21;
- f) других судов и составов в соответствии с требованиями компетентных органов.

2. Судоводители, упомянутые в пункте 1, должны сообщить следующие данные:

- a) категория судна;
- b) название судна;
- c) местоположение, направление движения;

- d) единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер; для морских судов – номер ИМО;
- e) полная грузоподъемность; для морских судов – дедвейт;
- 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, указанных в подпунктах а) — d) и f) пункта 5.4.1.1.1 и подпункте а) пункта 5.4.1.2.1 прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки навалом или в упаковках либо в подпунктах а) — е) пункта 5.4.1.1.2 прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки в наливных судах;
- m) сигнализация, требуемая при перевозке опасных грузов;
- n) количество человек на борту;
- o) количество контейнеров на борту.

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

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

5. Если данные, предусмотренные в пункте 2 выше, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу.

6. Компетентный орган не должен передавать данные сведениям третьим сторонам, за исключением соседних компетентных органов по маршруту движения судна. Однако в случае аварии компетентному органу разрешается сообщать аварийным службам данные, необходимые для проведения аварийно-спасательных работ.



## **Глава 9 РЕГИОНАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ**

### **Статья 9.01 – Региональные и национальные особые предписания**

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

### **Статья 9.02 – Глава 1 «ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ»**

1. В отношении пункта 5 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут указывать в судовом свидетельстве, что судно является высокоскоростным судном.
2. В отношении пункта 10 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут использовать термин «маломерное судно» в качестве подкатегории «малых судов».
3. В отношении пункта 11 раздела I статьи 1.01: компетентные органы могут использовать иное определение термина «водный мотоцикл».
4. В отношении статьи 1.02: компетентные органы могут не предписывать положения этой статьи для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп.
5. В отношении статьи 1.09: компетентные органы могут предписать другие положения в отношении возраста для управления малым судном.
6. В отношении пункта 1 статьи 1.10: компетентные органы могут требовать наличия на борту судна дополнительных документов, в том числе (список не является исчерпывающим):
  - а) Свидетельство о выдаче судовых журналов;

- b) Свидетельство об установке и функционировании тахографа и требуемые записи;
- c) Свидетельство для радиолокатора;
- d) Свидетельство об установке и эксплуатации радиолокационного оборудования и указателя скорости поворота;
- e) Радиотелефонное свидетельство для эксплуатации радиотелефонного оборудования согласно соответствующим международным и региональным соглашениям;
- f) Свидетельство о присвоении частоты;
- g) Справочник по радиотелефонии для внутренних водных путей, общая часть и региональная часть;
- h) Заполненный надлежащим образом журнал контроля масла;
- i) Свидетельство для котлов и сосудов под давлением;
- j) Свидетельство для установок, работающих на сжиженном газе;
- k) Свидетельство для электрооборудования;
- l) Свидетельство о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения;
- m) Свидетельство о проверке грузоподъемных механизмов;
- n) Свидетельство, указанное в разделах 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3 ВОПОГ;
- o) Свидетельство, подтверждающее остойчивость судна для перевозки контейнеров;
- p) Свидетельство о длительности и границах мест проведения работ, где разрешена эксплуатация судов технического флота;
- q) Свидетельство для двигателей, включая свидетельство о типовом одобрении и протокол параметров двигателей;
- r) Свидетельство для швартовных тросов;
- s) Свидетельство об установке и эксплуатации прибора АИС для внутреннего судоходства.

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

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

### **Статья 9.04 – Глава 3 «ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ»**

1. В отношении раздела II главы 3: компетентные органы могут не требовать несения судами дневной ходовой сигнализации.

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

#### **Статья 9.05 – Глава 4 «ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ; РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ; НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ»**

1. В отношении статьи 4.05: компетентные органы ряда правительств стран–членов ЕЭК применяют к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, технические и эксплуатационные требования, согласованные в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ).
2. В отношении статьи 4.06: компетентные органы могут разрешить высокоскоростным судам, не оборудованным радиолокационной установкой и индикатором скорости поворота, плавание на некоторых внутренних водных путях в дневное время и при видимости не менее 1 км.

3. В отношении статьи 4.07 компетентные органы могут освободить от обязанности использовать прибор АИС для внутреннего судоходства или разрешить исключения, ограничивающие использование прибора АИС для внутреннего судоходства определенными зонами, например, пристанями вдоль фарватера.

4. В отношении статьи 4.02 компетентные органы могут предписать, что сигнал, используемый для обозначения «Держитесь в стороне от меня», состоящий из повторяющихся одного короткого и одного длинного звуков в соответствии с главой III приложения 6, имеет другое значение.

### **Статья 9.06 – Глава 5 «СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ»**

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

### **Статья 9.07 – Глава 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ»**

1. В отношении статьи 6.02: компетентные органы могут предписать особые правила для маломерных судов.

2. В отношении статьи 6.04: компетентные органы могут предписать особые правила по встречному плаванию.

3. В отношении статьи 6.05: компетентные органы могут предписать особые исключения к общим правилам по встречному плаванию.

4. В отношении статьи 6.08: компетентные органы могут предписать, что если сигналы, предусмотренные выше в пункте 2, не могут быть показаны, то суда должны остановиться и ожидать получения разрешения на проход от представителей компетентных органов.

5. В отношении пункта b) статьи 6.11: компетентные органы могут также исключить ситуацию, когда одним из составов является счаленный состав, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 23 м.

6. В отношении статьи 6.22-бис: компетентные органы могут предписать специальные положения по плаванию вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать.

7. В отношении пункта 2 b) статьи 6.23: компетентные органы могут запретить использование продольных тросов.

8. В отношении статей 6.24–6.26: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода под мостами.

9. В отношении статей 6.27: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода плотин.

10. В отношении статей 6.28: компетентные органы могут предписать особые правила для прохода шлюзов.



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

### **Статья 9.08 – Глава 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ»**

(Нет положений)

### **Статья 9.09 – Глава 8 «ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ»**

В отношении пункта 4 статьи 8.02: компетентные органы могут потребовать, чтобы, при остановке судна все второстепенные двигатели и вспомогательное оборудование были остановлены или отключены от сети.



## **Глава 10**

### **Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов**

#### **Статья 10.01 – Значение отдельных терминов**

Для целей применения настоящей главы следующие термины означают следующее:

1. Общие термины:

- a) «отходы, образующиеся на борту»: вещества или предметы, которые определены в подпунктах b) — f) и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен либо обязан избавиться;
- b) «отходы, образующиеся при эксплуатации судна»: отходы и стоки, образующиеся на борту при эксплуатации и обслуживании судна; к ним относятся маслосодержащие отходы, а также прочие отходы, образующиеся при эксплуатации судна;
- c) «маслосодержащие отходы, образующиеся при эксплуатации судна»: отработанные масла, подсланевые воды и прочие маслосодержащие отходы, такие, как отработанная консистентная смазка, отработанные фильтры, промасленная ветошь, контейнеры и резервуары с этими отходами;
- d) «отработанные масла»: отработанные масла или другие не используемые повторно смазочные вещества для двигателей, редукторов и гидравлических систем;
- e) «подсланевые воды»: маслосодержащая вода из трюмов машинного отделения, концевых отсеков, коффердамов, межбортовых и междудонных пространств или бортовых отсеков;
- f) «отработанные смазочные вещества»: собранные утечные смазочные вещества из масленок, подшипников и смазочных установок и прочие не используемые повторно смазочные вещества;

- g) «прочие отходы, образующиеся при эксплуатации судна»: бытовые стоки, хозяйственный мусор, отходы от очистки, отстои и прочие особые отходы, которые определены в пункте 2;
- h) «отходы, связанные с грузом»: отходы и стоки, образующиеся на борту судна в связи с грузами; к этой категории не относятся остаточный груз и остатки от перевалки груза, которые определены в подпунктах i) — j);
- i) «остаточный груз»: жидкий груз, оставшийся в грузовых танках или грузовых трубопроводах после разгрузки без использования системы зачистки, соответствующей ВОПОГ, а также сухой груз, оставшийся в трюмах после разгрузки до применения метел, подметающих установок или всасывающих устройств;
- j) «остатки от перевалки груза»: груз, который попадает на судно вне трюма в ходе перевалки;
- к) «приемное сооружение»: судно или береговая установка, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов.

2. Прочие термины:

- а) «хозяйственный мусор»: органические и неорганические бытовые и пищевые отходы, образующиеся на судне в ходе его эксплуатации, за исключением входящих в иные виды отходов, определенные в статье 10.01;
- б) «отходы от очистки»: отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки;
- в) «отстои»: смеси остатков груза с мытьевой водой, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;
- д) «прочие особые отходы»: отходы, образующиеся при эксплуатации судна, кроме отходов, содержащих масла или смазочные материалы, и кроме отходов, указанных в подпунктах а) — в).

### **Статья 10.02 – Обязанность соблюдать региональные предписания**

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

### **Статья 10.03 – Общая обязанность проявлять бдительность**

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

### **Статья 10.04 – Запрещение слива и сброса**

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

### **Статья 10.05 – Сбор и обработка отходов на борту**

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

### **Статья 10.06 – Журнал учета отработанных масел, сдача отходов в приемные сооружения**

1. Каждое моторное судно, должно иметь на борту действующий журнал учета отработанных масел, выданный компетентным органом в соответствии с образцом, приведенным в приложении 9. Предыдущий журнал после выдачи нового журнала должен храниться на борту в течение не менее шести месяцев после даты внесения в него последней записи. Исключения допускаются только в соответствии с положениями, действующими на данном водном пути в отношении защиты вод и утилизации отходов, образующихся на борту судов.

2. Образующиеся в ходе эксплуатации судна маслосодержащие отходы, образующиеся при эксплуатации судна, отстои и прочие особые отходы должны через равные промежутки времени, зависящие от состояния и эксплуатации судна, сдаваться в приемные сооружения с выдачей соответствующего подтверждения. Подтверждение заключается во внесении сотрудником приемного сооружения записи в журнал учета отработанных масел

3. Каждое судно, имеющее на борту другие документы, касающиеся сдачи отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна, должно представить доказательство сдачи отходов на основании этих документов. Подобным подтверждением считается также журнал нефтяных операций, предусмотренный Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-373).

4. Хозяйственный мусор и шлам от очистки установок следует сдавать в предусмотренные для этого приемные пункты.

### **Статья 10.07 – Обязанность проявлять осторожность при бункеровке**

1. Для бункеровки моторных судов, за исключением малых судов, должны использоваться бункеровщики, бункеровочные станции и автоцистерны, специально предусмотренные компетентными органами.

2. При бункеровке горюче–смазочных материалов судоводитель должен обеспечить следующее:

- a) заправляемое судно должно быть закреплено таким образом, чтобы не создавать натяжения в трубопроводах и шлангах в течение всего периода бункеровки;
- b) объем намеченного к бункеровке топлива не должен выходить за пределы видимой шкалы измерительного устройства;
- c) при раздельном заполнении танков запорные клапаны в трубо–проводах, соединяющих танки, должны быть закрыты;
- d) процесс бункеровки должен проводиться под наблюдением; и
- e) топливные танки должны быть защищены от утечки топлива при бункеровке с помощью надлежащих судовых технических устройств, которые должны быть указаны в пункте 52 судового свидетельства. В случае забора топлива из бункеровочных станций с использованием их собственных технических устройств для предотвращения утечек топлива на судне в ходе бункеровки эти требования в отношении оборудования не применяются.

3. Кроме того, судоводитель должен позаботиться о том, чтобы контролер–оператор на бункеровочной станции, судне–бункеровщике или автоцистерне и член экипажа, ответственный за бункеровку, заполнили до начала процесса бункеровки контрольный перечень (в двух экземплярах) и определили следующее:

- a) автоматическое устройство отключения (при его наличии) находится в исправном состоянии;
- b) обеспечен безопасный и прямой способ связи;
- c) какие количества подлежат бункеровке в каждый танк и с какой скоростью закачивания, в частности, в отношении возможных проблем с вентиляционными системами танка;
- d) последовательность заполнения танков;
- e) скорость движения судна, если бункеровка осуществляется на ходу.

Пример контрольного перечня приведен в приложении 11.

4. Судоводителю и контролеру–оператору на бункеровочной станции, судне–бункеровщике или автоцистерне разрешается начинать процесс бункеровки только после того, как были выполнены положения пункта 3 выше.

5. Контролер–оператор на бункеровочной станции, судне–бункеровщике или автоцистерне должен немедленно прервать бункеровку, если контролер–оператор на борту заправляемого судна покидает место бункеровки или если более не обеспечивается безопасный и прямой способ связи.

6. Контрольный перечень должен храниться не менее шести месяцев на заправляемом судне и на бункеровочной станции, судне–бункеровщике или автоцистерне. Компетентный орган имеет право проверять контрольные перечни.

### **Статья 10.08 – Сбор, сдача и прием отходов, связанных с грузом**

Все суда должны иметь на борту действительное свидетельство о разгрузке для каждой разгрузочной операции, которое должно быть составлено согласно образцу, содержащемуся в положениях, действующих на данном водном пути в отношении защиты вод и утилизации отходов, образующихся на борту судов. Это свидетельство должно храниться на судне в течение не менее шести месяцев с даты его выдачи, если только в этих положениях не предусмотрено иное.

### **Статья 10.09 – Покраска и внешняя зачистка судов**

1. Запрещается масляная обработка или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.

2. Запрещается использование противообрастающих систем, содержащих одно или несколько из следующих веществ:

- a) ртутные соединения;
- b) соединения мышьяка;
- c) оловоорганические соединения, действующие как биоциды;
- d) шестихлористый циклогексан.

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



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

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



## **Приложение 2 ШКАЛЫ ОСАДКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

1. Шкалы осадки должны быть градуированы, по крайней мере в дециметрах, от плоскости ватерлинии судна в порожнем состоянии до плоскости максимальной осадки путем нанесения краской хорошо видимых полос разных цветов попеременно.

Градуировка должна указываться цифрами, обозначенными сбоку от шкалы, по крайней мере через 5 дециметров, а также над шкалой. Эта градуировка наносится с помощью наштампованных, вырубленных или наваренных знаков.

2. Если судно имеет шкалы грузоподъемности, соответствующие предписаниям приведенного выше пункта 1, то эти шкалы грузоподъемности могут заменять шкалы осадки.



## Приложение 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

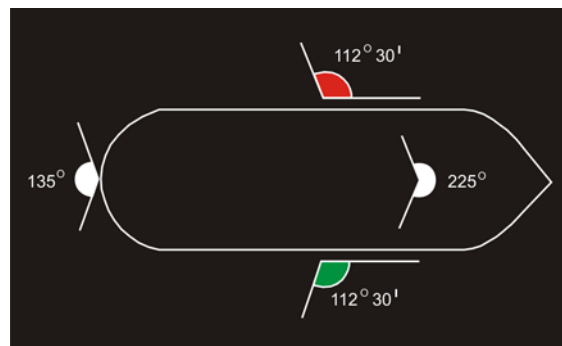
1.1 Приведенные ниже рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ЕПСВВП.

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

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


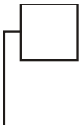
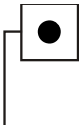


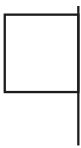
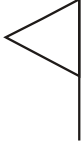

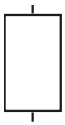



- либо только дополнительная сигнализация;
- либо, если это требуется для внесения ясности, одновременно основная сигнализация (или один из возможных вариантов основной сигнализации) и дополнительная сигнализация.

Пояснения под рисунком относятся только к дополнительной сигнализации.

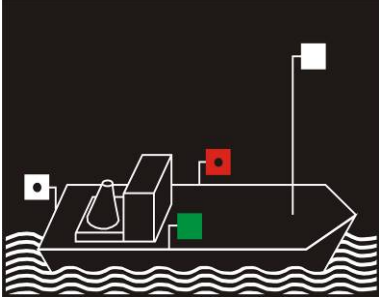
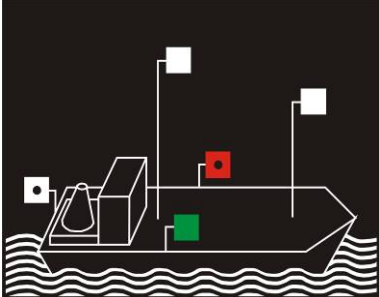
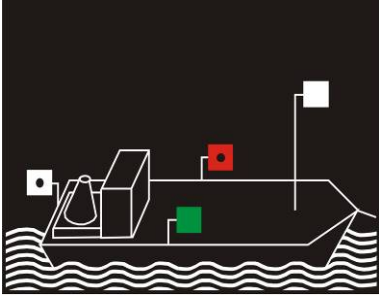
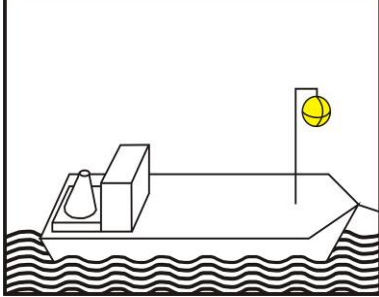


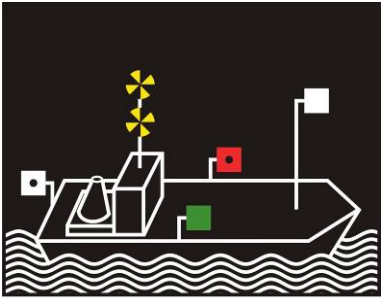
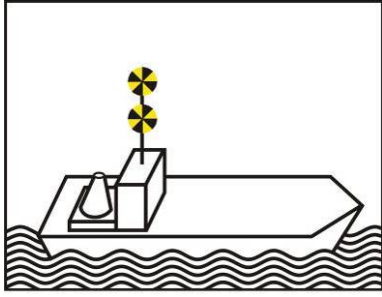
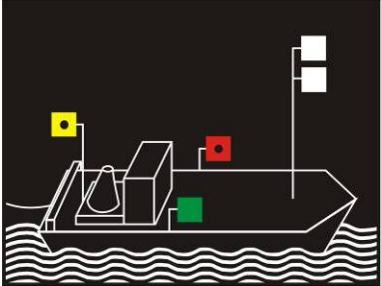
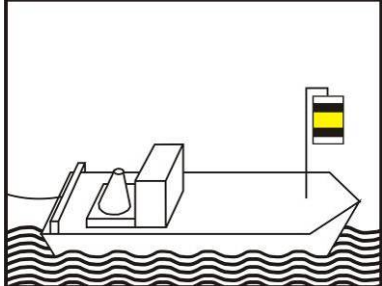
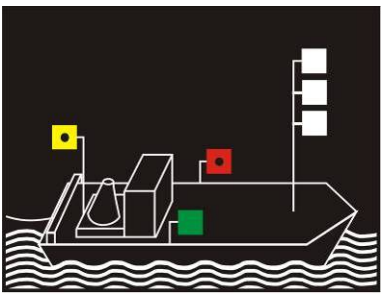
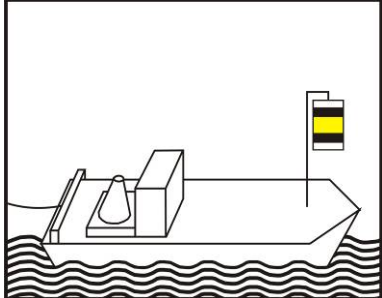
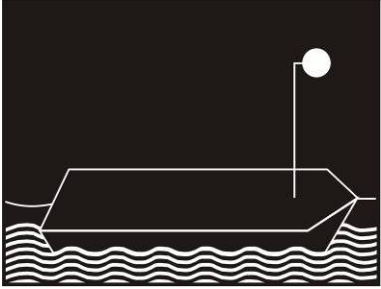
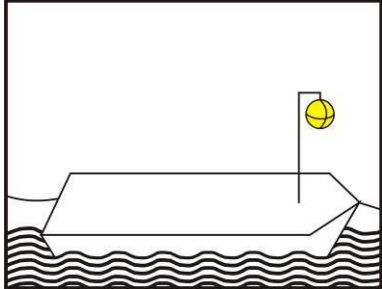
Статья 3.01, пункт 1: Дуга горизонта, на которой видны мачтовый огонь, бортовые огни и кормовой огонь.

