

**«Утверждаю»
Директор НОЧУ
ЦДП «СТОРМ»**



 **И.Ю. Суйтс
«18» января 2011 г.**

Негосударственное образовательное частное учреждение
Центр дистанционной подготовки «СТОРМ»

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**«Подготовка судоводителей прогулочных и иных судов к плаванию в морских
прибрежных и внутренних водах стран-членов Европейского союза»**

**Москва
2011 г.**

Рабочая программа

«Подготовка судоводителей прогулочных и иных судов к плаванию в морских прибрежных и внутренних водах стран-членов Европейского союза»

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Третье пересмотренное издание

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), 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,

рассматривая 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:

a) 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 существующий 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 опустить некоторые предписания ЕПСВВП либо ввести дополнительные предписания или предписания другого содержания, если подстрочными примечаниями им предоставлена такая возможность, или если необходимость таких дополнительных предписаний или предписаний другого содержания обусловлена изменением условий судоходства; в последнем случае они должны сообщать секретариату о внесенных ими изменениях;

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

2. в каждой стране с 1987 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 применением 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.

№ п/п	Учебно-тематический план обучения судоводителей прогулочных и иных судов к плаванию в морских прибрежных и внутренних водах стран-членов Европейского союза»	Количество часов
1	<p style="text-align: center;">ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <ul style="list-style-type: none"> -Судоводитель -Управление в особых обстоятельствах -Управление судном -Судовые документы и другие документы -Запрещение сброса в водный путь -Спасание и оказание помощи -Обязательство освобождать фарватер 	1,5
2	<p style="text-align: center;">МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ</p> <ul style="list-style-type: none"> -Опознавательные знаки малых судов -Опознавательные знаки якорей 	0,5
3	<p style="text-align: center;">ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ</p> <p style="text-align: center;">1.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <ul style="list-style-type: none"> -Огни -Щиты, флаги и вымпелы -Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы -Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д <p style="text-align: center;">2.НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <p style="text-align: center;">2.а ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ходовая сигнализация малых судов -Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода <p style="text-align: center;">2.в СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <ul style="list-style-type: none"> – Стояночная сигнализация судов – Сигнализация стоящих у пристани паромов <p style="text-align: center;">3. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p> <ul style="list-style-type: none"> -Сигналы бедствия 	1,5
4	<p style="text-align: center;">ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ-РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ</p> <ul style="list-style-type: none"> – Использование звуковых сигналов 	0,5

	– Радиотелефонная связь	
5	<p style="text-align: center;">ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ</p> <p style="text-align: center;">А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</p> <p>– Малые суда: общие правила</p> <p style="text-align: center;">В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН</p> <p>– Пересечение курсов – Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега – Расхождение в узких проходах – Обгон: общие положения – Обгон</p> <p style="text-align: center;">С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ</p> <p>– Плавание на участках, на которых путь предписан – Поворот</p> <p style="text-align: center;">Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ</p> <p>– Проход под мостами и проход плотин: общие положения – Проход под постоянными мостами – Проход плотин – Проход шлюзов – Вход в шлюзы и выход из них – Порядок прохода через шлюзы</p> <p style="text-align: center;">Ф. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ–ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА</p> <p>– Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора</p> <p style="text-align: center;">Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА</p> <p>– Использование водных лыж и аналогичных средств</p>	3
6	<p style="text-align: center;">ПРАВИЛА СТОЯНКИ</p> <p>– Стоянка на якорь – Швартовка</p>	0,5
7	<p style="text-align: center;">ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ</p> <p>– Запрещение слива и сброса</p>	0,5
	Итого:	8 часов

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	1
Статья 1.02 – Судоводитель	4
Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах	7
Статья 1.09 – Управление судном	8
Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы	9
Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь	11
Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи	12
Статья 1.18 – Обязательство освобождать фарватер	12
 Глава 2 МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ	15
Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов	16
Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей	17
 Глава 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ.....	19
 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
Статья 3.02 – Огни	20
Статья 3.03 – Щиты, флаги и выпелы	20
Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	20
Статья 3.07 – Запрещение использования осветительных устройств, прожекторов, щитов, флагов и т.д.	21
 I. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	
II.A ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	
Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов	29
Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода	34
 II.B СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	
Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов	35
Статья 3.22 – Сигнализация стоящих у пристани паромов	37
 II. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	
Статья 3.30 – Сигналы бедствия	42
 Глава 4 ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ...49	
Статья 4.02 – Использование звуковых сигналов	50
Статья 4.04 – Радиотелефонная связь	51
 Глава 6 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ.....	55

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.02 – Малые суда: общие правила	56
---	----

В. ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ И ОБГОН

Статья 6.03-бис– Пересечение курсов	57
Статья 6.06 – Встреча с судами, передвигающимися при помощи тяги с берега	62
Статья 6.07 – Расхождение в узких проходах	62
Статья 6.09 – Обгон: общие положения	64
Статья 6.10 – Обгон	65

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан	66
Статья 6.13 – Поворот	67

