

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

ЕПСВВП

**Европейские правила плавания
по внутренним водным путям**

Поправка 2

Включает поправки, принятые резолюциями № 43, 44 и 45



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2000 год

Записка секретариата

Напоминается, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее сорок третьей сессии приняла резолюцию № 45 о внесении поправок в главу 3 и приложения 3, 7, 9, 10 и 11 к ЕПСВВП, приведенных в документах TRANS/SC.3/1999/8 и Add.1, а также в конце документа TRANS/SC.3/1999/8/Add.2, при условии окончательного подтверждения Рабочей группой SC.3/2P.3 (TRANS/SC.3/151, пункт 35). Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) рассмотрела в ходе ее двадцатой сессии вышеупомянутые документы и окончательно доработала их, как указано в пунктах 6 и 13 документа TRANS/SC.3/WP.3/40. Секретариату было поручено подготовить рабочий документ, содержащий сводный текст всех поправок к ЕПСВВП, утвержденных SC.3 на ее сорок третьей сессии (приложения к резолюциям № 43, 44 и 45) и подтвержденных Рабочей группой SC.3/WP.3, с целью его окончательного утверждения Рабочей группой SC.3 на ее сорок четвертой сессии до выпуска второго пересмотренного издания ЕПСВВП в несброшюрованном виде (TRANS/SC.3/WP.3/40, пункты 7 и 14).

Ниже секретариат приводит сводный текст поправок к ЕПСВВП, принятых SC.3 и подтвержденных SC.3/WP.3. Предполагается, что после окончательного утверждения поправок Рабочей группой SC.3 они будут включены в пересмотренное издание ЕПСВВП, которое, возможно, будет опубликовано в течение 2001 года под условным обозначением TRANS/SC.3/115/Rev.2.

**Дополнения и поправки к резолюции № 24, касающейся ЕПСВВП:
Европейские правила судоходства по внутренним водным путям**

Резолюция № 43

(принятая 27 октября 1999 года Рабочей группой
по внутреннему водному транспорту)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюцию № 24 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, касающуюся ЕПСВВП: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (TRANS/SC.3/115), измененную ее резолюциями № 26 (TRANS/SC.3/115/Add.1), 27 (TRANS/SC.3/115/Add.2) и 37 (TRANS/SC.3/115/Add.3),

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее восемнадцатой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/36, пункты 26-27),

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

постановляет изменить текст ЕПСВВП путем включения текста, содержащегося в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

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

Статью 4.04 - Радиотелефонная связь - изложить в следующей редакции:

"Статья 4.04 - Радиотелефонная связь"¹

1. Все установки радиотелефонной связи, находящиеся на борту судна или плавучей установки, должны удовлетворять требованиям компетентных органов и эксплуатироваться в соответствии с этими требованиями².
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.

¹ Компетентные органы могут отказаться от применения положений настоящей статьи для отдельных внутренних водных путей, которые не используются для международных перевозок.

² Телекоммуникационные службы ряда правительств стран - членов ЕЭК согласовали свои национальные 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).

4. Каждое судно, оборудованное радиотелефонной установкой, должно до прохождения слепых участков, узких проходов или пролетов мостов сообщить по каналу, выделенному для радиообмена между судами, о своем присутствии.
5. Щит "В.11" (приложение 7) указывает на то, что компетентный орган предписывает обязательное использование радиотелефонной установки".

**Дополнения и поправки к резолюции № 24, касающейся ЕПСВВП -
Европейских правил судоходства по внутренним водным путям**

Резолюция № 44

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
27 октября 1999 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюцию № 24 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, касающуюся ЕПСВВП - Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (TRANS/SC.3/115), с поправками, содержащимися в ее резолюциях № 26 (TRANS/SC.3/115/Add.1), 27 (TRANS/SC.3/115/Add.2) и 37 (TRANS/SC.3/115/Add.3).