## 1.3 Пояснения к условным обозначениям:

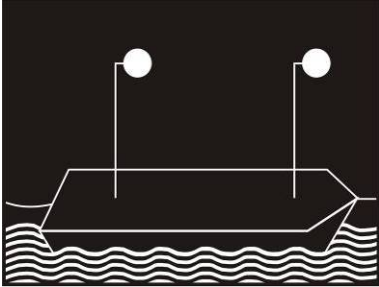
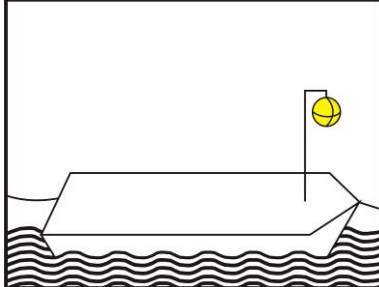
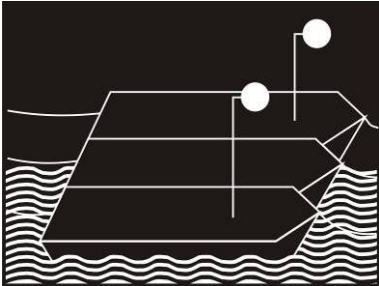
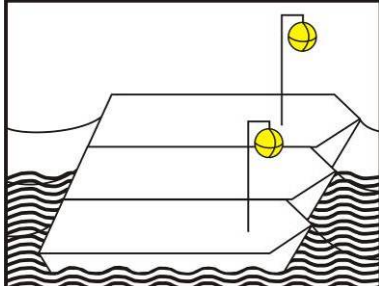
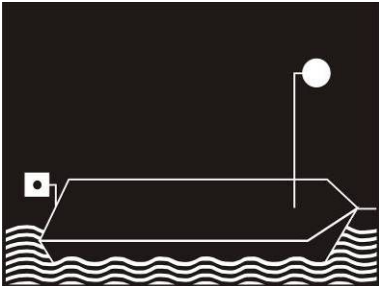
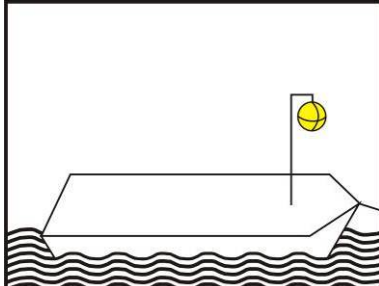
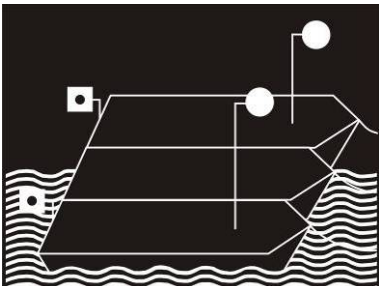
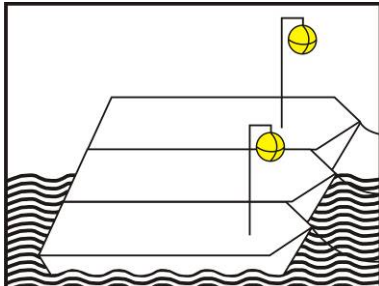
- a  Постоянный огонь, видимый со всех сторон (огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°)
- b   Постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта. Огонь, который невидим для наблюдателя, обозначен в центре точкой.
- c  Частый проблесковый огонь
- d  Необязательный огонь
- e  Щит или флаг (статья 3.03)
- f  Вымпел (статья 3.03)
- g  Шар (статья 3.04)
- h  Цилиндр (статья 3.04)
- i  Конус (статья 3.04)
- j  Двойной конус (статья 3.04)
- k  Радиолокационный отражатель

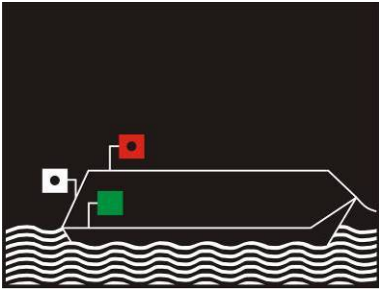
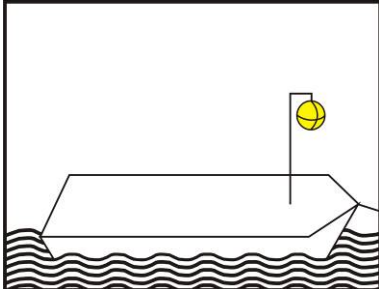
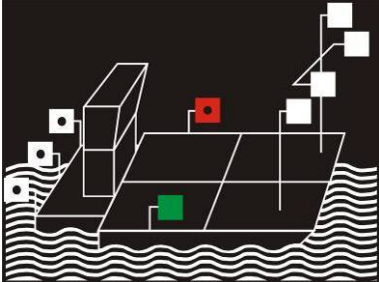
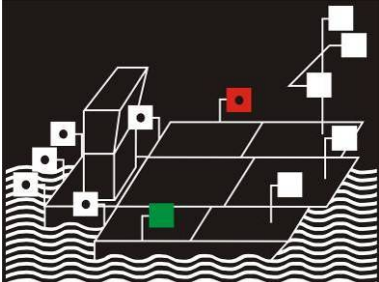
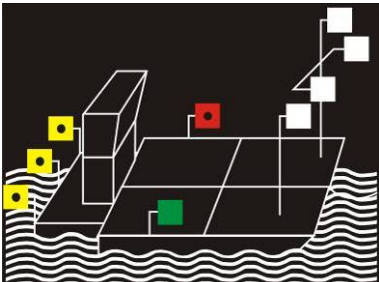
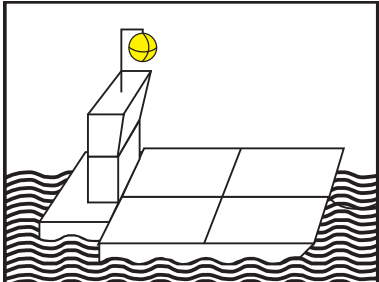
## II. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

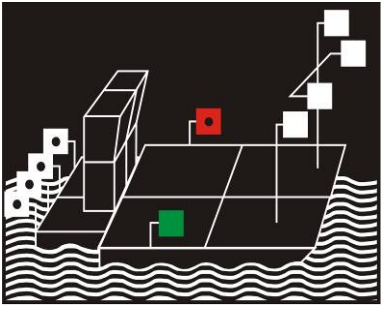
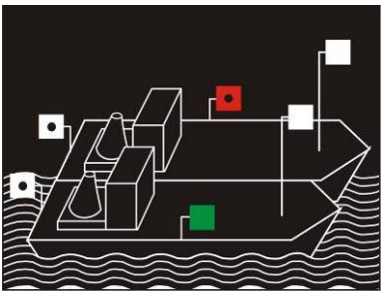
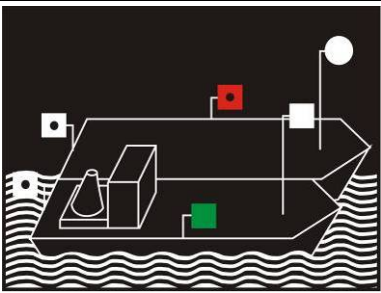
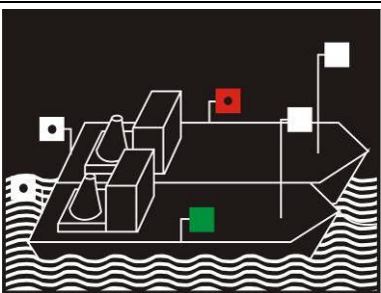
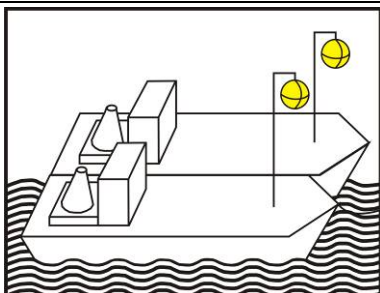
Ночью	Рисунок	Днем
	1	
Статья 3.08, пункт 1: Одиночные моторные суда.		
	2	
Статья 3.08, пункт 2: Одиночные моторные суда, несущие второй топовый огонь. Обязателен для судов длиной более 110 м.		
	3	
Статья 3.08, пункт 3: Моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном.		

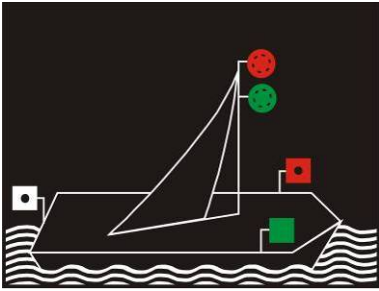
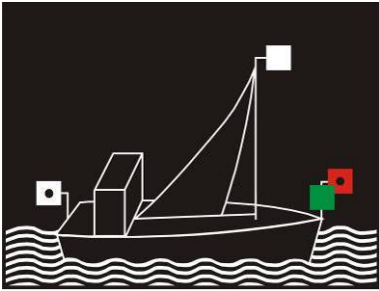
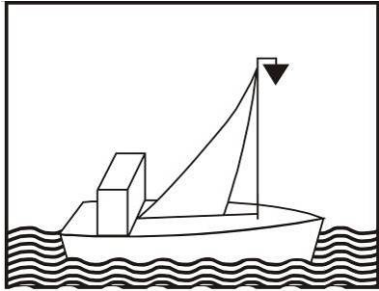

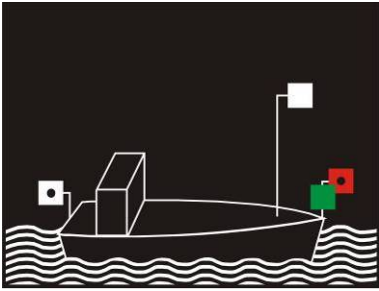
Ночью	Рисунок	Днем
	4	
Статья 3.08, пункт 4: Одинокое моторное высокоскоростное судно.		
	5	
Статья 3.09, пункт 1: Головное моторное судно буксируемого состава или вспомогательное моторное судно.		
	6	
Статья 3.09, пункт 2: Каждое из моторных судов, идущих в голове состава, или каждое из вспомогательных моторных судов, идущих рядом друг с другом.		
	7	
Статья 3.09, пункт 3: Буксируемые суда.		

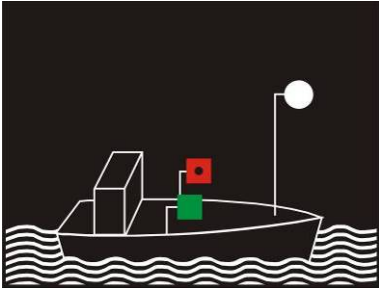
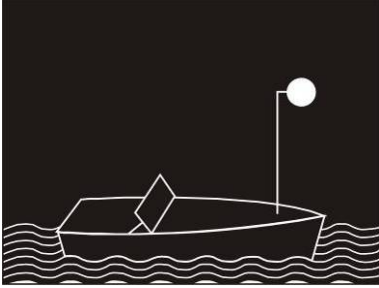
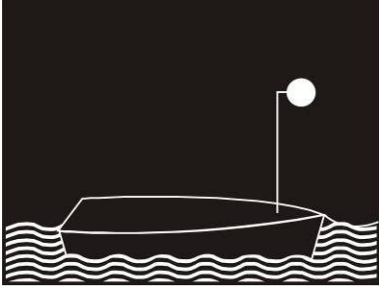
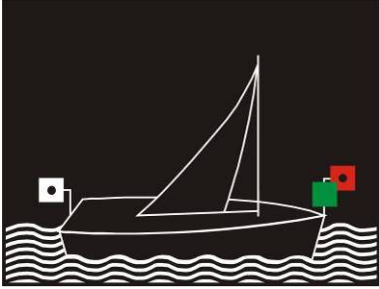


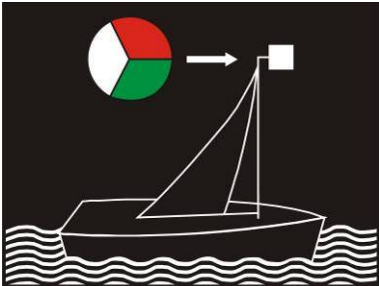


Ночью	Рисунок	Днем
	8	
<p>Статья 3.09, пункт 3, подпункт а: Буксируемый состав длиной более 110 м.</p>		
	9	
<p>Статья 3.09, пункт 3, подпункт б: Буксируемый состав, имеющий ряд счаленных судов в количестве более двух.</p>		
	10	
<p>Статья 3.09, пункт 4: Судно, расположенное в конце буксируемого состава.</p>		
	11	
<p>Статья 3.09, пункт 4: Несколько буксируемых судов, расположенных в конце состава.</p>		

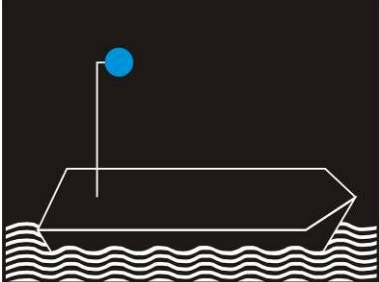
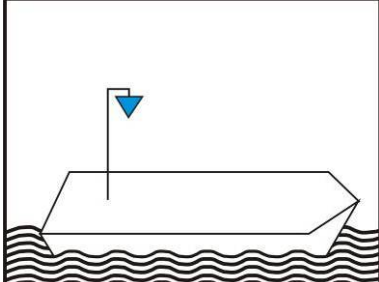
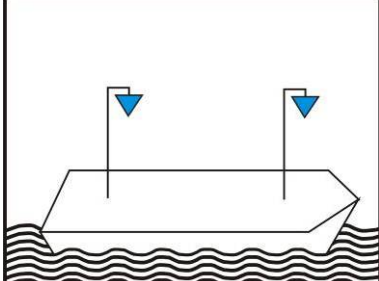
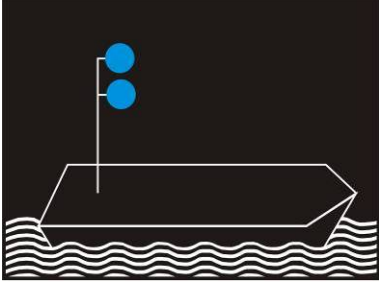
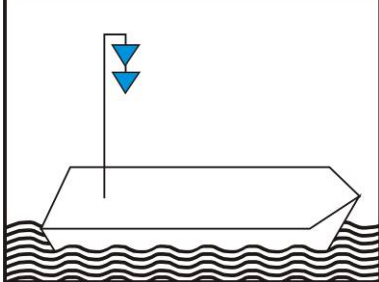
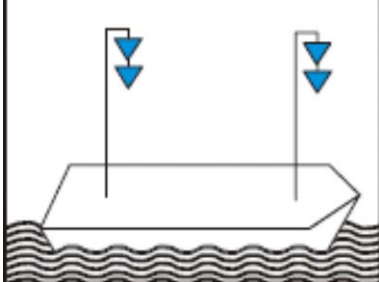
Ночью	Рисунок	Днем
	12	
<p>Статья 3.09, пункт 5: Буксируемые морские суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море.</p>		
	13	
<p>Статья 3.10, пункт 1: Толкаемые составы.</p>		
	14	
<p>Статья 3.10, пункт 1, подпункт с, ii: Толкаемые составы, более двух судов, кроме толкача, общая ширина которых видна сзади.</p>		
	15	
<p>Статья 3.10, пункт 2: Толкаемые составы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.</p>		

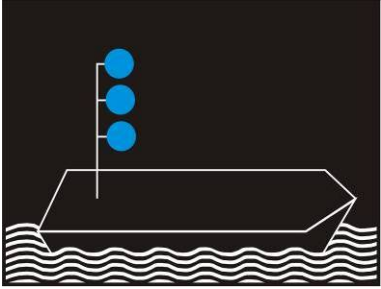
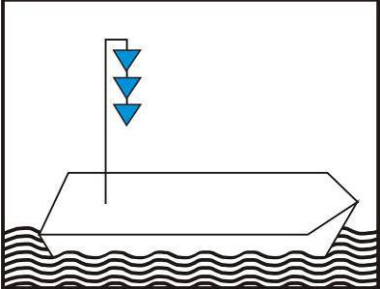
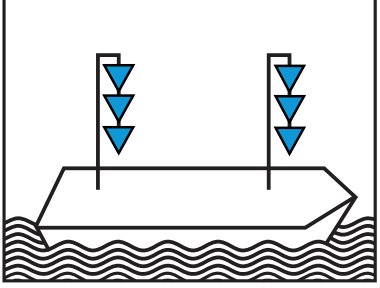
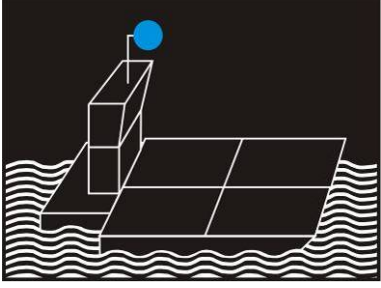
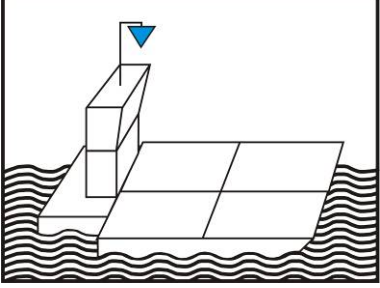
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>16</p>	
<p>Статья 3.10, пункт 3: Толкаемые составы с двумя толкачами.</p>		
	<p>17</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: два моторных судна.</p>		
	<p>18</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 1: Счаленные группы: моторное судно и немоторное судно.</p>		
	<p>19</p>	
<p>Статья 3.11, пункт 2: Счаленные группы, которые следуют за одним или несколькими вспомогательными судами.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
	20	
Статья 3.12: Парусные суда.		
	21	
Статья 3.12, пункт 3: Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку.		
	22	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда.		
	23	
Статья 3.13, пункт 1: Одиночные малые моторные суда с бортовыми огнями, расположенными рядом либо в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него.		