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

Статья 6.24 – Проход под мостами и проход плотин: общие положения	73
Статья 6.25 – Проход под постоянными мостами	73
Статья 6.27 – Проход плотин	75
Статья 6.28 – Проход шлюзов	75
Статья 6.28-бис– Вход в шлюзы и выход из них	77
Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы	78

Ф. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

Статья 6.30 – Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора	78
--	----

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств	84
--	----

Глава 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.03 – Стоянка на якоре	88
Статья 7.04 – Швартовка	89

Глава 9 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 9.03 – Запрещение слива и сброса	100
---	-----

Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.02 – Судоводитель ⁸

1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию ^{9 10}. Это лицо далее именуется "судоводителем".
2. Каждый состав должен также управляться судоводителем, имеющим необходимую для этого квалификацию ¹¹. Судоводитель назначается следующим образом:
 - a) когда в состав входит лишь одно моторное судно, судоводителем состава является судоводитель моторного судна;
 - b) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов в кильватере, судоводителем состава является судоводитель первого судна; однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;
 - c) когда в голове буксируемого состава идут два или несколько моторных судов, не расположенных в кильватере, и если одно из них обеспечивает основную тягу, то судоводителем состава является судоводитель этого судна;
 - d) в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава ¹².
 - e) в других случаях судоводитель состава должен назначаться, когда в этом возникает необходимость.
3. Во время плавания судоводитель должен находиться на борту судна; кроме того, судоводитель плавучего средства должен находиться на борту во время работы этого плавучего средства.
4. Судоводитель отвечает за соблюдение положений настоящих Правил на своем судне, составе или соединении плавучего материала. Судоводители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава; однако даже без таких распоряжений они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами; те же предписания относятся к судоводителю каждого судна счаленной группы, который не является судоводителем группы ¹³.
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.

⁸ Компетентные органы могут использовать термин "chef de bord" вместо термина "conducteur", используемого в существующем тексте ЕПСВВП на французском языке, если он означает члена экипажа, находящегося на борту судна, который несет ответственность за судовождение. Вопрос об использовании

того или иного термина в тексте ЕПСВВП на французском языке рассматривается Рабочей группой.

⁹ Компетентные органы могут не предписывать это положение для некоторых соединений плавучего

материала и неоторных судов некоторых счаленных групп.

¹⁰ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.

¹¹ Компетентные органы могут установить требования в отношении этой квалификации.

¹² Компетентные органы могут предписывать, чтобы судоводителем состава являлся судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах.

¹³ Если обстоятельства делают необходимым совместное плавание двух или более судов и/или

составов (например, при помощи ледокола), то взаимоотношения между судоводителями определяются компетентным органом.

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

- а) оператор либо владелец этого судна или соединения;
- б) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08.

Статья 1.05 – 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 1.09 – Управление судном

1. За румпелем или штурвальным колесом во время плавания должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет *16*.

2. Для обеспечения надлежащего управления судном рулевой должен иметь возможность получать и передавать все сообщения и команды, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, он должен иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий обзор во всех направлениях. Если достаточно широкий обзор невозможен, то он должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.

3. В случае особых обстоятельств для информирования рулевого на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов.

4. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо в возрасте не моложе 21 года, имеющее диплом, удостоверяющий, что его владелец обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 б) статьи 4.05.

Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.

16 Компетентные органы могут предписывать другие положения в отношении возраста.

Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы

1. На борту судов должны находиться:

- a) судовое свидетельство,
- b) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов),
- c) судовая роль,
- d) судовой журнал [17](#),
- 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. На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания [18](#).

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 пластинка со следующими данными:

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

Эти данные должны быть выгравированы или проштампованы таким образом, чтобы их можно было легко прочитать, причем высота букв и цифр должна быть не менее 6 мм. Такая металлическая пластинка должна иметь ширину не менее 60 мм, а длину - не менее 120 мм; она должна прочно крепиться в хорошо видимом месте на правом борту, ближе к корме баржи. Соответствие информации, указанной на металлической пластинке, и информации, содержащейся в судовом свидетельстве баржи, должно подтверждаться компетентным органом, штамп которого проставляется на пластинке. Судовое свидетельство и мерительное свидетельство должны храниться у владельца баржи [19](#).

Статья 1.11 – Правила плавания

Один экземпляр обновленных правил плавания , применяемых на данном водном пути, должен находиться на борту каждого судна, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, и на каждом соединении плавучего материала [20](#).

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

18 Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.

19 Компетентные органы могут допускать наличие на борту толкача фотокопий судового

свидетельства и мерительного свидетельства, соответствующим образом заверенных компетентным органом.