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее восемнадцатой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/36, пункты 28 и 29),

стремясь максимально понизить уровень загрязнения европейских водных путей судами внутреннего плавания и с этой целью унифицировать положения в данной области,

постановляет внести поправки и дополнения в текст ЕПСВВП путем включения в них текста, содержащегося в приложении к настоящей резолюции;

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, принимают ли они настоящую резолюцию;

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

Приложение

1. Добавить главу 9 следующего содержания:

"Глава 9

**ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И УДАЛЕНИЕ ОТХОДОВ,
ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ**

Статья 9.01 - Определения

Для целей применения настоящей главы следующие термины означают:

1. Определения, касающиеся отходов в целом

а) "отходы, образующиеся на борту": вещества или предметы, которые определены в пунктах b)-f) ниже и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен или обязан избавиться;

б) "отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна": отходы и стоки, которые образуются на борту в результате эксплуатации и обслуживания судна; к этой категории относятся отходы, содержащие масло или смазочные материалы, и другие отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна;

с) "образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масло или смазочные материалы": отработанные масла, трюмная вода и другие отходы, содержащие масло или смазочные материалы, такие, как отработанные смазочные вещества, использованные фильтры, использованная ветошь, емкости и упаковочные материалы этих отходов;

д) "отработанные масла": отработанные масла и другие не используемые повторно смазочные вещества для двигателей, зубчатых передач и гидравлических устройств;

е) "трюмная вода": маслянистая вода со дна трюма машинного отделения, форпика, коффердамов и бортовых отсеков;

ф) "отработанные смазочные вещества": собранные смазочные вещества, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок, и прочие не используемые повторно смазочные вещества;

г) "прочие отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна": бытовые стоки, хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы, которые определены в пункте 3 ниже;

h) "отходы, связанные с грузом": отходы и стоки, образующиеся на борту судна в результате перевозки груза; к этой категории не относятся остаточный груз и остатки груза после грузовых операций, которые определены в пунктах b) и e) пункта 2 ниже;

i) "приемное сооружение": судно по смыслу пункта а) статьи 1.01 ЕПСВВП или наземная установка, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов;

2. Определения, касающиеся груза

a) "исключительные перевозки": последовательные перевозки, в ходе которых в трюме или грузовой цистерне судна транспортируется один и тот же груз или различные грузы, перевозка которых не требует предварительной зачистки трюмов или цистерн;

b) "остаточный груз": жидкий груз, остающийся в грузовых цистернах или трубопроводах после выгрузки без применения системы осушения, оговоренной в Европейских предписаниях, касающихся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также сухой груз, остающийся в трюмах после выгрузки без применения ручных и механических метел или всасывающих устройств;

c) "остатки груза": жидкий груз, который невозможно удалить из цистерн или трубопроводов путем использования системы осушения, а также сухой груз, который невозможно удалить из трюма при помощи механических и ручных метел или всасывающих устройств;

d) "остатки груза после грузовых операций": груз, который падает на судно вне трюма во время грузовых операций;

e) "выметенный трюм": трюм, освобожденный от груза с использованием таких средств очистки, как ручные или механические метлы, но без использования всасывающих или моющих устройств, и в котором присутствуют лишь остатки груза;

f) "осушенная цистерна": цистерна, которая освобождена от остаточного груза с использованием системы осушения, оговоренной в ВОПОГ, и в которой присутствуют лишь остатки груза;

g) "очищенный всасыванием трюм": трюм, который освобожден от остаточного груза методом всасывания и в котором присутствует явно меньше остатков груза, чем в выметенном трюме;

h) "промытый трюм или цистерна": трюм или цистерна, которые после мойки в принципе пригодны для приема любой категории груза;

i) "выгрузка остатков": удаление остаточного груза из трюмов, цистерн и трубопроводов при помощи надлежащих средств (например, ручных и механических

метел, всасывающего устройства, системы осушения), которые позволяют достичь стандарта чистоты "выметенный" или "очищенный всасыванием" для трюма и "осушенная" для цистерны, а также удаление остатков груза после грузовых операций и материалов, используемых для упаковки и крепления груза;

j) "промывка": удаление остатков груза из выметенных или очищенных всасыванием трюмов и осушенных цистерн при помощи водяного пара или воды;

k) "промывочные стоки": вода, получаемая при промывке выметенных или очищенных всасыванием трюмов или осушенных цистерн; к ним также относится балластная и дождевая вода из таких трюмов или цистерн;

3. Определения, касающиеся других видов отходов

a) "бытовые стоки": стоки, поступающие из камбузов, столовых, умывальных и из прачечных, а также фекальные стоки;

b) "хозяйственный мусор": органические и неорганические бытовые и кухонные отходы, не содержащие, однако, компонентов прочих определенных в статье 9.01 выше отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна;

c) "отходы от очистки": отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки;

d) "стоки": смеси остатков груза с промывочными стоками, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке;

e) "прочие особые отходы": отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, кроме отходов, содержащих масла или смазочные материалы, и кроме отходов, указанных в пунктах a)-d) выше.