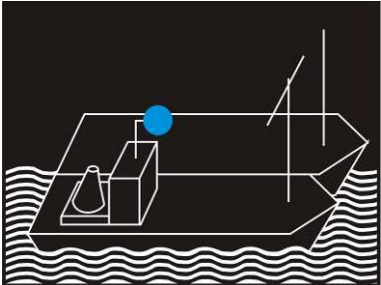
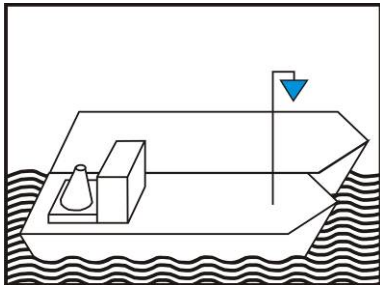
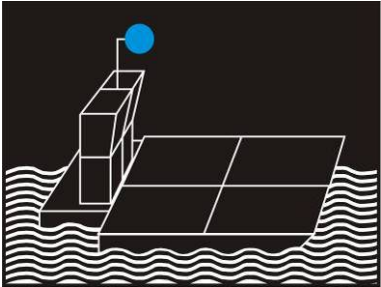
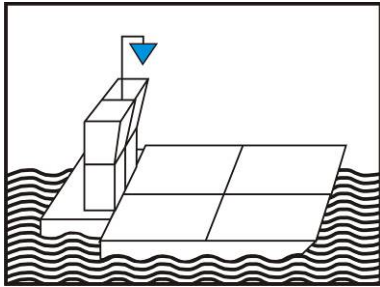
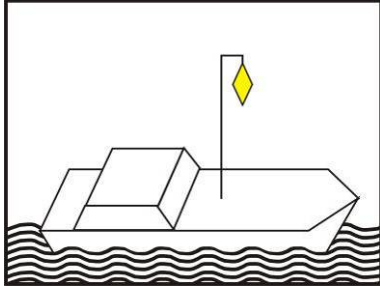
Ночью	Рисунок	Днем
	24	
<p>Статья 3.13, пункт 1: Одинокные малые моторные суда: топовый огонь заменен ясным белым огнем, видимым со всех сторон.</p>		
	25	
<p>Статья 3.13, пункт 2: Одинокные малые моторные суда длиной менее 7 м.</p>		
	26	
<p>Статья 3.13, пункт 4: Буксируемые или идущие в счале малые суда.</p>		
	27	
<p>Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда.</p>		

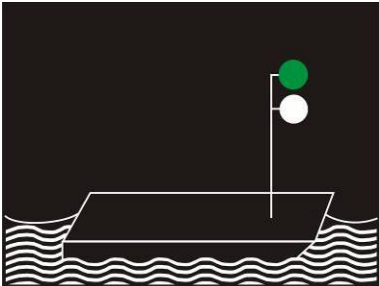
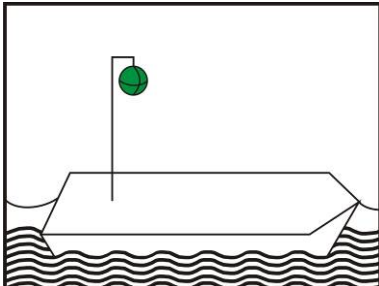
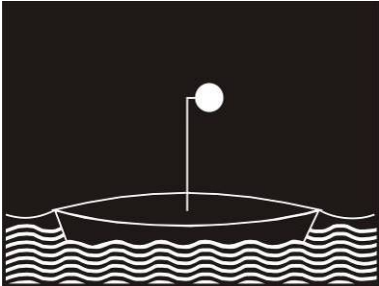
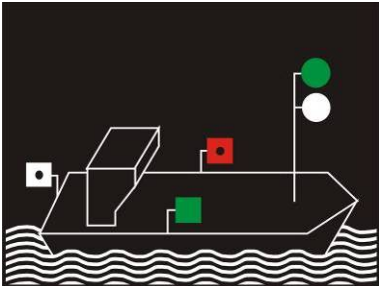
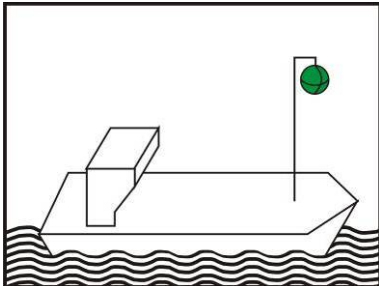
Ночью	Рисунок	Днем
	28	
<p>Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда, бортовые огни и кормовой огонь, расположенные в одном фонаре в верхней части мачты.</p>		
	29	
<p>Статья 3.13, пункт 5: Малые парусные суда длиной менее 7 м, несущие белый огонь, видимый со всех сторон, и показывающие, кроме того,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

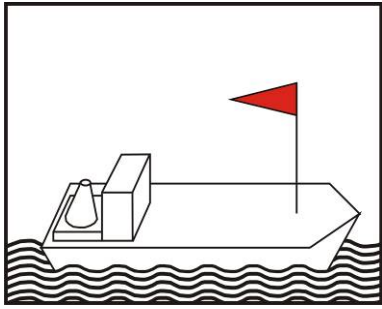

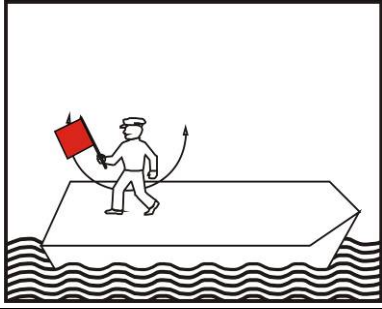
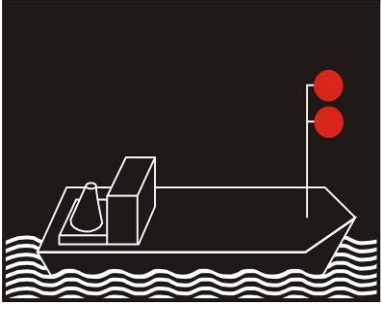
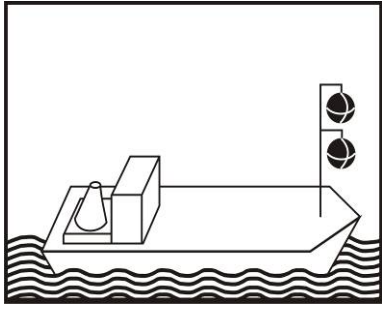
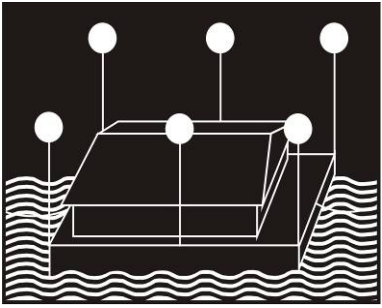
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>31a</p>	
	<p>31b</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: легковоспламеняющиеся вещества в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12)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

Ночью	Рисунок	Днем
	33а	
	33б	
<p>Статья 3.14, пункт 3: Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов: взрывчатые вещества в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) ВОПОГ.</p>		
	34	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12) или таблица С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		

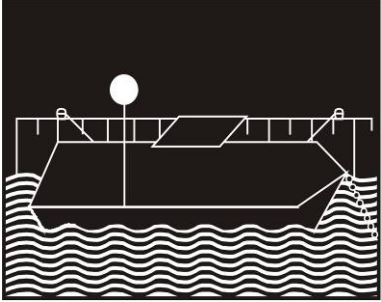
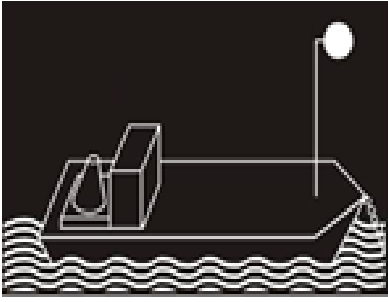
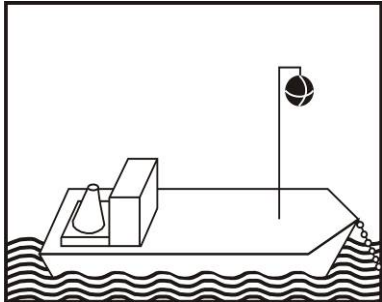
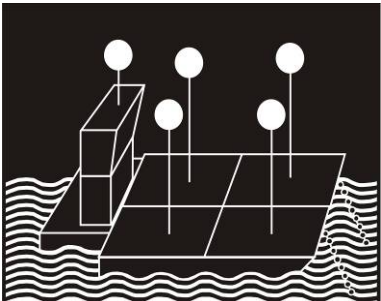
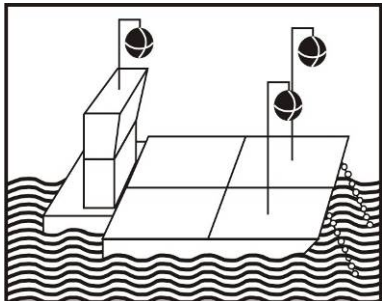


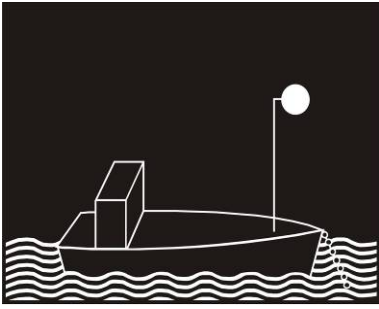
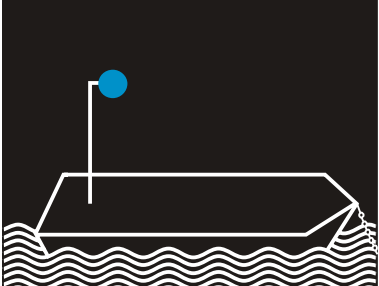
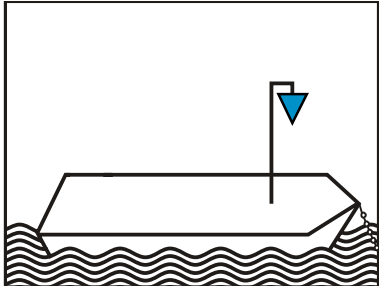
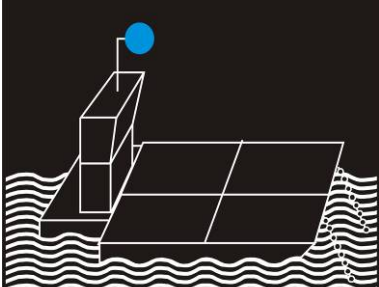
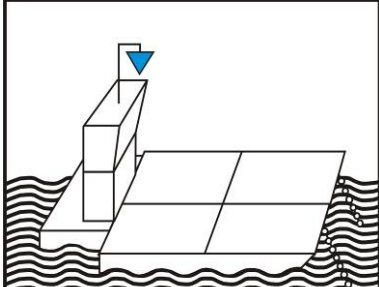
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>35</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) или таблица С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	<p>36</p>	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, приводимых в движение двумя расположенными рядом толкачами и осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов указанных в правилах, прилагаемых к ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка (12) или таблица С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	<p>37</p>	
<p>Статья 3.15: Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и длина корпуса которых составляет менее 20 метров.</p>		

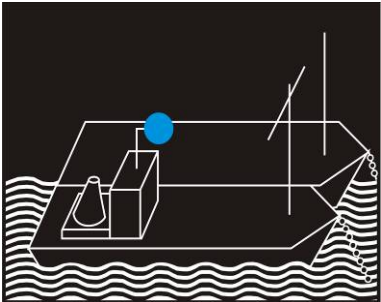
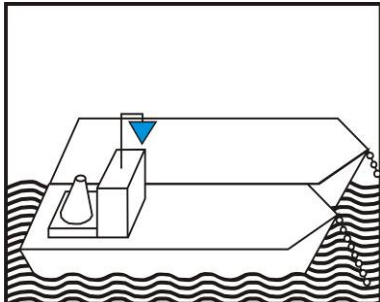
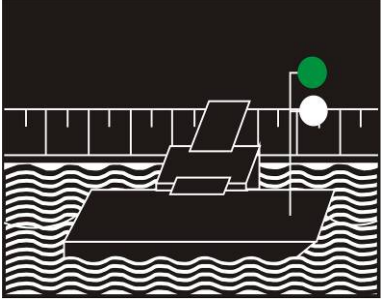
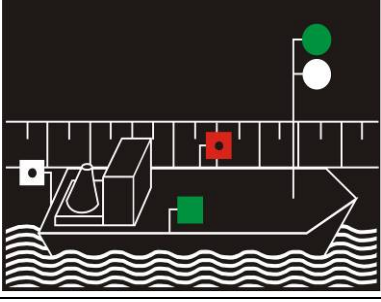
Ночью	Рисунок	Днем
	38	
Статья 3.16, пункт 1: Паромы, не передвигающиеся самостоятельно.		
	39	
Статья 3.16, пункт 2: Шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом.		
	40	
Статья 3.16, пункт 3: Самостоятельно передвигающиеся паромы.		
<b>Положений нет</b>	41	<b>Положений нет</b>
Статья 3.16, пункт 4: Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимущественным правом прохода.		

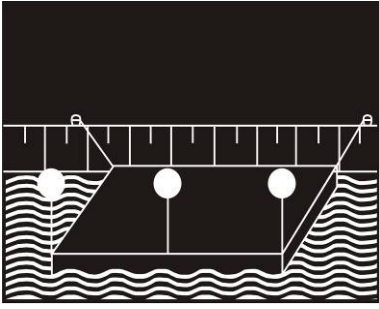
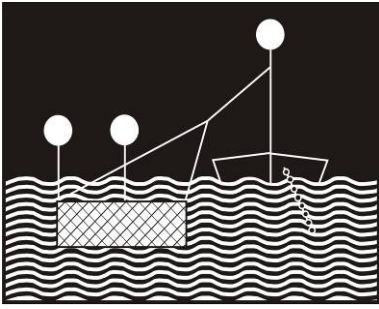
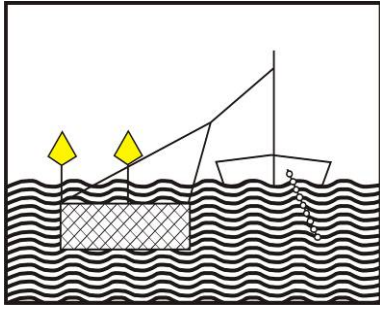
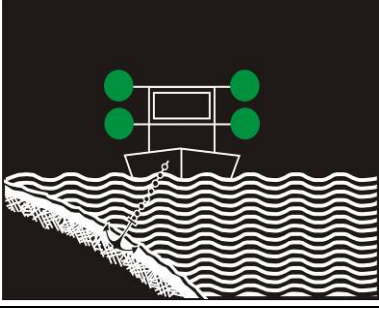
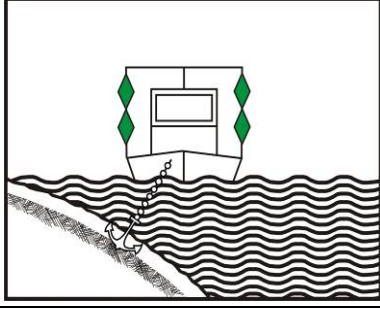
Ночью	Рисунок	Днем
	42	
Статья 3.17: Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода.		
	43a	
	43b	
Статья 3.18, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность.		
	44	
Статья 3.19: Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок.		