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

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

1. Запрещается выставлять за борт судов и соединений плавучего материала предметы, которые могут представлять опасность для судов, соединений плавучего материала, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.
2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня дна или киля судна либо нижней плоскости соединения плавучего материала.
3. Когда судно, соединение плавучего материала или плавучая установка теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие или опасность для судоходства, судоводитель или лицо, ответственное за плавучую установку, должно немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности отметить это место вехой.
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 1.15 – Запрещение сброса в водный путь

1. Запрещается выбрасывать, выливать или допускать падение либо сток в водный путь каких-либо предметов или веществ, которые могут создать препятствие или опасность для судоходства либо для других пользователей водного пути.
2. В частности, запрещается выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой.
3. Если произошел случайный сброс вещества, указанного в пункте 1 или 2, либо имеется угроза такого сброса, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы и указать как можно точнее характер и место сброса.

Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи

1. При аварии, чреватой опасностью для находящихся на борту лиц, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.
2. Каждый судоводитель, 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 освобождать фарватер

1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала предмет полностью или частично загромождает или угрожает загромождать фарватер, 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, которое рискует затонуть или потеряло маневренность.

Глава 2

МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ

Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов ²¹

1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны указывать:

- а) название или эмблему судна;
- б) фамилию или местожительство его владельца.

2. Регистрационные и опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 а), наносятся снаружи судна четкими нестираемыми латинскими буквами высотой не менее 10 см, причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Если судно не имеет названия или эмблемы, то на нем наносится название (или обычное сокращенное название) организации, которой принадлежит судно, за которым в случае необходимости следует номер.

3. Фамилия и местожительство владельца судна наносится на видном месте с внутренней или наружной стороны судна.

4. Однако на судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны должно наноситься лишь название судна, дополняемое другими особыми указаниями, позволяющими установить владельца.

Статья 2.05 – Опознавательные знаки якорей

1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки.

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

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

21 Компетентные органы могут предписывать другие положения для малых судов, которые не являются ни моторными, ни парусными судами, для досок с парусом или для малых судов длиной менее 7 метров.

Глава 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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 выпеллы

1. Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах щиты и флаги должны быть прямоугольными.
2. Окраска щитов, флагов и выпеллов 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:
 - а) длина и ширина щитов и флагов составляют соответственно не менее 1 м или не менее 0,60 м для малых судов;
 - б) длина выпеллов составляет не менее 1 м и ширина основания – не менее 0,50 м.

Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы

1. Предписанные в настоящих Правилах цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение.
2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.
3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:
 - а) высота цилиндров составляет не менее 0,80 м и диаметр – не менее 0,50 м;
 - б) диаметр шаров составляет не менее 0,60 м;
 - с) высота конусов составляет не менее 0,60 м и диаметр основания – не менее 0,60 м;
 - д) высота двойных конусов составляет не менее 0,80 м и диаметр основания – не менее 0,50 м.

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 ²³

II.A. ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

23 Национальными правилами судоходства России, Украины, Беларуси, Казахстана, Литвы и

Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда должны нести:

Ночью:

а) топовый огонь; этот огонь должен устанавливаться по оси судна по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней, он должен быть ясным, а не ярким ³³;

б) бортовые огни; эти огни могут быть обыкновенными, а не ясными и должны быть расположены либо:

как это предписано в пункте 1 б) статьи 3.08, либо рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;

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

Этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь, предусмотренный в подпункте а) выше, должен быть заменен 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 ³⁴.

3. Если малое судно буксирует или ведет в саче только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 выше.

4. Буксируемые или идущие в саче 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;

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

33 Компетентные органы могут предписать также использование топового огня, который размещается на одинаковой высоте с бортовыми огнями и на расстоянии не менее 1 м впереди них.

34 Компетентные органы могут ограничить сферу применения этого предписания тихоходными или маломощными судами либо предписать его применение только на отдельных водных путях.

II.В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов ⁴²

1. Судно, непосредственно или иным образом пришвартованное к берегу, должно нести:

Ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный со стороны фарватера 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.

2. Судно, стоящее на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должно нести:

Ночью:

два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон и расположенных в соответствующих местах: один в носовой части на высоте не менее 4 м, а другой в кормовой части на высоте не менее 2 м и по меньшей мере на 2 м ниже первого,

Днем:

черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

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 поплавков 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.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.30 – Сигналы бедствия

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

- a) флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;
- b) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
- c) огонь, вращаемый кругообразно;
- d) ракеты или бомбы, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета;
- e) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... (SOS) по азбуке Морзе;
- f) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;
- g) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари , излучающие красный свет;
- h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.

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

⁴² Когда суда, в частности малые суда, находятся на стоянке в таких условиях, что компетентные органы считают их сигнализацию излишней, эти компетентные органы могут освободить их от обязанности нести сигнализацию, предписанную в настоящей статье.

Глава 4

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ –РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

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 саче только малые суда, могут в случае необходимости подавать общие сигналы, предусмотренные в главе III А приложения 6 к настоящим Правилам.