Статья 9.02 - 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, насколько это возможно, не допускать любого смешивания различных категорий отходов.

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 предписаниям¹.
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.

Статья 9.04 - Сбор и обработка отходов на борту

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

¹ Компетентные органы могут допускать на своих национальных водных путях другие отступления в отношении слива сепарированных стоков в водный путь.

b) сжигать отходы на борту¹;

c) применять в трюме машинного отделения моющие средства, растворяющие масла или смазочные вещества, а также средства-эмульгаторы, кроме веществ, которые не усложняют процесс очистки трюмной воды в приемных сооружениях.

3. Судоводитель должен обеспечить сбор на борту и отдельную сдачу в приемное сооружение отходов, указанных в пункте 1 статьи 9.03 выше, таких, как хозяйственный мусор, отходы от очистки, стоки и прочие особые отходы. По возможности хозяйственный мусор должен сдаваться отдельно по следующим категориям: бумага, стекло, другие перерабатываемые материалы и прочие отходы.

Статья 9.05 - Журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета обработанных масел), положения, касающиеся сдачи отходов в приемные сооружения

1. Каждое судно, имеющее машинное отделение по смыслу резолюции № 17, за исключением малых судов, должно иметь на борту действительный журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета обработанных масел), соответствующий образцу, приведенному в приложении 9².

2. Журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета обработанных масел) выдается и проверяется компетентными органами.

3. Образующиеся в ходе эксплуатации судна отходы, содержащие масло или смазочные материалы, которые указаны в пункте 1 статьи 9.04 выше, должны удаляться через равные промежутки времени, зависящие от состояния и эксплуатации судна, с выдачей соответствующего подтверждения в приемном сооружении. Подтверждение заключается во внесении сотрудником приемного сооружения соответствующей записи в журнал операций по предотвращению загрязнения (журнал учета обработанных масел).

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

¹ Компетентные органы могут при определенных условиях допускать отступления от запрещения сжигания отходов на своих национальных водных путях.

² Компетентные органы могут требовать на своих национальных водных путях ведение журнала операций по предотвращению загрязнения (журнала учета обработанных масел) для прочих судов, плавучих установок и плавучих средств.

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

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

Статья 9.06 - Покраска и внешняя зачистка судов

Запрещается натирание маслами или зачистка наружной обшивки судов веществами, которые не должны проникать в водный путь".

2. Добавить приложение 9 следующего содержания:

"Приложение 9

Образец Журнала учета отработанных масел

**ЖУРНАЛ УЧЕТА
ОТРАБОТАННЫХ МАСЕЛ**

Стр. 2 и последующие

Образующиеся в ходе эксплуатации судна принятые отходы, содержащие масло или смазочные материалы:

Отработанные масла: л

Трюмная вода:

Кормовое машинное отделение: л

Носовое машинное отделение: л

Прочие помещения: л

Прочие отходы, содержащие масло или смазочные материалы:

Использованная ветошь: кг

Отработанные смазочные вещества: кг

Использованные фильтры: штук

Емкости: штук

.....
.....

Прочие замечания:

.....
.....

Место: Дата

Печать и подпись представителя приемного сооружения"

**Дополнения и поправки, которые должны быть внесены
в резолюцию № 24, касающуюся Европейских правил
судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)**

Резолюция № 45

(принята 27 октября 1999 года Рабочей группой
по внутреннему водному транспорту)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию № 24 Рабочей группы по внутренним водным путям, касающуюся Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (TRANS/SC.3/115), с внесенными в нее поправками на основании резолюций № 26, 27 и 37 этой Группы (TRANS/SC.3/Add.1-3),

ссылаясь на доклады Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее восемнадцатой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/36, пункты 8, 9, 10 и 13),

отмечая целесообразность отражения в ЕПСВВП - в интересах обеспечения безопасности судоходства - недавних изменений, происшедших в области внутреннего судоходства, и их последствий для действующих правил,

постановляет внести поправки и дополнения в текст ЕПСВВП на основе текста, приведенного в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, согласны ли они с положениями настоящей резолюции,

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

Приложение

Статья 1.01

1. Исправить текст пункта d) следующим образом:

(Данная поправка не касается текста на русском языке.)