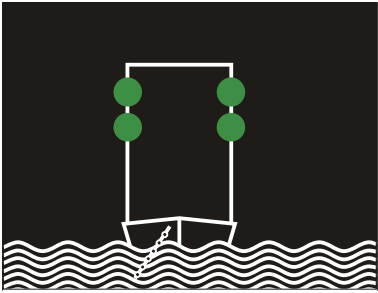
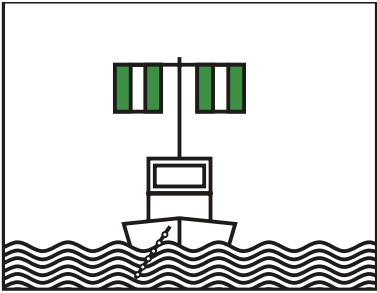
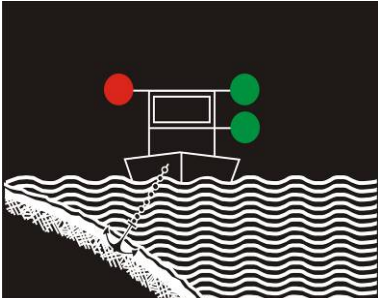
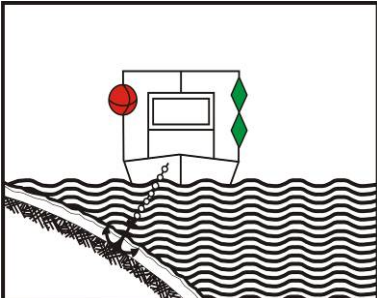
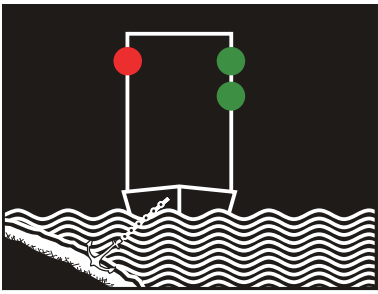
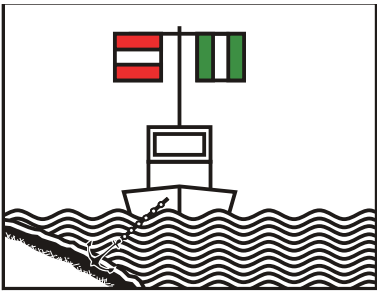
### III. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Ночью	Рисунок	Днем
	45	
Статья 3.20, пункт 1: Все суда, находящиеся на стоянке.		
	46	
Статья 3.20, пункт 1: Суда, стоящие на открытом месте.		
	47	
Статья 3.20, пункт 2: Толкаемые составы, стоящие на открытом месте.		

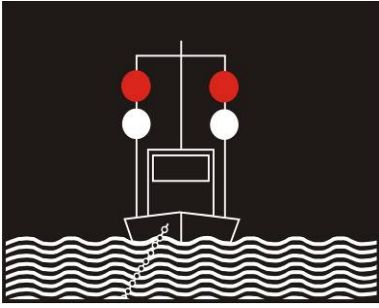
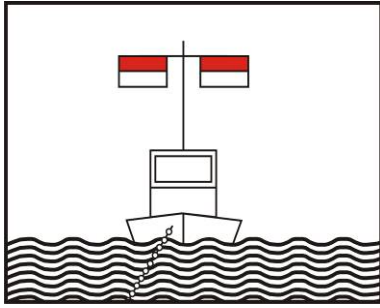
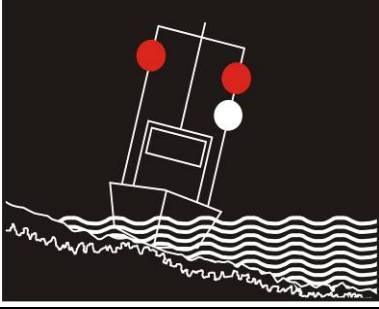
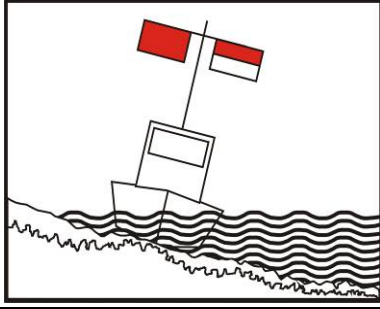
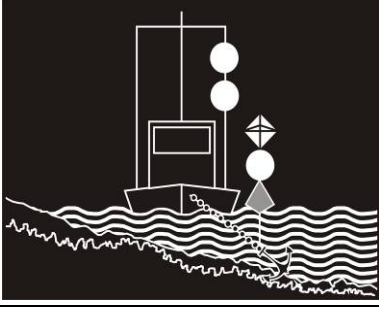
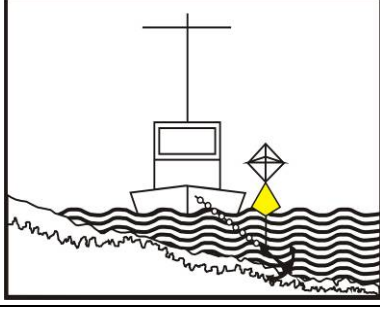
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>48</p>	
<p>Статья 3.20, пункт 3: Малые суда, находящиеся на стоянке на открытом месте.</p>		
	<p>49</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.</p>		
	<p>50</p>	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.</p>		

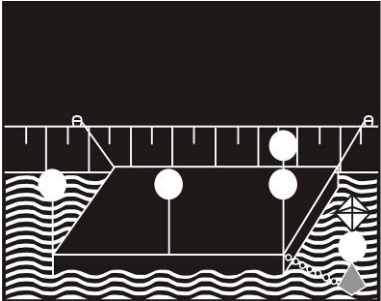
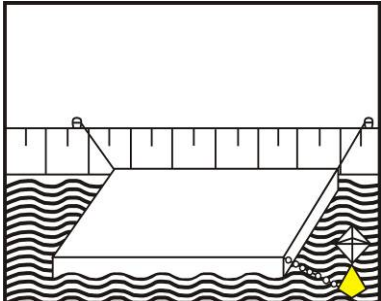
Ночью	Рисунок	Днем
	51	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.</p>		
	52	
<p>Статья 3.22, пункт 1: Не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у пристани.</p>		
	53	
<p>Статья 3.22, пункт 2: Самостоятельно передвигающиеся паромы, выполняющие работы и стоящие у пристани.</p>		

Ночью	Рисунок	Днем
	<p>54</p>	
<p>Статья 3.23: Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке.</p>		
	<p>55</p>	
<p>Статья 3.24: Рыболовные суда, находящиеся на стоянке, с сетями или жердями.</p>		
	<p>56</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункт а: Плавучие средства, выполняющие работы, и находящиеся на стоянке суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с обеих сторон.</p>		

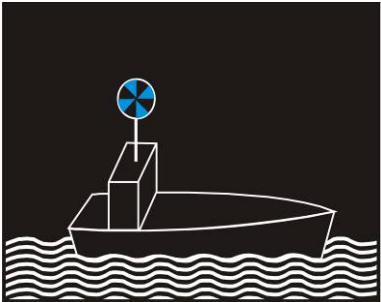
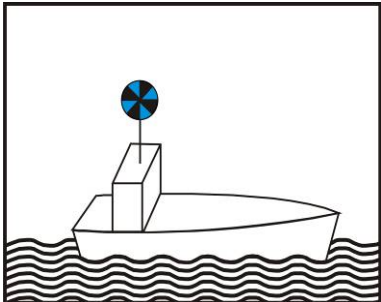
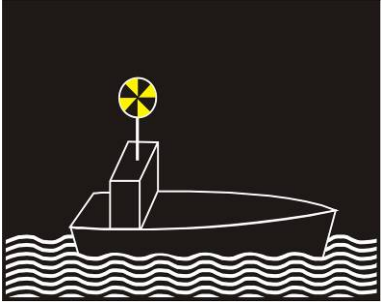
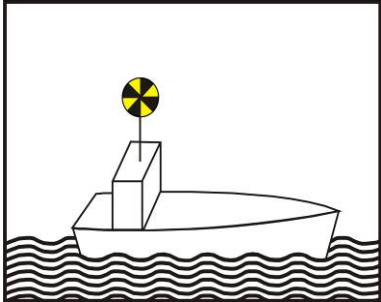
Ночью	Рисунок	Днем
	56-бис	
<p>Статья 3.25, пункт 4: Стоящие на мели или затонувшие суда; свободный проход с обеих сторон.</p>		
	57	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункты а и в: Плавучие средства, выполняющие работы, и находящиеся на стоянке суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с одной стороны.</p>		
	57-бис	
<p>Статья 3.25, пункт 4: Стоящие на мели или затонувшие суда; свободный проход с одной стороны.</p>		

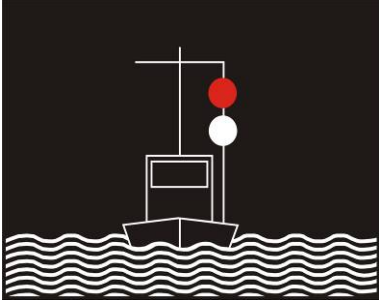
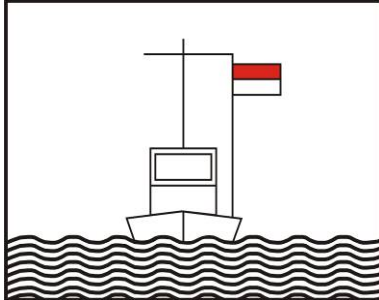






Ночью	Рисунок	Днем
	<p>58</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункт с, и пункт 4: Плавучие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с обеих сторон.</p>		
	<p>59</p>	
<p>Статья 3.25, пункт 1, подпункты с и d, и пункт 4: Плавучие средства, выполняющие работы, суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин, и стоящие на мели или затонувшие суда; предохранение от волнения; проход свободен с одной стороны.</p>		
	<p>60</p>	
<p>Статья 3.26: Суда, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.</p>		

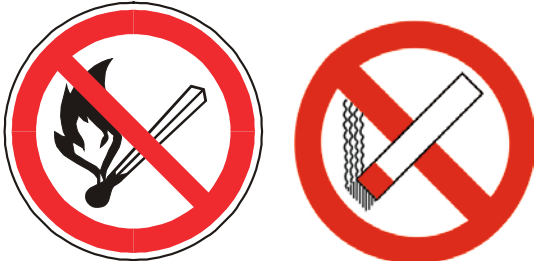
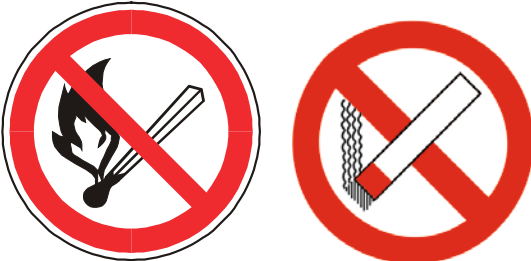


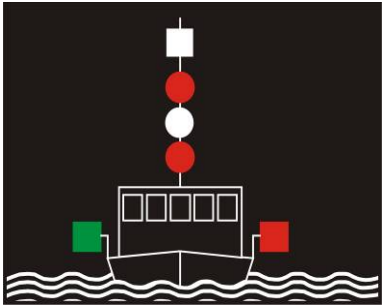
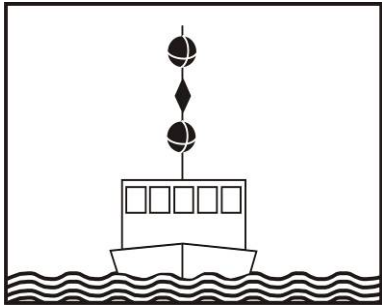
Ночью	Рисунок	Днем
	61	
<p>Статья 3.26: Плавающие материалы и плавающие установки, якоря которых могут представлять опасность для судоходства.</p>		

#### IV. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

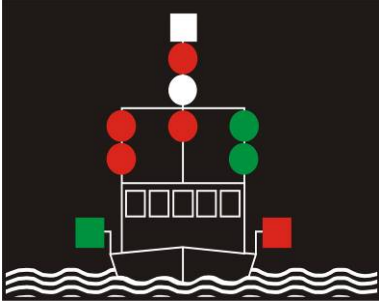
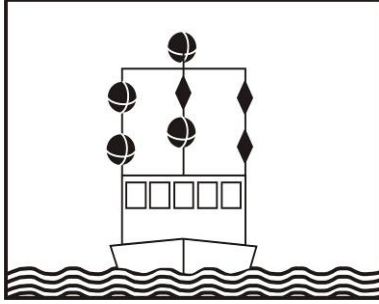
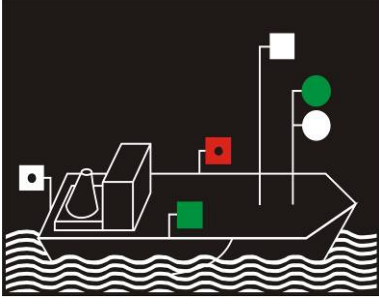
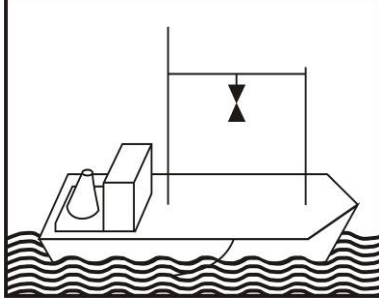
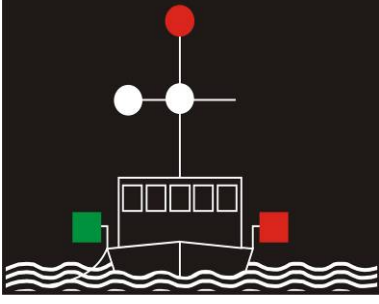
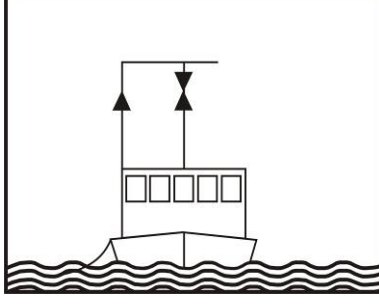
Ночью	Рисунок	Днем
	62	
<p>Статья 3.27: Дополнительная сигнализация судов органов контроля и пожарных и спасательных судов.</p>		
	63	
<p>Статья 3.28: Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути.</p>		

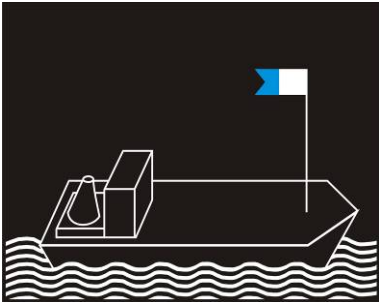
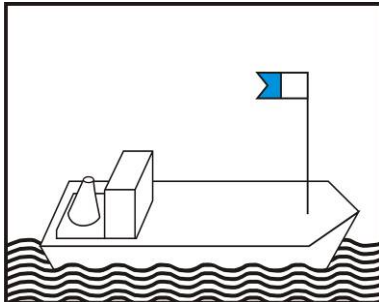
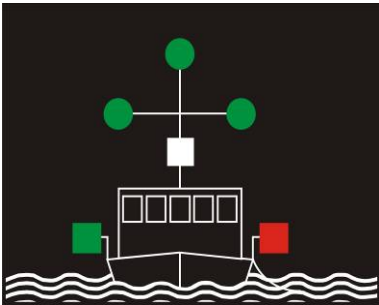
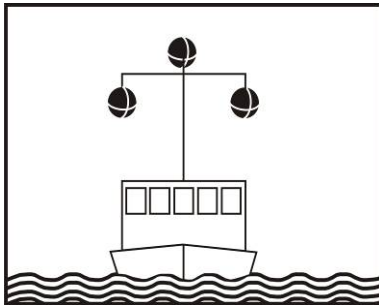
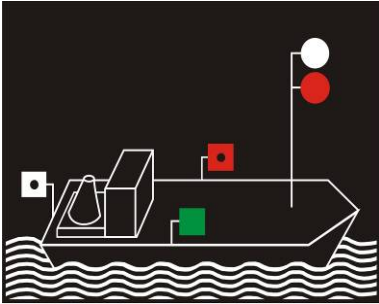
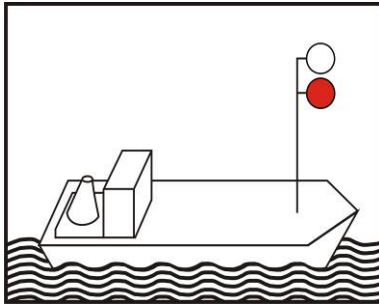
Ночью	Рисунок	Днем
	<p>64</p>	
<p>Статья 3.29: Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения.</p>		
	<p>65</p>	
<p>Статья 3.30: Сигналы бедствия.</p>		
	<p>66</p>	
<p>Статья 3.31: Посторонним вход воспрещен<sup>1</sup>.</p>		

<sup>1</sup> Первый рисунок содержит новый знак «Запрещение доступа на борт». Второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

Ночью	Рисунок	Днем
	67	
Статья 3.32: Запрещение курить и использовать огонь и незащищенный свет <sup>2</sup> .		
	68	
Статья 3.33: Запрещение стоянки вдоль борта судна.		
	69	
Статья 3.34, пункт 1: Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать.		

<sup>2</sup> Первый рисунок содержит новый знак «Запрещение курения, использования незащищенного осветительного устройства или огня». Второй рисунок содержит уже существующий знак. В течение переходного периода могут использоваться оба знака.

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

Ночью	Рисунок	Днем
	73	
<p>Статья 3.36: Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ.</p>		
	74	
<p>Статья 3.37: Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением.</p>		
	75	
<p>Статья 3.38: Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы.</p>		

## **Приложение 4 СУДОВЫЕ ОГНИ И ЦВЕТ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**

**(Нет положений <sup>3</sup>)**

---

<sup>3</sup> Предписания, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, будут включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61).





## **Приложение 5 СИЛА СВЕТА И ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ**

**(Нет положений <sup>4</sup>)**

---

<sup>4</sup> Предписания, касающиеся силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней, будут включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61).



## Приложение 6 ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

### I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

Требования к звучности сигналов включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61, с поправками).

### II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Требования к контролю уровня акустического давления включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61, с поправками).