Статья 4.04 – Радиотелефонная связь 51

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна или плавучей установки, должны удовлетворять требованиям компетентных органов и эксплуатироваться в соответствии с этими требованиями 52.
2. Моторные суда, исключая малые суда, паромы и плавучие средства, могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы двумя радиотелефонными установками, находящимися в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонные установки для каналов радиообмена между судами и передачи навигационной информации должны 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.
3. Паромы и моторные плавучие средства могут находиться в плавании только в том случае, если они оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии. На ходу радиотелефонная установка для канала радиообмена между судами должна постоянно находиться в режиме готовности для передачи и приема информации. Этот канал может выключаться только на короткий промежуток времени для передачи или приема информации по другим каналам. Положения, содержащиеся в первом и втором предложениях данного пункта, применяются также во время эксплуатации.
4. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно до прохождения слепых участков, узких проходов или пролетов мостов сообщить по каналу, выделенному для радиообмена между судами, о своем присутствии.
5. Щит "B.11" (приложение 7) указывает на то, что компетентный орган предписывает обязательное использование радиотелефонной установки.

51 Компетентные органы могут отказаться от применения положений настоящей статьи для отдельных

внутренних водных путей, которые не используются для международных перевозок.

52 Телекоммуникационные службы ряда правительств стран - членов ЕЭК согласовали свои национальные и 1090 технические и эксплуатационные требования, предъявляемые к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ).

Глава 5

СИГНАЛИЗАЦИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

Статья 5.02 – Судоводная обстановка

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

Глава 6

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6.02 – Малые суда: общие правила

1. По смыслу настоящей главы термин " малое судно" означает одиночные малые суда, а также составы, состоящие исключительно из малых судов.
2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, эти малые суда должны оставлять всем другим судам, включая высокоскоростные суда, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

Статья 6.03 - бис – Пересечение курсов

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом. 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. Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.
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:
 - а) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
 - б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

с) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу. Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.

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

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

Статья 6.07 – Расхождение в узких проходах

1. Во избежание по мере возможности встречи на участках или местах, где фарватер не является бесспорно достаточно широким для расхождения (узкие проходы), применяются следующие правила:
 - a) все суда должны проходить через узкие проходы как можно быстрее;
 - b) в тех случаях, когда видимость ограничена, суда, прежде чем войти в узкий проход, должны подать "один продолжительный звук"; в случае необходимости, в частности когда узкий проход является длинным, они должны, проходя через него, повторить этот сигнал;
 - c) На водных путях, в отношении которых определены понятия "вниз" и "вверх":
 - i) если идущее вверх судно или состав видят, 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 идущий вверх состав уже вошел или идущее вверх судно уже вошло в узкий проход, идущие вниз суда или составы должны, насколько это возможно, становиться выше этого прохода и ждать, пока идущий вверх состав или судно его не пройдет;
 - 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 при стречном плавании малых и других судов;
 - 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, представляющих минимальную опасность. Если водитель замечает опасность столкновения, то судно должно подать "серию очень коротких звуков".

Статья 6.09 – Обгон: общие положения

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

Статья 6.10 – Обгон

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

2. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняющее судно должно, как правило, обходить обгоняемое судно с наветренной стороны.

Данное положение не применяется к малому парусному судну, обгоняемому другим парусным судном.

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

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

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

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

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

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

а) "один короткий звук", когда обгон должен быть произведен слева;

б) "два коротких звука", когда обгон должен быть произведен справа **63**.

6. 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, и

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.

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

8. Положения упомянутых выше пунктов 4-7 не применяются ни к малым судам в отношении других судов, ни в случае обгона малых судов малыми судами.

63 Компетентные органы могут не предписывать эти сигналы.

С. ПРОЧИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

Статья 6.12 – Плавание на участках, на которых путь предписан ⁶⁴

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

Статья 6.13 – Поворот

1. Суда могут произвести поворот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс 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 водителю рекомендуется избрать этот участок для того, чтобы произвести там поворот, к которому продолжают применяться предписания настоящей статьи.

Е. ПРОХОД ПОД МОСТАМИ И ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

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

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

⁶⁴ Компетентные органы могут принять решение не применять эту статью или применять только пункт 1.

Статья 6.27 – Проход плотин

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

Статья 6.28 – Проход шлюзов

1. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов суда должны замедлять ход. Если они не могут или не хотят немедленно войти в шлюз, они должны в том случае, если на берегу установлен щит B.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, любой обгон запрещен.
5. В шлюзах якоря должны быть полностью подняты; это положение действует также в местах отстоя судов в тех случаях, когда якоря не используются.
6. При входе в шлюзы суда должны снизить скорость таким образом, чтобы избежать любого столкновения с воротами или защитными устройствами или с другими судами, соединениями плавучего материала или плавучими установками.
7. В шлюзах:
 - a) если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
 - b) во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы, и операции по ошвартовке должны производиться так, чтобы суда не ударились об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала;
 - c) использование кранцев, которые должны быть плавучими, если они съемные, является обязательным;
 - d) судам и соединениям плавучего материала запрещается слив или спуск воды на платформы или на другие суда или соединения плавучего материала;
 - e) с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам запрещено использовать двигатели **67**;
 - f) малые суда должны держаться на расстоянии от других судов.
8. В местах отстоя судов и шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов, несущих синий огонь или синий конус, предписанный в пункте 1 статьи 3.14, в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м. Однако это требование не применяется ни к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, ни к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14.