### III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ

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

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

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

**A. 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»	
	Повторяющиеся, 1 короткий и 1 продолжительный звуки	«Держитесь в стороне от меня»	
	Серия очень коротких звуков	«Непосредственная опасность столкновения»	
	Повторяющиеся продолжительные звуки		
	Удар в колокол	«Сигналы бедствия»	Статья 4.04



*В. Сигналы встречного плавания*

*Просьба о прохождении левым бортом*





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

*Просьба о прохождении правым бортом*





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

## С. Сигналы обгона


*Просьба об обгоне по левому борту*

	2 продолжительных звука, за которыми следует 2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	«Хочу обойти по вашему левому борту»	Статья 6.10, пункт 2
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	«Согласен, обходите по моему левому борту»	Статья 6.10, пункт 3
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	«Не согласен, обходите по моему правому борту»	Статья 6.10, пункт 4
	1 короткий звук, подаваемый обгоняющим судном	«Согласен, обхожу по вашему правому борту»	Статья 6.10, пункт 4



*Просьба об обгоне по правому борту*

	2 продолжительных звука, за которым следует 1 короткий звук, подаваемые обгоняющим судном	«Хочу обойти по вашему правому борту»	Статья 6.10, пункт 2
	2 коротких звука, подаваемых обгоняемым судном	«Согласен, обходите по моему правому борту»	Статья 6.10, пункт 3
	1 короткий звук, подаваемый обгоняемым судном	«Не согласен, обходите по моему левому борту»	Статья 6.10, пункт 4
	2 коротких звука, подаваемых обгоняющим судном	«Согласен, обхожу по вашему левому борту»	Статья 6.10, пункт 4

*Невозможность обгона*



	5 коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	«Меня обгонять нельзя»	Статья 6.10, пункт 5
---	---	------------------------	----------------------

D. Сигналы поворота


	1 продолжительный звук, за которым следует	«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, выход с пересечением основного водного пути



E.1 Сигналы входа в порты и притоки и выхода из них

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

E.2 Сигналы при выходе на основной водный путь из портов и притоков для его пересечения

	3 продолжительных звука	«Намерен пересечь»	Статья 6.16, пункт 2
---	-------------------------	--------------------	----------------------

За ними при необходимости следуют:

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

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 4 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 b)



ii) паромы, идущие без помощи радиолокатора

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

Статья 6.33, пункт 2



## Приложение 7 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) Для повышения заметности щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

### I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

#### A. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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



A.1b, A.1c  
и A.1d  
  
либо  
красные  
огни



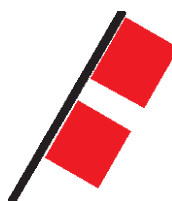
либо

либо

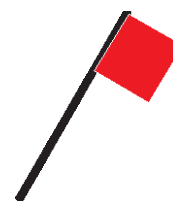


Два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение

A.1e и A.1f либо красные флаги



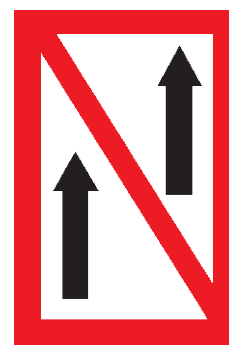
либо



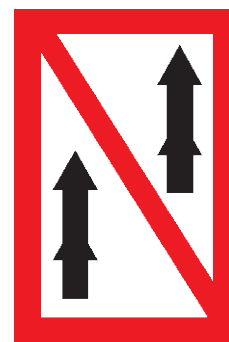
A.1.1 Участки, закрытые для использования, запрещение прохода, за исключением малых немоторных судов  
(см. статью 6.22)



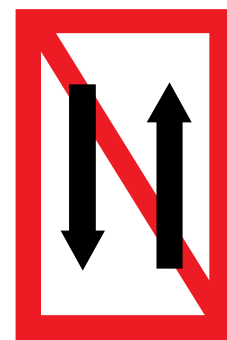
A.2 Запрещение всякого обгона  
(см. статью 6.11, а))



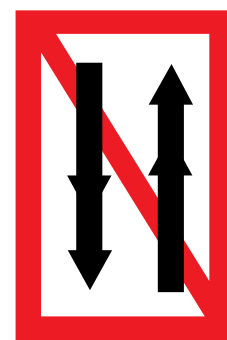
A.3 Запрещение обгона, касающееся только составов  
(см. статью 6.11, б))



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



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



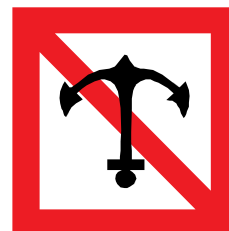
A.5 Запрещение стоянки на стороне пути, на  
которой расположен щит (на якоре или на  
швартовых у берега)  
(см. статью 7.02, пункт 1)



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



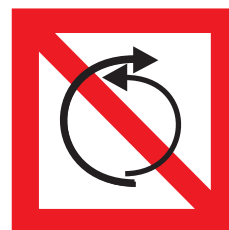
- A.6 Запрещение стоять на якоре и волочить якоря, тросы или цепи на стороне пути, на которой расположен щит  
(см. статьи 6.18, пункт 2, и 7.03, пункт 1 b))



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



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



- A.9 Запрещение создавать волнение, которое может причинить ущерб  
(см. статью 6.20, пункт 1 e))

A.9a



либо

A.9b



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



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

A.11a



либо

A.11b



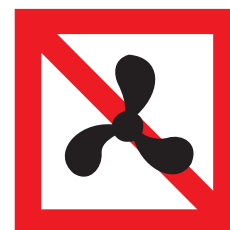
либо

A.11c

(Красный огонь погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов



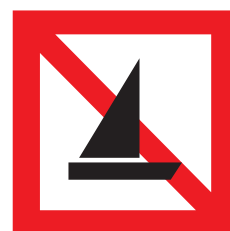
A.13 Запрещение плавания спортивных либо прогулочных судов



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



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



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

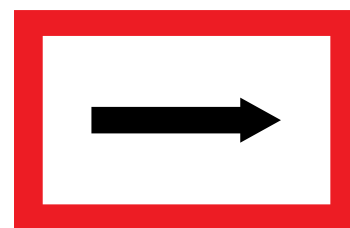


A.20 Запрещение плавания на водных мотоциклах



**В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

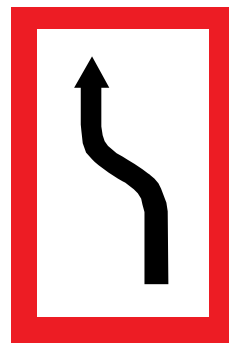
В.1 Предписание следовать в направлении,  
указанном стрелкой  
(см. статью 6.12, пункт 1)



## В.2

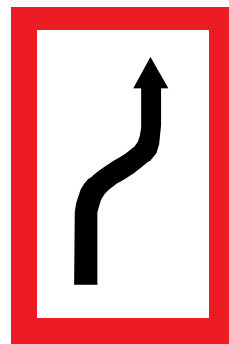
В.2а Предписание направляться к  
стороне фарватера, находящейся с левого  
борта

(см. статью 6.12, пункт 1)



В.2b Предписание направляться к  
стороне фарватера, находящейся с правого  
борта

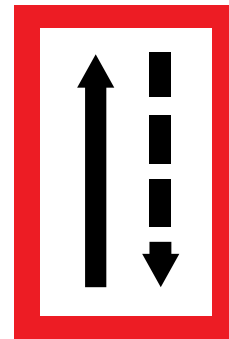
(см. статью 6.12, пункт 1)



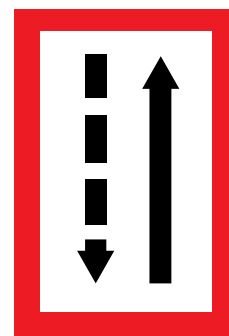


В.3

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

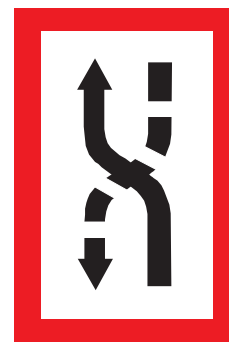


В.3б Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с правого борта  
(см. статью 6.12, пункт 1)

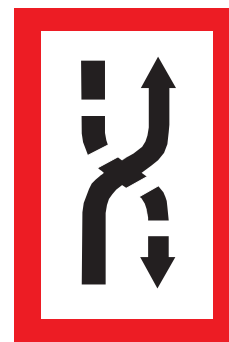


В.4

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



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



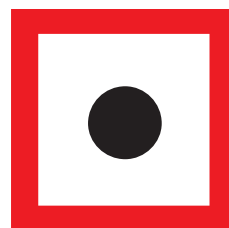
В.5 Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах  
(см. статьи 6.26, пункт 2, и 6.28, пункт 1)



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



В.7 Предписание подать звуковой сигнал



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



В.9 Предписание выходить на основной 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, пункт 4)

В.9a



В.9b



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, пункты 3 и 6)



В.11

В.11а Обязанность выйти на радиотелефонную связь (см. статья 4.05, пункт 5)



В.11б Обязанность выйти на радиотелефонную связь на канале, указанном на знаке (см. статья 4.05, пункт 5)

**С. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ**

С.1 Глубина ограничена



С.1а



С.1б

С.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена

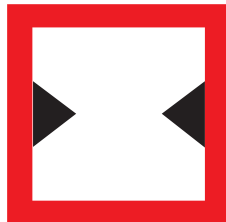


С.2а

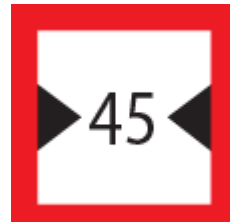


С.2б

С.3 Ширина прохода или фарватера ограничена



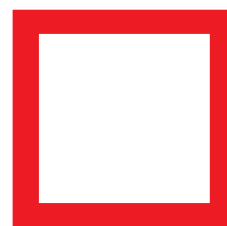
С.3а



С3б

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

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

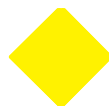


С.5 Фарватер удален от правого (левого) берега; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам



**D. ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ**
**D.1 Рекомендуемый проход**

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



D.1a

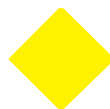
либо



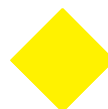
D.1b

б) только в указанном  
направлении (проход в  
противоположном направлении  
запрещается)

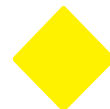
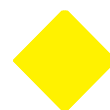
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



D.1c



либо



D.1d



D.1e

либо



D.1f

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

(см. статью 6.24, пункт 2 б))

D.2a



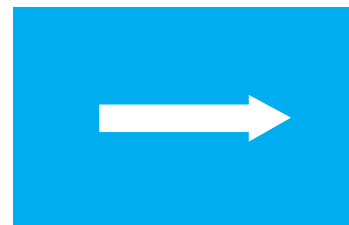
либо

D.2b



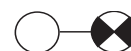
D.3 Рекомендация движения:

D.3a в направлении стрелки



либо

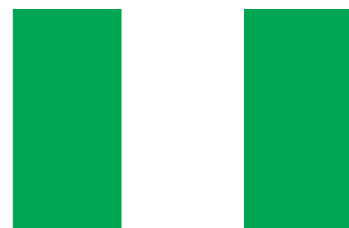
D.3b в направлении от постоянного огня к изофазному огню



**Е. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

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

E.1a

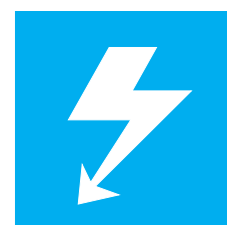


либо

E.1b, E.1c и E.1d



E.2 Указатель воздушных линий-переходов



Е.3 Плотина

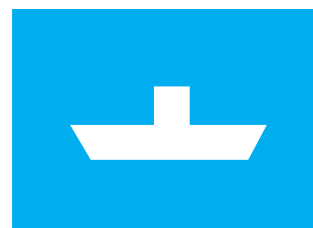


Е.4

Е.4а Паром, не передвигающийся самостоятельно



Е.4б Паром, передвигающийся самостоятельно



Е.5 Разрешение стоянки на стороне пути, на которой расположен щит (на якоре или на швартовых у берега)

(см. статьи 7.02, пункт 2, и 7.05, пункт 1)



Е.5.1 Разрешение стоянки на участке водной поверхности, ширина которого рассчитана от щита и указана на нем в метрах

(см. статью 7.05, пункт 2)





Е.5.2 Разрешение стоянки на участке водной поверхности в обозначенных пределах, которые, рассчитаны от щита и указаны на нем в метрах

(см. статью 7.05, пункт 3)



Е.5.3 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.05, пункт 4)



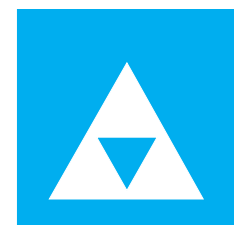
Е.5.4 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



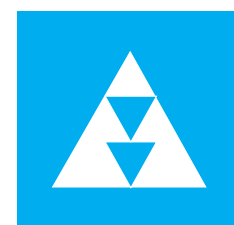
Е.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



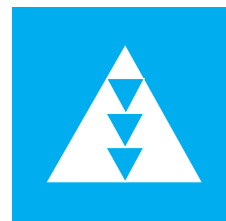
Е.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



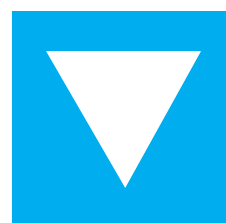
- Е.5.7 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



- Е.5.8 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



- Е.5.9 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит

(см. статью 7.06)



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

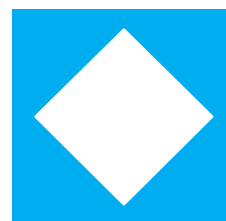
(см. статью 7.06)



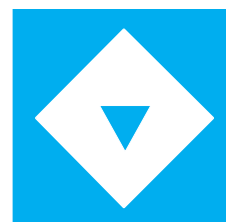
- Е.5.11 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести в силу пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса, на стороне пути, на которой расположен щит  
(см. статью 7.06)



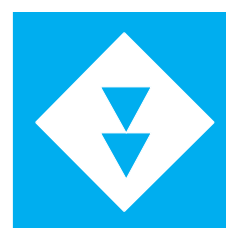
- Е.5.12 Зона стоянки, отведенная для всех судов, для которых не требуется сигнализация, предписанная в статье 3.14, на стороне пути, на которой расположен щит  
(см. статью 7.06)



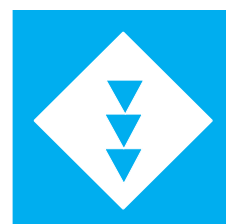
- Е.5.13 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести в силу пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус, на стороне пути, на которой расположен щит  
(см. статью 7.06)



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



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



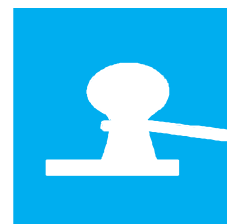
Е.6 Разрешение стоять на якоре (см. статью 7.03, пункт 2) либо волочить якоря, тросы или цепи (см. статью 6.18, пункт 3) на стороне пути, на которой расположен щит



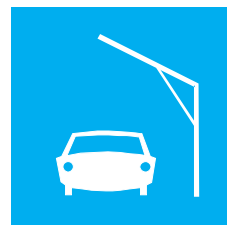
Е.6.1 Разрешение использовать опоры (см. статью 7.03)



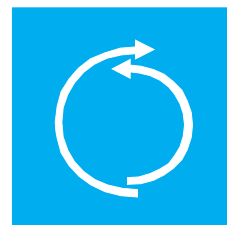
Е.7 Разрешение швартоваться у берега на стороне пути, на которой расположен щит (см. статью 7.04, пункт 2)



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

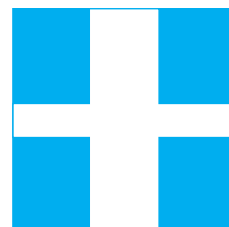


Е.8 Указание места для поворота (см. статьи 6.13, пункт 5, и 7.02, пункт 1 i))



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

Е.9a



Е.9b

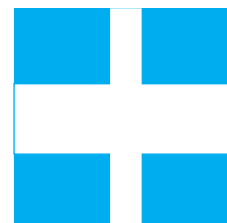


Е.9c



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

Е.10a

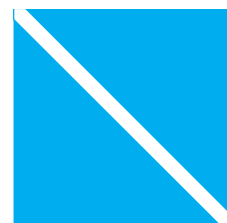


Е.10b



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

Е.11a

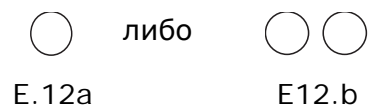


Е.11b

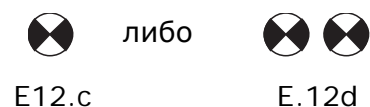


Е.12 Предупреждающие сигнальные знаки: один или два белых огня:

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



б) изофазный огонь (огни):  
проход разрешается



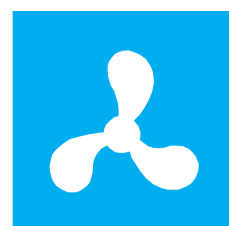
Е.13 Место забора питьевой воды



Е.14 Телефон



Е.15 Плавание моторных судов разрешено



Е.16 Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено<sup>5</sup>



Е.17 Воднолыжный спорт разрешен



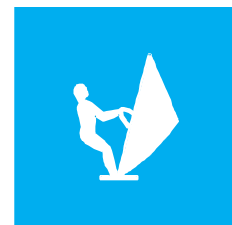
Е.18 Плавание парусных судов разрешено



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



Е.20 Плавание на досках с парусом разрешено

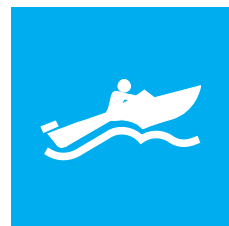


---

<sup>5</sup> Компетентные органы могут также разрешать этим знаком плавание малых судов



Е.21 Разрешение скоростного движения  
малых спортивных или  
прогулочных судов



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



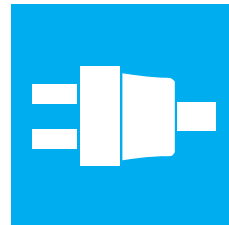
Е.23 Возможность получить  
информацию о судоходных  
условиях по радиотелефонной  
связи на указанном канале



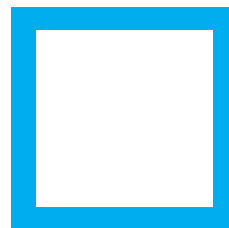
Е.24 Разрешение плавания на водных  
мотоциклах



Е.25 Электропитание



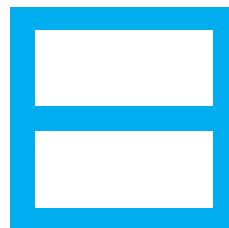
Е.26 Пункт зимнего отстоя



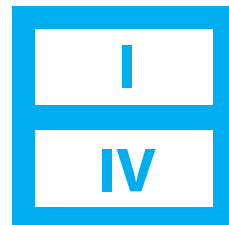
Е.26.1 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена в пункте зимнего отстоя



Е.27 Зимний затон



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



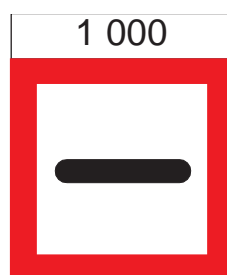
## II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

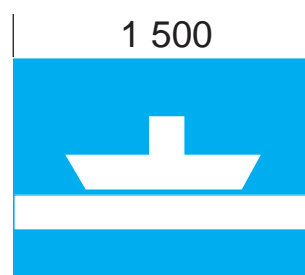
### A. ТАБЛИЧКИ С НАДПИСЯМИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ РАССТОЯНИЕ, НА КОТОРОМ НАЧИНАЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ ПРЕДПИСАНИЕ, ИЛИ ОСОБОЕ УСЛОВИЕ, УКАЗАННОЕ ОСНОВНЫМ ЗНАКОМ

*Примечание:* эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



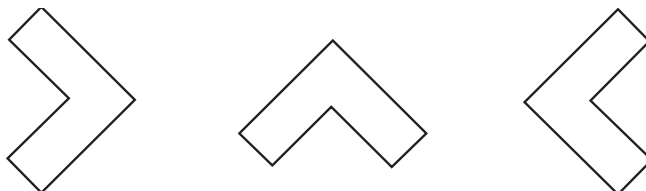
Остановка  
через 1 000 м



Паром, не  
передвигающийся  
самостоятельно, через  
1500 м

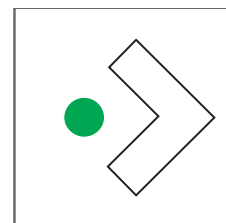
**В. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СВЕТОВОЙ СИГНАЛ**

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



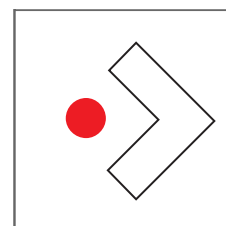
*a) с зеленым огнем*

Например: вход в затон по  
направлению стрелки  
разрешен



*b) с красным огнем*

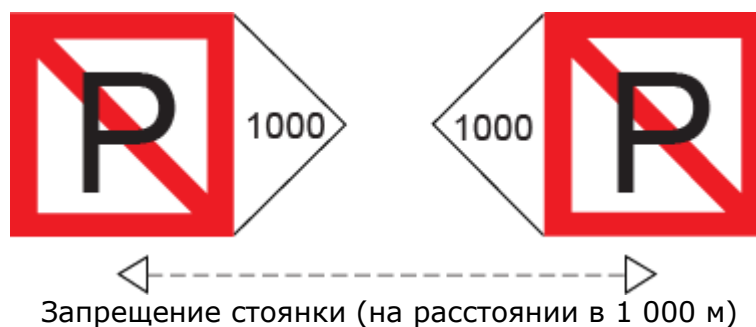
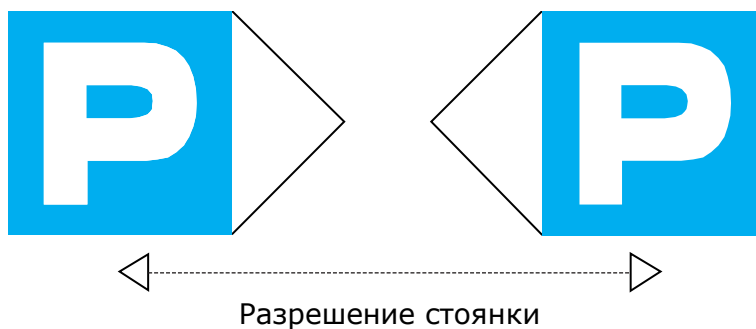
Например: вход в затон по  
направлению стрелки  
запрещен



**С. СТРЕЛКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ НАПРАВЛЕНИЕ УЧАСТКА,  
К КОТОРОМУ ОТНОСИТСЯ ОСНОВНОЙ СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК**

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

Примеры:



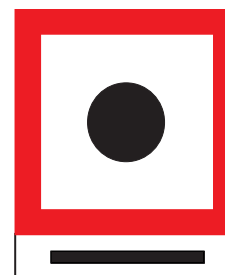
**D. ТАБЛИЧКИ С ПОЯСНЯЮЩИМИ НАДПИСЯМИ ИЛИ  
ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ**

*Примечание:* эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком.

Примеры:



Остановка для  
таможенного  
досмотра



Подать  
продолжительный  
звуковой сигнал



## Приложение 8

# СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

### I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### A. СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНЫХ ПУТЕЙ

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

Сигнальные знаки водного пути закрепляют на расстоянии около 5 м от обозначаемых границ.

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

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

#### B. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Огонь: специальный огонь, используемый для обозначения судходной обстановки.

Постоянный огонь: огонь, испускающий непрерывный свет, сила и цвет которого остаются постоянными.

Ритмичный огонь: огонь, имеющий характерную и периодически повторяющуюся последовательность проблесков, сила и цвет которых остаются постоянными.

### С. РИТМИЧНОСТЬ ОГНЕЙ

Затмевающийся огонь

Примеры



Группозатмевающийся огонь



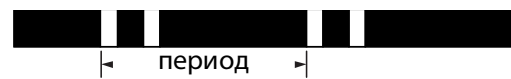
Изофазный огонь



Проблесковый огонь



Группопроблесковый огонь



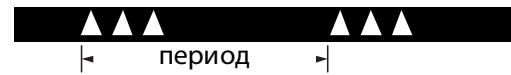
Сложный группопроблесковый огонь



Непрерывный частый проблесковый огонь или непрерывный очень частый проблесковый огонь



Частый группопроблесковый огонь или



очень частый группопроблесковый огонь

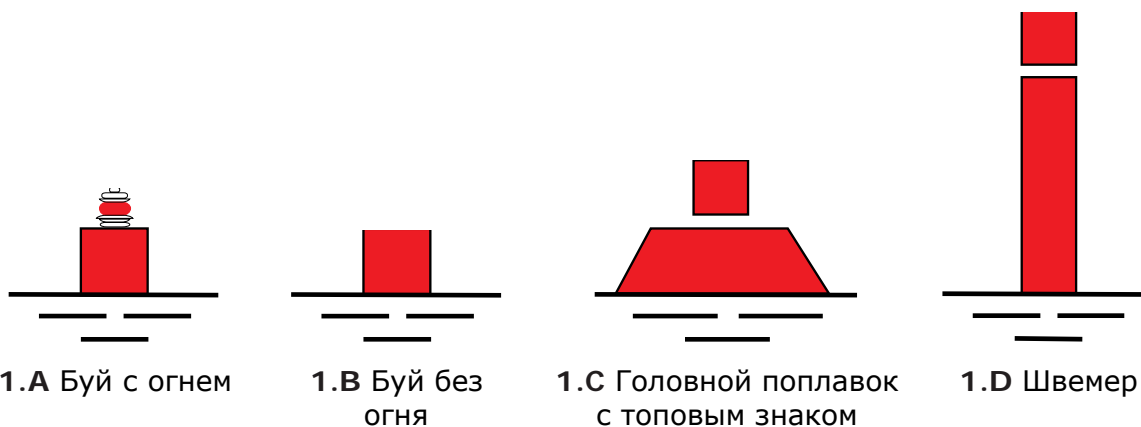


<sup>6</sup> В этом примере продолжительный проблеск позволяет четко различать ритм.



## II. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ ФАРВАТЕРА

### A. ПРАВАЯ СТОРОНА ФАРВАТЕРА



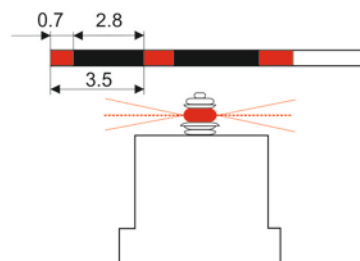
(рис. 1)

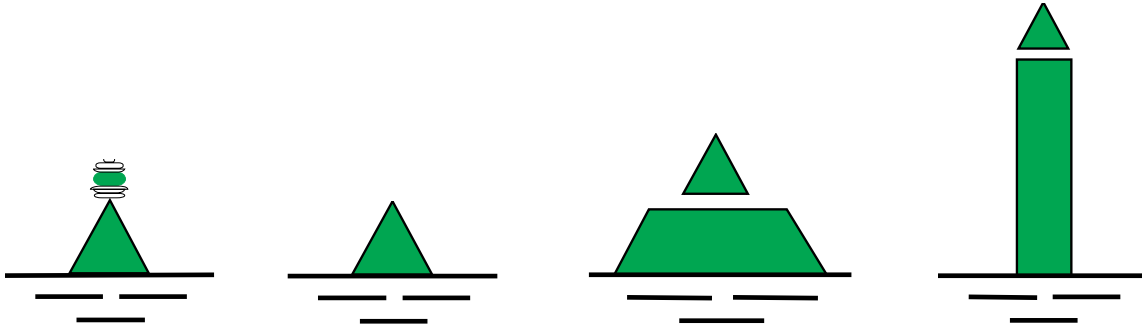
Цвет: красный

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

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем



**В. ЛЕВАЯ СТОРОНА ФАРВАТЕРА**

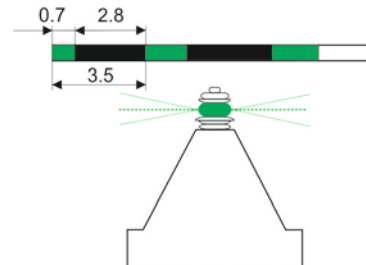
2.A Буй с огнем

2.B Буй без  
огня2.C Головной поплавок  
с топовым знаком

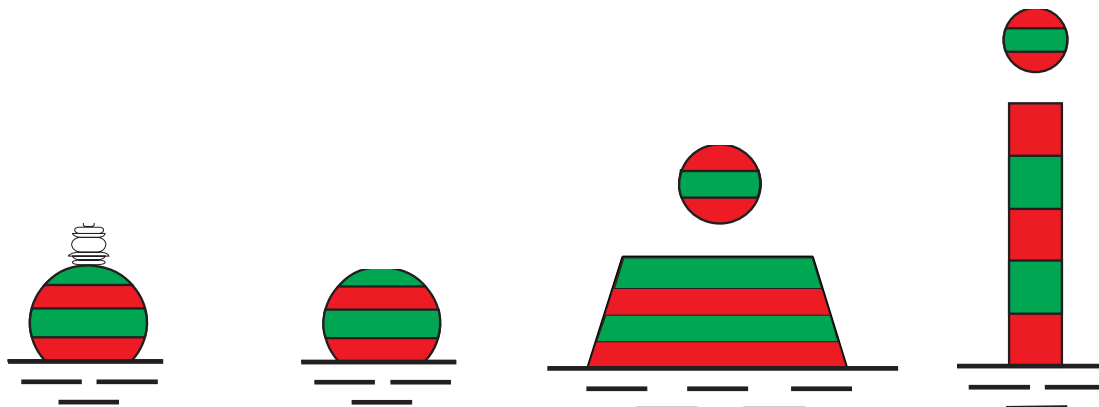
2.D Швимер

(рис. 2)

Цвет: зеленый

Форма: конический буй, либо буй  
с топовым знаком, либо  
швимерТоповый знак (если установлен):  
зеленый конус вершиной вверхОгонь (если установлен): зеленый  
ритмичный огоньКак правило, с радиолокационным  
отражателем

**С. РАЗВИЛКА ФАРВАТЕРА**



3.A Буй с огнем

3.B Буй без огня

3.C Головной поплавок с топовым знаком

3.D Швимер

(рис. 3)

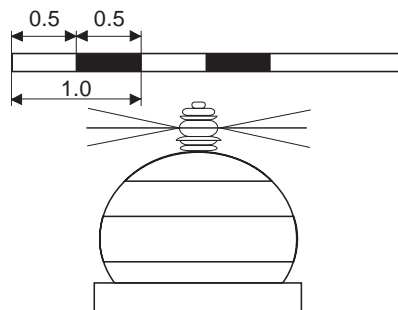
Цвет: горизонтальные красные и зеленые полосы

Форма: сферический буй и буй с топовым знаком или швимер

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

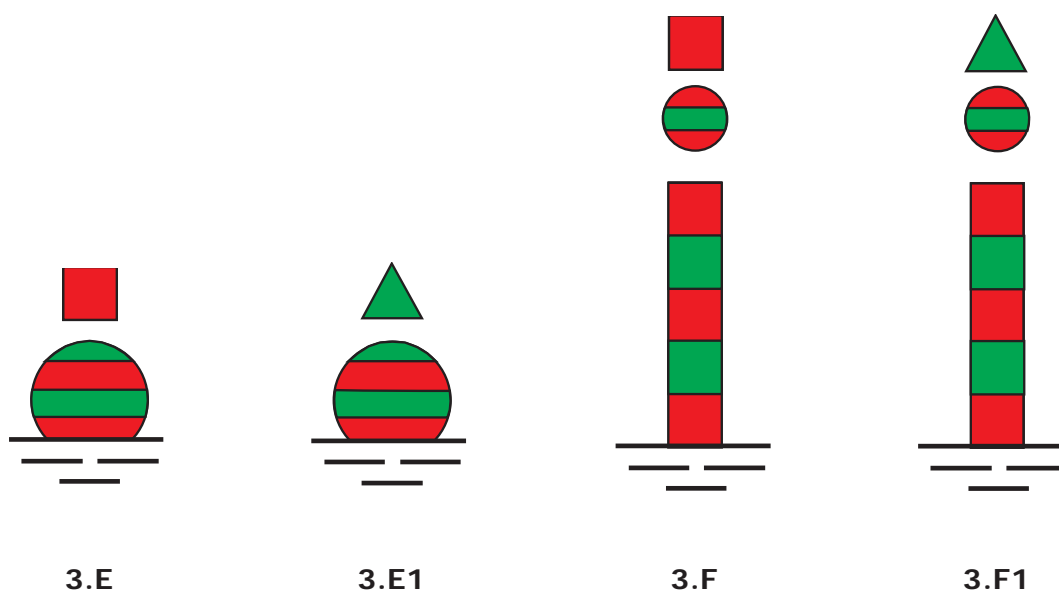
Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может быть белый группоблещковый огонь с тремя проблесками в группе)

Как правило, с радиолокационным отражателем



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

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



(рис. 4)

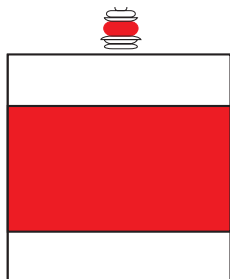
Белая буква «Р», нанесенная на буюх, описанных в пунктах 1 и 2, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки. Если буй с нанесенной буквой «Р» оборудуются огнем, то ритм этого огня отличается от ритма огней других буюх, ограждающих границы фарватера.