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

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

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

12. Для обеспечения безопасности и нормального порядка судоходства, быстроты прохождения шлюзов или их полного использования персонал шлюза может давать дополнительные указания, а также указания в отступление от положений настоящей статьи. В шлюзах и местах отстоя судов у шлюзов суда должны следовать этим указаниям.

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

1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью визуальными сигналами, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти сигналы означают:

а) два красных огня, расположенные один над другим: доступ запрещен, шлюз не работает;

б) один отдельный красный огонь или два красных огня, расположенные по горизонтали: доступ запрещен, шлюз закрыт;

в) один из двух красных огней, расположенных по горизонтали, погашен или один красный и один зеленый огонь, расположенные по горизонтали, или один красный над зеленым огнем: доступ запрещен, шлюз подготавливается к открытию;

г) один зеленый огонь или два зеленых огня, расположенные по горизонтали: доступ разрешен.

2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими визуальными сигналами:

а) один или два красных огня: выход запрещен;

б) один или два зеленых огня: выход разрешен.

3. Один или два красных огня, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, могут заменяться одним щитом А.1 (приложение 7).

Зеленый огонь или зеленые огни, предусмотренные в тех же пунктах, могут заменяться щитом Е.1 (приложение 7).

4. При отсутствии огней или щитов доступ в шлюзы и выход из них запрещается без специального указания персонала шлюза.

Статья 6.29 – Порядок прохода через шлюзы

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

а) суда, принадлежащие компетентным органам либо пожарным, полицейским или таможенным службам и перемещающиеся по причине неотложной служебной необходимости;

б) суда, которым это право официально предоставлено компетентным органом и которые несут на носу красный вымпел, предусмотренный в статье 3.17.

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

Г. ОГРАНИЧЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ПЛАВАНИЕ ПРИ ПОМОЩИ РАДИОЛОКАТОРА

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

1. В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.32 разрешается плавание только тех судов, которые оснащены радиолокационной установкой в соответствии со статьей 4.05. Они должны пользоваться этой радиолокационной установкой.

2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Радиотелефонные установки должны быть включены в режим прослушивания на канале, отведенном

67 Компетентные органы могут не предписывать этого положения.

для связи между судами. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

3. При остановке в условиях ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.

4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4 и 5 статьи 6.04 (категория I) и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются **68**. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути.

Г. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

Статья 6.35 – Использование водных лыж и аналогичных средств

1. Использование водных лыж или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости **72**.

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 **73** от всех других судов, от берега и от купающихся.

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

Глава 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Статья 7.03 – Стоянка на якоре

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

а) на участках судоходного пути, на которых стоянка на якоре, как правило, запрещена;
б) на участках, обозначенных знаком А.6 (приложение 7); запрещение распространяется только на ту сторону пути, на которой расположен этот знак.

2. На участках, на которых стоянка на якоре 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 знаком Е.6 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак.

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

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

73 Это расстояние устанавливается компетентными органами, которые в случае необходимости могут распространить данную меру на другие категории плавучих средств.

Статья 7.04 – Швартовка

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

Глава 9

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ

Статья 9.03 – Запрещение слива и сброса

1. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в водный путь образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масла или смазочные материалы, а также хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы.
2. Запрещается сбрасывать, сливать или выпускать с судов в водный путь части груза, а также отходы, связанные с грузом. Сюда относятся также материалы, используемые для упаковки и крепления груза.
3. Бытовые стоки должны сливаться или выпускаться в водный путь лишь согласно соответствующим национальным предписаниям.
4. Промывочные стоки из трюмов должны сливаться или выпускаться в водный путь лишь согласно соответствующим национальным предписаниям.
5. Запрещение, предусмотренное в пункте 1, не распространяется на слив в водный путь сепарированных стоков специальными маслосборными судами, если максимальное остаточное содержание масла в стоках неизменно и без предварительного разжижения соответствует национальным предписаниям **76**.
6. В случае аварийного слива отходов, предусмотренных в пунктах 1 и 2 выше, или угрозы такого слива судоводитель должен незамедлительно уведомить об этом ближайшие компетентные органы, указав с максимально возможной точностью характер, объем и место слива. В случае аварийного слива отходов, предусмотренных в пунктах 3 и 4 выше, или угрозы такого слива судоводитель, согласно соответствующим национальным предписаниям, должен незамедлительно уведомить об этом ближайшие компетентные органы, указав с максимально возможной точностью характер, объем и место слива.

76 Компетентные органы могут допускать на своих национальных водных путях другие отступления в отношении слива сепарированных стоков в водный путь.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

I. ЗВУЧНОСТЬ СИГНАЛОВ

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

1. Частота

- а) Основная частота звуковых сигналов моторных судов, за исключением малых судов, предусмотренных в подпункте б), должна составлять 200 Гц с допуском в $\pm 20\%$.
- б) Для немоторных судов и малых судов основная частота звука должна превышать 350 Гц".
- с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, основные частоты звуков должны составлять 165–297 Гц с интервалом по крайней мере в 2 полных тона между наиболее высоким и наиболее низким тоном.