### **III. УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ НА БЕРЕГУ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА**

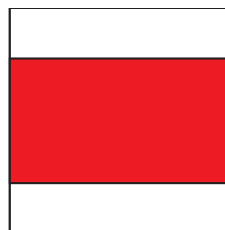
#### **A. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ НА БЕРЕГУ, УКАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФАРВАТЕРА ПО ОТНОШЕНИЮ К БЕРЕГАМ**

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

1. ФАРВАТЕР ВОЗЛЕ ПРАВОГО БЕРЕГА



4.А С огнем



4.В Без огня

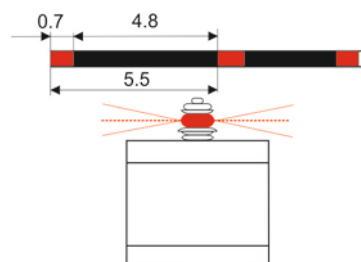
(рис. 5)

Цвет: красный/белый

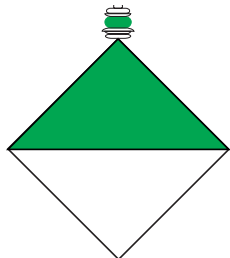
Форма: стойка с топовым знаком

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

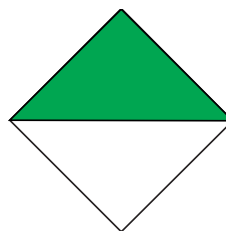
Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



## 2. ФАРВАТЕР ВОЗЛЕ ЛЕВОГО БЕРЕГА



5.А С огнем



5.В Без огня

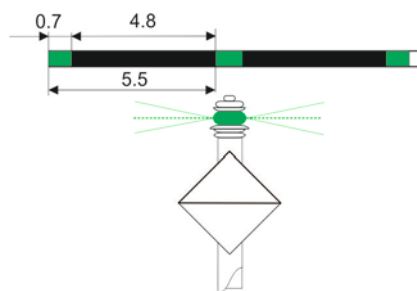
(рис. 6)

Цвет: зеленый/белый

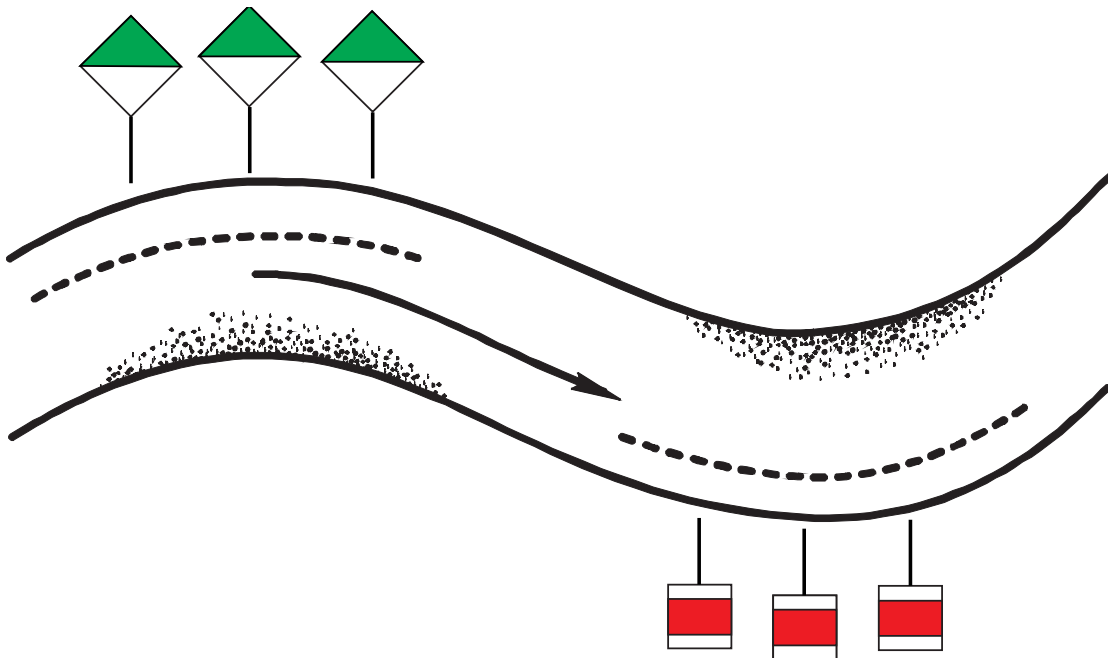
Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь



### 3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗНАКОВ

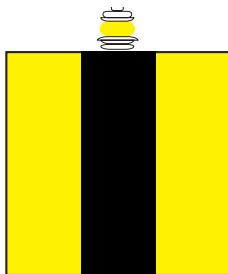


(рис. 7)

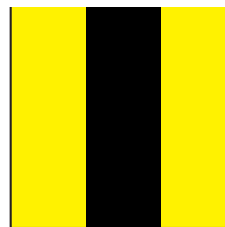
### В. ПЕРЕВАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

## 1. ПРАВЫЙ БЕРЕГ



4.C С огнем



4.D Без огня

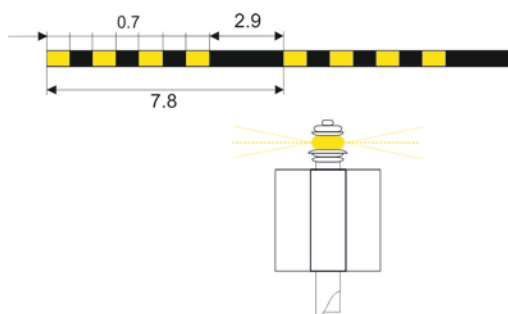
(рис. 8)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

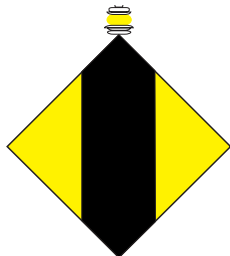
Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными сторонами) с черной вертикальной полосой посередине

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

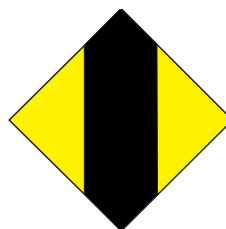




## 2. ЛЕВЫЙ БЕРЕГ



5.C С огнем



5.D Без огня

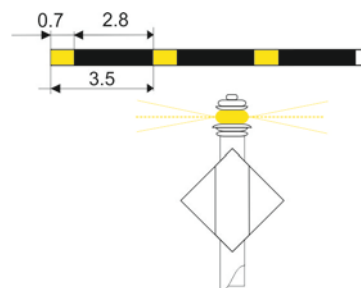
(рис. 9)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

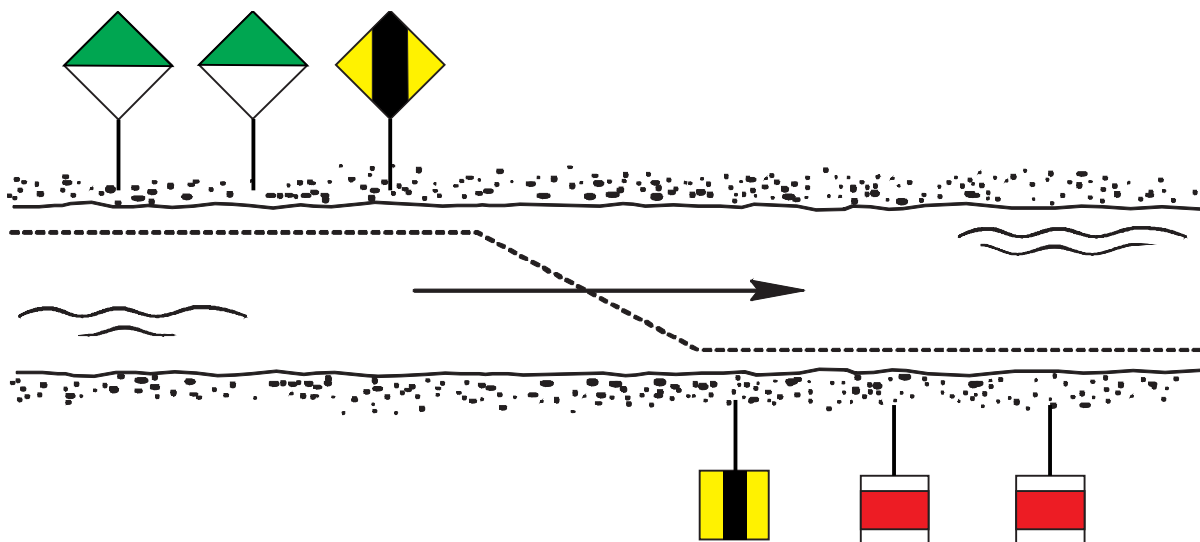
Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями) с черной вертикальной полосой посередине

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



### 3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗНАКОВ

#### 3.1 Простое указание перевала

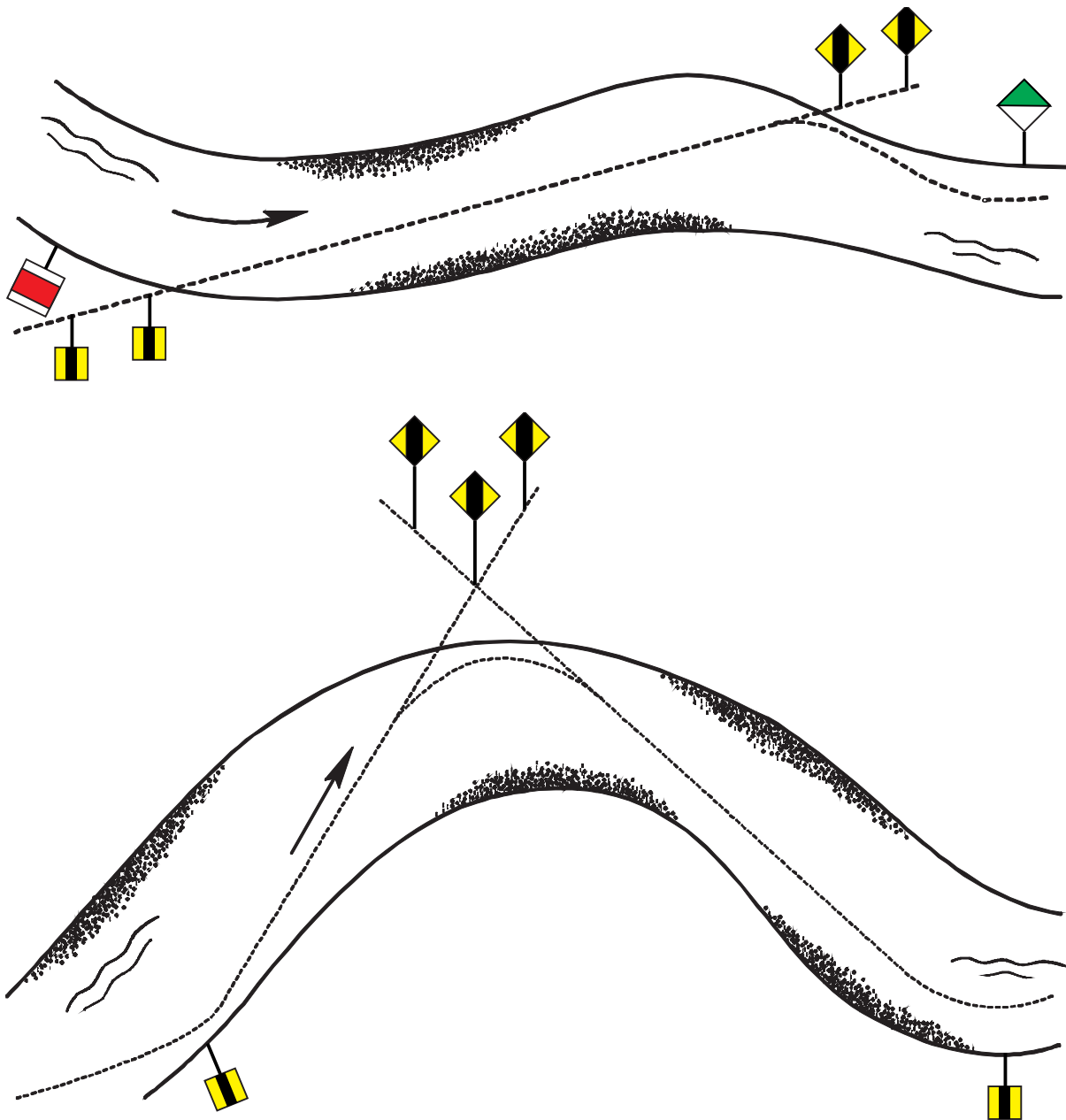


(рис. 10)

### 3.2 Указание оси длинного перевала

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

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



(рис. 11)

## IV. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОПАСНЫЕ МЕСТА И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

### A. НЕПОДВИЖНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

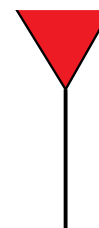
#### 1. Правый берег

Цвет: красный

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: красный конус вершиной вниз

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



**4.F**

(рис. 12)

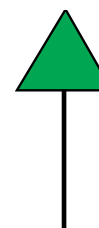
#### 2. Левый берег

Цвет: зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь



**5.F**

(рис. 13)

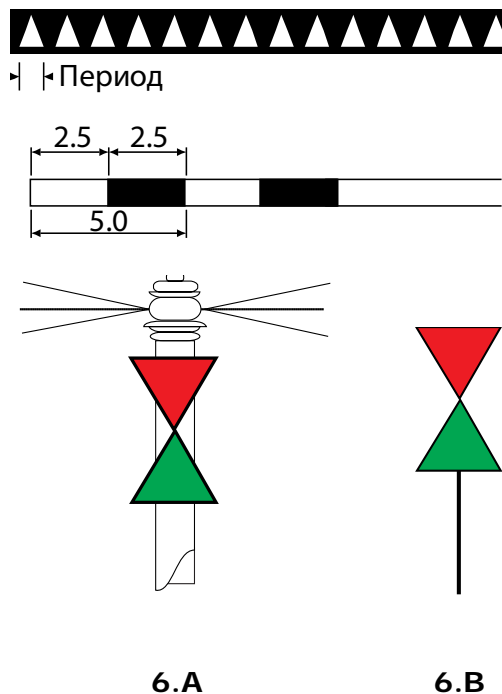
3. Развилка

Цвет: красный/зеленый

Форма: стойка с топовым знаком

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

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



(рис. 14)

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

4. Ответвления, устья и входы в порты

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

## В. ПЛАВУЧИЕ ЗНАКИ

### 1. Правый берег

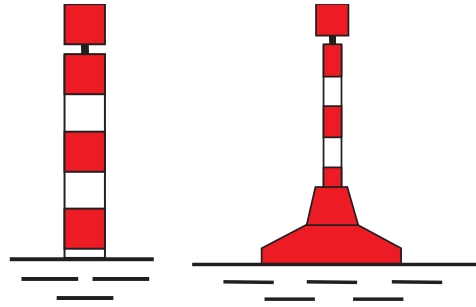
Цвет: горизонтальные красные и белые полосы

Форма: буй–швимер или швимер

Топовый знак: красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



1.F1

1.F

(рис. 15)

### 2. Левый берег

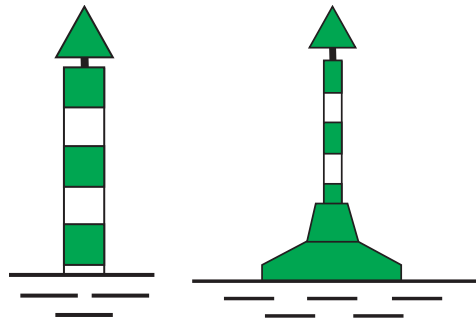
Цвет: горизонтальные зеленые и белые полосы

Форма: буй–швимер или швимер

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.

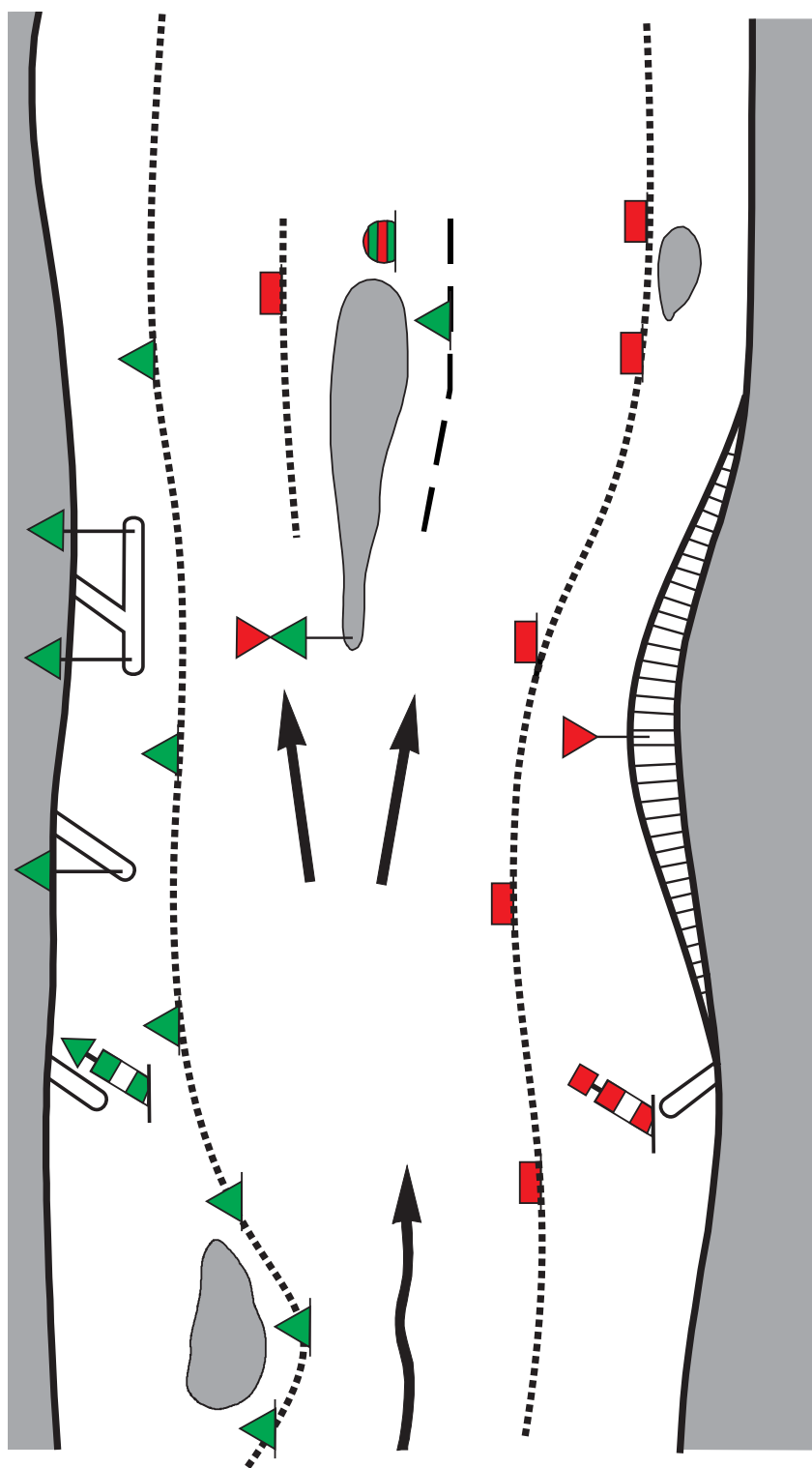


2.F1

2.F

(рис. 16)







Примеры применения сигнальных знаков, указанных в главах II и IV



(рис. 17)

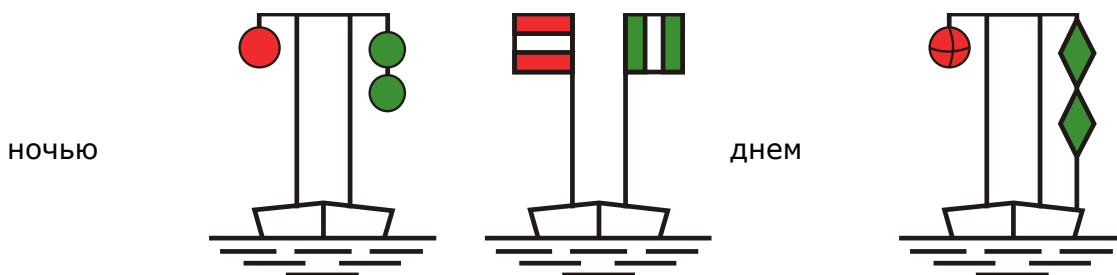
## IV-БИС. ДРУГАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОПАСНЫХ МЕСТ И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ВОДНОМ ПУТИ

### А. РАЗРЕШЕН ПРОХОД СО СВОБОДНОЙ СТОРОНЫ БЕЗ СНИЖЕНИЯ СКОРОСТИ

ночью		днем	
	Запрещенная сторона		Запрещенная сторона
	красный огонь		сигнал А.1, запрещающий проход,
			или
			красный шар
	Свободная сторона		Свободная сторона
	два зеленых огня, расположенные один над другим		сигнал Е.1, разрешающий проход
			или
			два зеленых двойных конуса, расположенные один над другим

(Рис. 17-бис)



Пример:



(Рис. 17-тер)

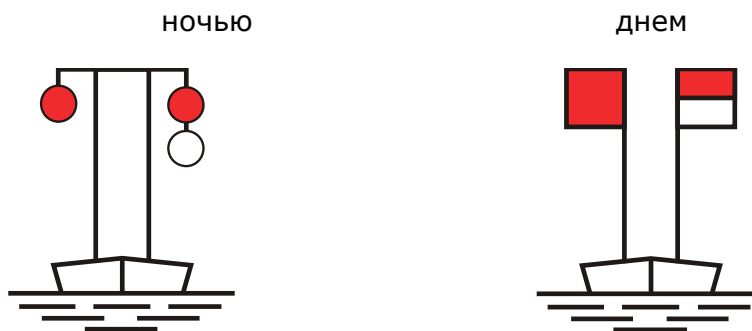


**В. РАЗРЕШЕН ПРОХОД СО СВОБОДНОЙ СТОРОНЫ  
НА СНИЖЕННОЙ СКОРОСТИ (ВО ИЗБЕЖАНИЕ  
СОЗДАНИЯ ВОЛНЕНИЯ)**

	ночью		днем
	Запрещенная сторона		Запрещенная сторона
●	красный огонь		красный флаг или красный щит
	Свободная сторона		Свободная сторона
● ○	красный огонь над белым огнем		красный флаг или щит над белым флагом или щитом

(Рис. 17-кватер)

Пример:

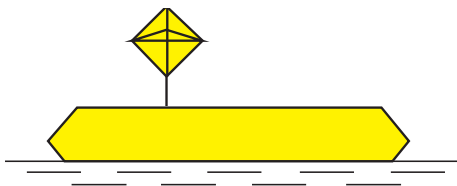


(Рис. 17-квинквиес)

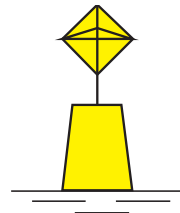
## V. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАТОРА

### A. ОБОЗНАЧЕНИЕ ОПОР МОСТОВ (В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ)

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



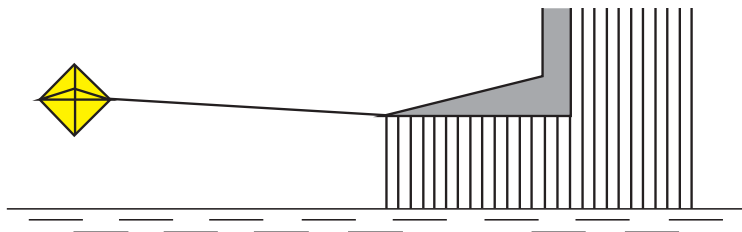
8.C



8.C1

(рис. 18)

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

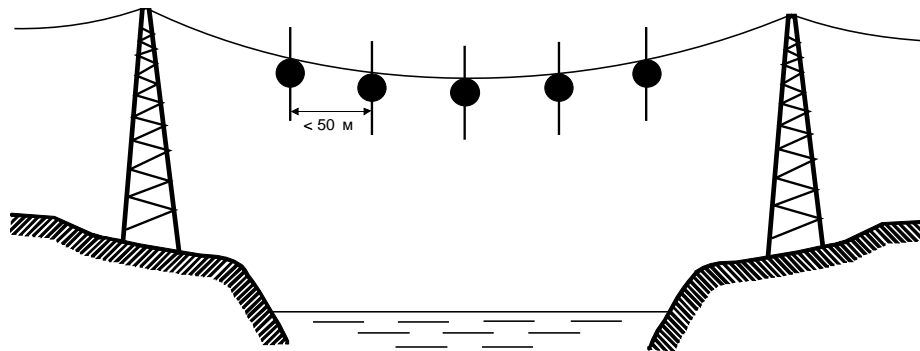


8.C2

(рис. 19)

**В. ОБОЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ (В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ)**

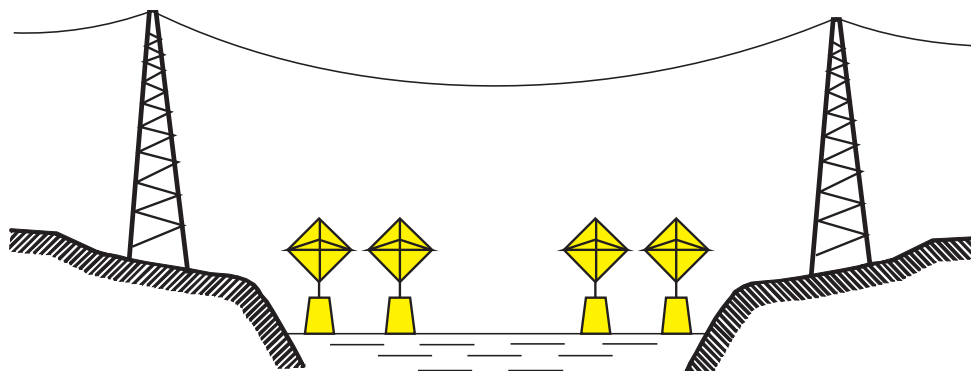
1. Радиолокационные отражатели, устанавливаемые на линии электропередачи (дающие радиолокационное изображение в виде ряда точек, обозначающих воздушную линию электропередачи)



**8.C3**

(рис. 20)

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



**8.C4**

(рис. 21)

## **VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ОЗЕРАХ И ШИРОКИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

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

#### **1. Кардинальные знаки**

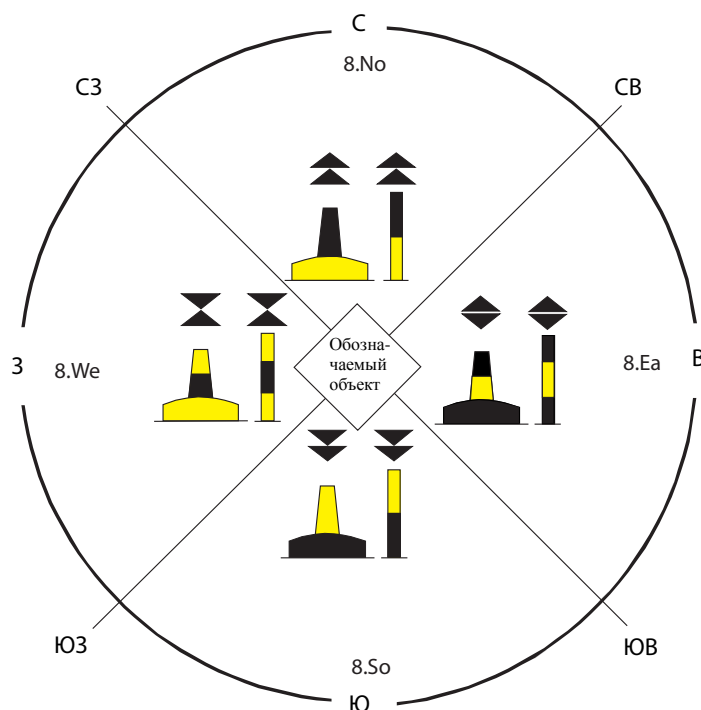
*Определение квадрантов и знаков*

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

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

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

Описание кардинальных знаков



(рис. 22)

*Кардинальный знак Север*

*Кардинальный знак Восток*

Цвет: верхняя часть — черная нижняя часть — желтая

Цвет: черный с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

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

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

Огонь (если установлен):

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Цвет: белый

Ритм: непрерывный очень частый проблесковый или непрерывный частый проблесковый

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: вежа или швемер с топовым знаком

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

Огонь (если установлен):

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 секунд

*Кардинальный знак Запад*

Цвет: желтый с одной горизонтальной полосой черного цвета

Форма: вежа или швемер с топовым знаком

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

Огонь (если установлен):

Цвет: белый

Ритм: очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с девятью проблесками в группе

## 2. Знаки, обозначающие отдельные опасные места

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

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

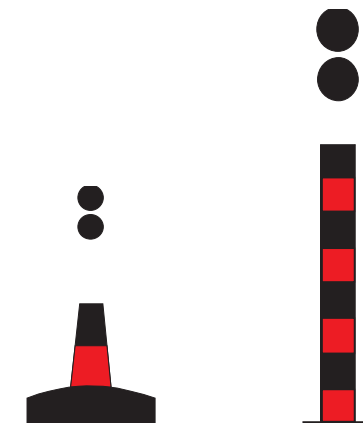
Форма: любая (обычно швемер или вежа) с топовым знаком

Топовый знак: две черные сферы, расположенные одна над другой

Огонь (если установлен):

цвет: белый

ритм: группопроблесковый с двумя проблесками в группе



8.D

8.D1

(рис. 23)

## В. ОБОЗНАЧЕНИЕ ОСИ ФАРВАТЕРА, СЕРЕДИНЫ ФАРВАТЕРА И МЕСТ ПРИЧАЛИВАНИЯ

*Знаки для обозначения безопасных вод*

Цвет: вертикальные красные и белые полосы

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

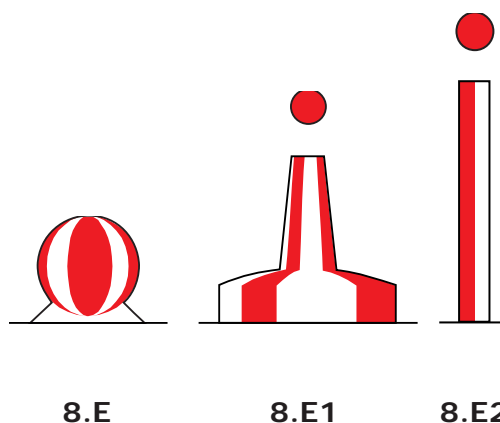
Топовый знак (если установлен):

одна сфера красного цвета

Огонь (если установлен):

цвет: белый

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



(рис. 24)

## С. СИГНАЛИЗАЦИЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ НА ОЗЕРАХ

*Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность*

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

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

*Предупреждение об угрожающей опасности*

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

Сигнал опасности предупреждает о неизбежных опасных явлениях.

## VII. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН

### 1. Специальные знаки

Цвет:	желтый
Форма:	любая, но отличающаяся от форм знаков судоходной обстановки
Топовый знак (если имеется):	знак в виде «X» желтого цвета
Огонь (если установлен):	
цвет:	желтый
ритм:	любой, за исключением ритмов, описанных в главе VI

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

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

Информация может подаваться щитами, установленными на берегу и представляющими собой один из знаков запрещения или ограничения, предусмотренных в разделе I.A и I.E приложения 7. Эти щиты в случае необходимости дополняются стрелкой, указывающей направление участка, к которому относится данный знак (см. раздел II.3 приложения 7).

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

Установленные на берегу щиты E.15 — E.20, предусмотренные в приложении 7, указывают характер разрешения (например, щит «Воднолыжный спорт разрешен» устанавливается для указания фарватера, предназначенного для водных лыж, в зоне, где запрещено любое судоходство или только катание на водных лыжах); они могут быть дополнены стрелкой, предусмотренной в разделе II.3 приложения 7.



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

## VIII. БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

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

## IX. ВХОДЫ В ПОРТ

### 1. Сигнализация входа

Днем:

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

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

Ночью:

дневные сигнальные знаки, описанные выше, могут быть освещены.

Если используются огни:

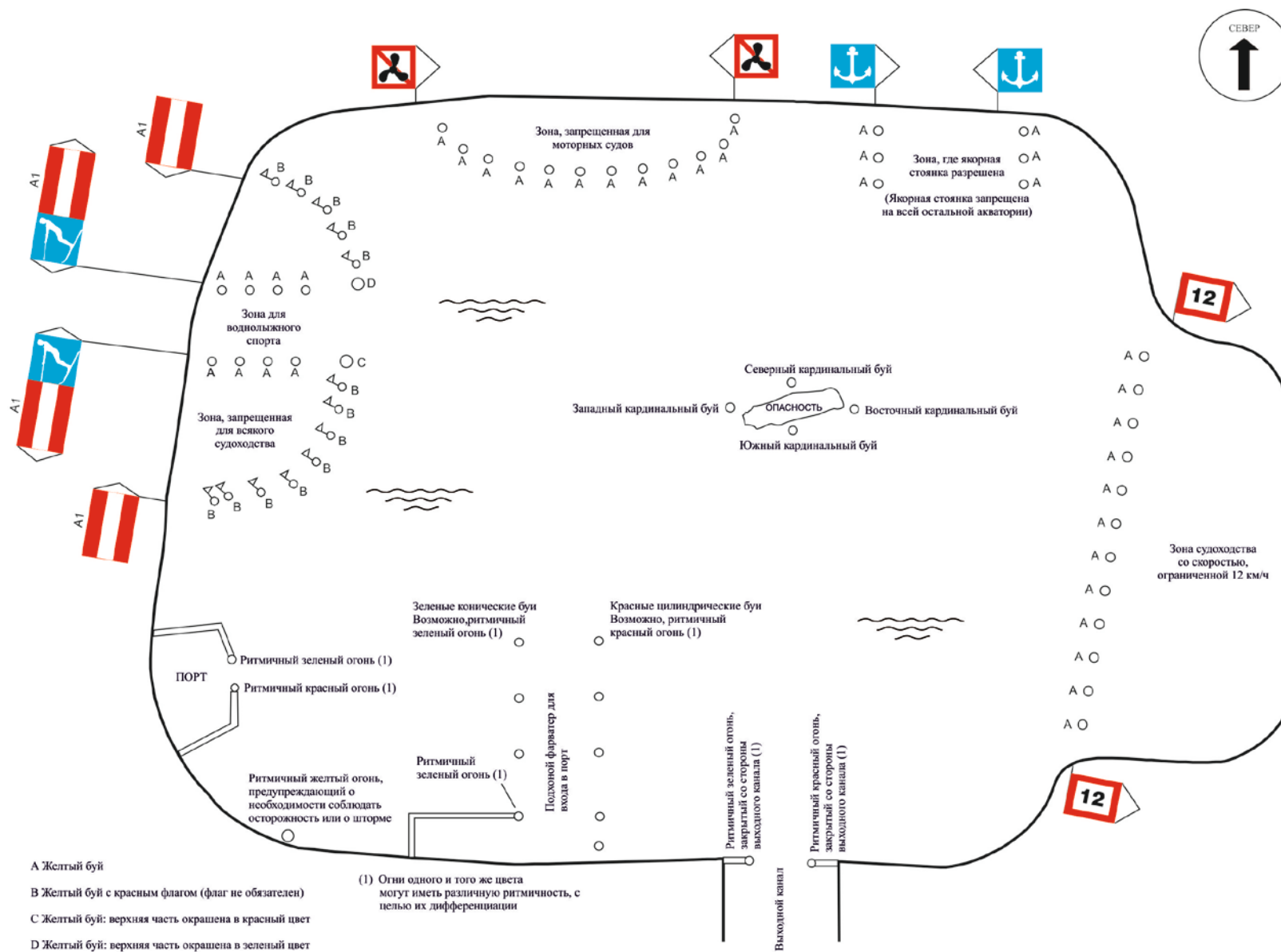
с левого борта при входе: красный, как правило, ритмичный огонь;

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

В определенных случаях используется только один из этих огней.

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

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



(рис. 25)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 9 ОБРАЗЕЦ ЖУРНАЛА УЧЕТА ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ

Стр. 1

Порядковый номер: .....

Тип судна	Название судна
Единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер:	
Место выдачи:	
Дата выдачи:	
Настоящий журнал состоит из	..... страниц

Печать и подпись представителя компетентного органа, выдавшего настоящий журнал

.....

Стр. 2

Выдача журналов учета отработанных масел

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

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

Стр. 3 и последующие

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

1.1 Отработанные масла: л

.....

1.2 Подсланевая вода из:

кормового машинного отделения л

.....

носового машинного отделения л

.....

прочих помещений л

.....

1.3 Прочие маслосодержащие отходы:

использованная ветошь: кг

.....

отработанные смазочные вещества: кг

.....

использованные фильтры: штук

.....

емкости: штук

.....

**2. Замечания:**

2.1 Отходы, в приеме которых отказано

.....

2.2 Прочие замечания

.....

Место:

.....

Дата:

.....

Печать и подпись представителя приемного  
сооружения



## **Приложение 10 ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ**

**(Нет положений <sup>7</sup>)**

---

<sup>7</sup> Предписания, касающиеся общих технических параметры радиолокационной установки, будут включены в «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (Резолюция № 61).





## Приложение 11 Контрольный перечень мер безопасности при БУНКЕРОВКЕ

Номер: ..... Год: .....

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

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

**Общие меры:**

- Пришвартовывание между бункеруемым судном и судном–бункеровщиком/бункеровочной станцией произведено надлежащим образом и проконтролировано.
- Освещение является достаточным для контроля за процедурой бункеровки.
- Обеспечена связь между управляющим бункеровки и контролером бункеровки.
- Шланги не подвергаются растягивающей нагрузке и перекручиванию; соблюдаются минимальные радиусы закругления.
- Процедура бункеровки  с использованием  без использования защиты от переполнения (автоматического устройства отключения)

**В случае использования заправочного шланга с закраиной или быстроразъемным соединением:**

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

**В случае использования заправочного шланга с наконечником:**

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

Дата: .....

Место (км реки, номер причала): .....

**Начало процедуры бункеровки (время):** .....

Управляющий бункеровки:

Контролер бункеровки:

.....

.....

Подпись

Подпись

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

\_\_\_\_\_