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

- а) Для моторных судов, за исключением малых судов, предусмотренных в подпункте б), взвешенный уровень акустического давления должен составлять 120–140 дБ (А).
- б) Для немоторных судов и малых судов, которые не оборудованы или не используются для буксировки судов, не являющихся малыми судами, взвешенный уровень акустического давления должен составлять 100–125 дБ (А).
- с) Для трехтональных звуковых сигналов, подаваемых судами, плавающими в условиях ограниченной видимости с использованием радиолокаторов, взвешенный уровень акустического давления

каждого звука должен составлять 120 –140 дБ (А).

II. КОНТРОЛЬ УРОВНЯ АКУСТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

Контроль уровня акустического давления должен производиться компетентными органами при помощи сонометра, соответствующего стандарту.

Международной электротехнической комиссии (см. МЭК.179), или при помощи обычного стандартного сонометра МЭК (см. МЭК.123).

III. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ СУДОВ





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

- короткий звук: звук продолжительностью примерно в одну секунду;
- 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.

Сигнал	Количество звуков	Длительность звуков	Значение	Статья 4.01, пункт 4
1	1	звук	Внимание"	
1	1	звук	" свой курс вправо"	
2	2	звука	Изменяю свой курс влево"	
3	3	звука	" движители работают на задний ход"	
4	4	звука	Изменяю Не могу маневрировать"	
очень коротких звуков			" Непосредственная опасность столкновения"	
Мои Повторяющиеся продолжительные звуки			Сигнал бедствия"	Статья 4.01, пункт 4
Серии ударов колокол				


В. Сигналы встречного плавания
В.1 Водные пути категории I
Первый случай

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

Второй случай





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

В.2 Водные пути категории II




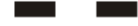
	коротких звука	Хочу пройти правым бортом"	Статья 6.05, пункт 2	
	коротких звука подаваемых идущим вверх судном	" Согласен, проходите правым бортом"	Статья 6.05,	3
			пункт	

С. Сигналы обгона


Первый случай

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



Второй случай

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

Невозможность обгона



	коротких звуков, подаваемых обгоняемым судном	Меня обгонять нельзя"	Статья 6.10, пункт 7
---	---	-----------------------	----------------------

D. Сигналы поворота


	продолжительный звук, за которым следует короткий звук	Намерен повернуть направо"	Статья 6.13, пункт 2
	продолжительный звук, за которым следуют 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

	продолжительных звука за которыми следует короткий звук ,	Намерен идти направо"	Статья 6.16, пункт 2
	продолжительных звука, за которыми следуют 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

	продолжительных звука	Намерен пересечь"	Статья 6.16, 2
	,	"	пункт

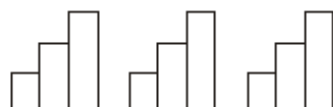
За ними при необходимости следуют:

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

F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

F.1 Водные пути категории I

a) суда, идущие при помощи радиолокатора



i) суда, идущие вниз,
за исключением
малых судов

трехтональный сигнал,
повторяющийся с
необходимой частотой

Статья 6.32,
пункт 5 а)



ii) одиночные суда,
идущие вверх

Продолжительный
звук

Статья 6.32,
пункт 5 с)

b) суда, идущие при помощи радиолокатора

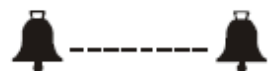


i) все одиночные суда

Продолжительный звук,
с
не более
минуты

Статья 6.33,
пункт 1 б)

c) суда, находящиеся на стоянке



1 ударов в колокол,
с
не более
минуты

"Нахожусь на
стоянке с левой
фарватера"

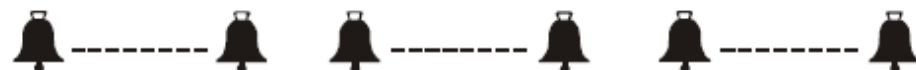
Статья 6.31,
пункт 1 а)



два удара в колокол,
с
не более
минуты

"Нахожусь на
стоянке с правой
фарватера"

Статья 6.31,
пункт 1 б)



3 удара в колокол,
повторяющиеся с
не более
минуты

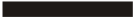

"Нахожусь на
стоянке в
неопределенном
положении"

Статья 6.31,
пункт 1 с)



F. Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости (продолжение)

F.2 Водные пути категории II

а) суда, идущие при помощи радиолокатора

	i) , за исключением	1	звук,	6.32,	5а)
			с		
			частотой	пункт	
	ii) паромы	продолжительный	продолжительный звук,	Статья 6.32,	5
		звук	за которым следует 4		
		звук	коротких звука	Статья	
			пункт		

б) суда, не идущие при помощи радиолокатора

	i) суда, за исключением	1	звук,	Статья 6.33, пункт 1
	паромов	повторяющийся с		
		интервалом не более		
		одной минуты		
	i) паромы	продолжительный	продолжительный звук,	6.33, пункт 2
		звук	за которым следует	
		звук	4 звука	
			повторяющиеся	
			интервалом	
			не более одной минуты	

суда c) суда, находящиеся на стоянке

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

одиночные
исключением

необходимой

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ
СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ ⁸²**

82 На внутренних водных путях Российской Федерации и Украины действуют сигнальные знаки в соответствии с национальными правилами.

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

Раздел I. ОСНОВНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

А. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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



щиты
либо красные
огни



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

либо красные
флаги



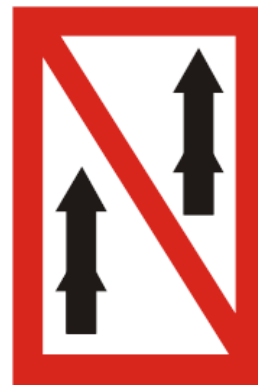
либо



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



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



¹ На внутренних водных путях Российской Федерации и Украины действуют сигнальные знаки в соответствии с национальными правилами.

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



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



A.5 Запрещение стоянки (на якорь или на
швартовых у берега)
(см. статью 7.02)



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



A.6 Запрещение стоять на якорь и волочить якоря,
тросы и цепи
(см. статьи 6.18 и 7.03)



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



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



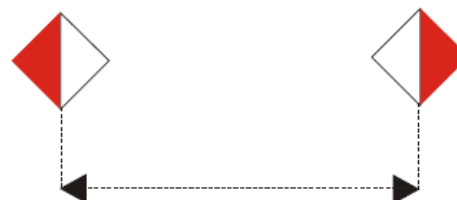
A.9 Запрещение создавать волнение
(см. статью 6.20)



либо



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



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



либо
Красный огонь
погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов



A.13 Общее запрещение плавания спортивных
либо прогулочных судов¹



A.14 Запрещение воднолыжного спорта



A.15 Запрещение плавания парусных судов



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



¹ Компетентные органы могут также запрещать этим знаком плавание малых судов.

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

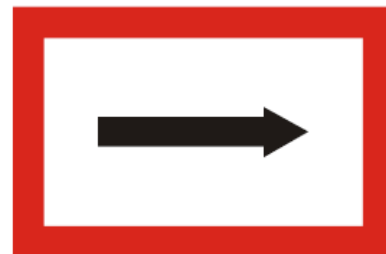


A.20 Запрещение плавания на водных
мотоциклах



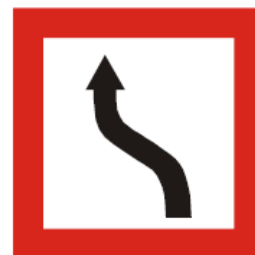
В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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



В.2

- a) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с левого борта (см. статью 6.12)

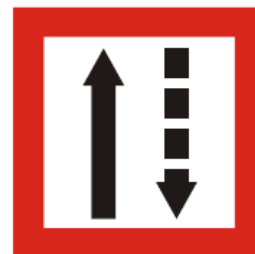


- b) Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с правого борта (см. статью 6.12)



В.3

- a) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с левого борта (см. статью 6.12)



- b) Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с правого борта (см. статью 6.12)



В.4

- а) Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся с левого борта (см. статью 6.12)



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



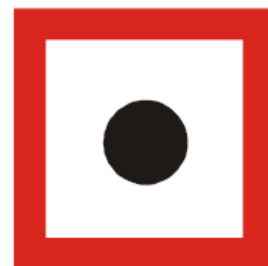
- В.5 Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах (см. статьи 6.26 и 6.28)



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



- В.7 Предписание подать звуковой сигнал



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



В.9 Предписание выходить на основной 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)



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



В.11

а) Обязанность выйти на радиотелефонную связь
(см. пункт 4 статьи 4.04)



б) Обязанность выйти на радиотелефонную связь на канале, указанном на знаке (см. пункт 4 статьи 4.04)



С. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

С.1 Глубина ограничена



С.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена



С.3 Ширина прохода или Фарватера ограничена



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

С.4 Имеются ограничения судоходства;
необходимо ознакомиться с ними



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



D. ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ

D.1 Рекомендуемый проход

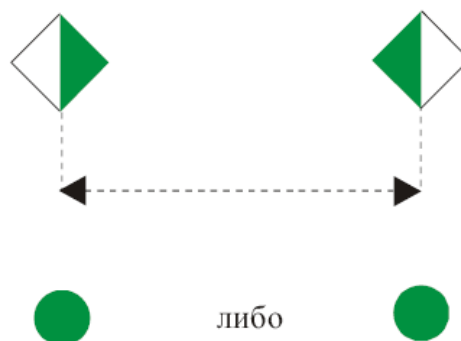
а) в обоих направлениях
(см. статьи 6.25, 6.26 и 6.27)



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



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

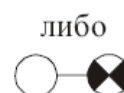


D.3 Рекомендация движения:

в направлении стрелки



в направлении от постоянного огня к
изофазному огню



Е. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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



либо  либо  либо  либо 


Е.2 Указатель воздушных линий-переходов



Е.3 Плотина



Е.4

а) Паром, не передвигающийся самостоятельно



б) Паром, передвигающийся самостоятельно



Е.5 Разрешение стоянки (на якоре или на швартовых у берега)
(см. статьи 7.02 и 7.05)



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



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)



Е.5.3 Максимальное число судов, стоянка которых разрешена борт к борту
(см. статью 7.05)



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 (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 (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 (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 (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 (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 (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 (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 (см.статью 7.06)



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



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



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



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



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



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



a)



b)



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

a)



b)

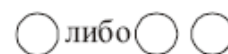


Е.11 Конец запрещения или предписания,
действительного для судоходства только в
одном направлении, или конец ограничения



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

- a) постоянный огонь (огни):
впереди препятствие - остановка обязательная,
если это предусмотрено правилами
- b) 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 разрешено¹



Е.17 Воднолыжный спорт разрешен



Е.18 Плавание парусных судов разрешено



Е.19 Плавание гребных судов разрешено



Е.20 Плавание на досках с парусом разрешено



¹ Компетентные органы могут также разрешать этим знаком плавание малых судов.

Е.21 Разрешение скоростного движения малых спортивных или прогулочных судов



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



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



Е.24 Разрешение плавания на водных мотоциклах



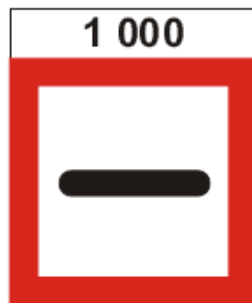
Раздел II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

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

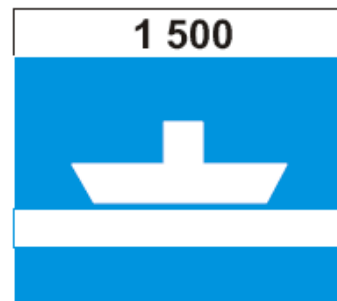
1. *Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком*

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



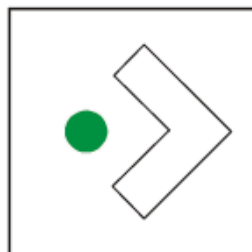
Остановка
через 1 000 м



Паром, не передвигающийся
самостоятельно, через 1500 м

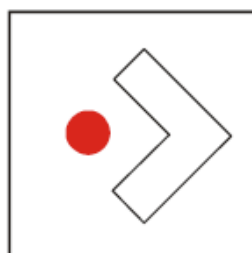
2. *Дополнительный световой сигнал*

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



а) *с зеленым огнем*

Например: вход в затон по направлению стрелки разрешен



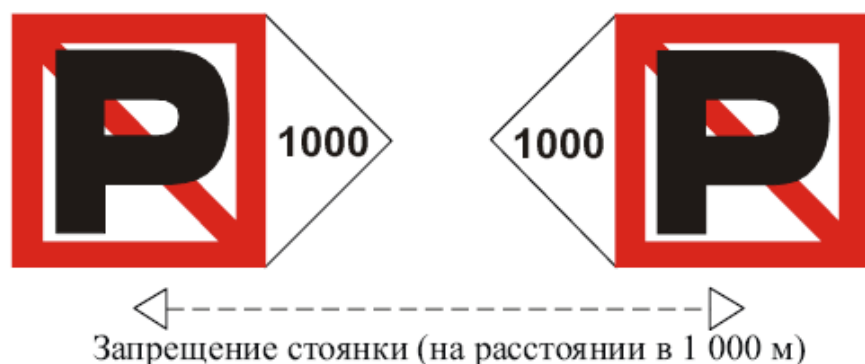
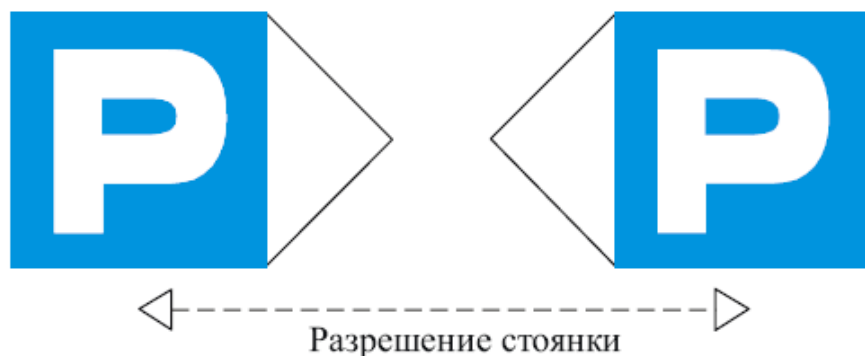
б) *с красным огнем*

Например: вход в затон по направлению стрелки запрещен

3. 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:



4. Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией

Примечание: Эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком



Примеры:



Остановка для таможенного досмотра



Подать продолжительный звуковой сигнал