Статья 1.02

2. Добавить новый пункт 2 d) следующего содержания:

"2. d) В толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава¹.

¹ "Компетентные органы могут предписать, чтобы судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах являлся судоводителем состава".

Обозначение нынешнего пункта 2 d) изменяется на 2 e).

3. В последнем предложении текста пункта 4 статьи 1.02 на английском языке термин "steersman" заменить на "boatmaster" (текстов на французском и русском языках не касается).

Статья 1.03

4. Добавить новые пункты 3 и 4 следующего содержания:

"3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют маршрут и скорость судна, также несут соответствующую ответственность за соблюдение предписаний настоящей 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

5. Изменить текст статьи следующим образом:

"Статья 1.04 - Общая обязанность соблюдать бдительность

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

- 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) по возможности, нанесения ущерба окружающей среде.

2. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок".

Статья 1.08

6. Изменить текст статьи следующим образом:

"Статья 1.08 - Конструкция, оборудование и экипаж судов

1. Конструкция и оборудование судов и соединений плавучего материала должна обеспечивать безопасность находящихся на борту лиц и безопасность судоходства, а также соблюдение требований настоящих правил.

2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном

соединении, могут не иметь экипажа, если спаренное или жесткосчаленное соединение имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания".

Статья 1.09

7. Изменить текст пункта 3 следующим образом:

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

Статья 1.11

8. Изменить текст статьи следующим образом:

"Статья 1.11 - Правила плавания

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

Статья 1.17

9. Изменить текст пункта 2 следующим образом:

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

Статья 1.20

10. Изменить текст статьи следующим образом:

"Статья 1.20 - Контроль

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

Статья 2.02

11. Изменить в тексте на английском языке пункт 4 следующим образом:

"4. However ship's boats need only bear, inside or outside, the name of the vessel to which they belong and any other particulars needed to identify the owner".

Глава 3

12. Изменить текст главы следующим образом:

"Глава 3

ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 3.01 - Применение и определения

1. На ходу применяются статьи 3.08-3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 и 3.38, а на стоянке - статьи 3.20-3.26. Статьи 3.21 и 3.26 применяются также к судам, соединениям плавучего материала или плавучим установкам, если они находятся на мели.
2. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять сигнализацию, предписанную для ночи.

3. В целях применения настоящей главы толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда.
4. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в приложении 3 к настоящим Правилам.
5. В настоящей главе:
 - a) термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден 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) термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный белый огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден от направления прямо по корме до $67^\circ 30'$ с каждого борта;
 - d) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 360° ;
 - e) термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, - над корпусом судна.

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. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:
 - a) высота цилиндров составляет не менее 0,80 м и диаметр - не менее 0,50 м;
 - b) диаметр шаров составляет не менее 0,60 м;
 - c) высота конусов составляет не менее 0,60 м и диаметр основания - не менее 0,60 м;
 - d) высота двойных конусов составляет не менее 0,80 м и диаметр основания - не менее 0,50 м.

Статья 3.05 - Запрещенные огни и сигналы

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

Статья 3.06 - Запасные огни

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

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

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

II. НОЧНАЯ И ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ¹

II.A ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.08 - Ходовая сигнализация одиночных моторных судов

1. Одиночные моторные суда должны нести:

Ночью:

- a) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м²;
- b) бортовые огни, расположенные на той же высоте и в той же перпендикулярной плоскости к оси судна и устанавливаемые на расстоянии не менее 1 м ниже топового огня и не прямо перед ним; они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь - с правого борта;
- c) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для судна, идущего сзади³.

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

² Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

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

2. Ночью одиночное моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали. Одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь.

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

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

4. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести топовые огни, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

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 счальной группой, должны нести:

Ночью:

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

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

с) 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 счальной группы, перед которой идет вспомогательное судно,

¹ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

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 а), 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 а),

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 м¹,

Днем:

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

¹ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

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 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 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. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда буксируемого состава могут нести сигнализацию, предписанную в пунктах 1 а), 2 и 3 выше настоящей статьи, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

6. 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 б) статьи 3.08,

Днем:

нести желтый шар.

7. 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 нести¹:

Ночью:

- a)
 - i) три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава, или судна левого борта, 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 м². 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 находятся³;

- 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.

¹ Компетентные органы могут предписать использование ясных огней на водных путях небольшой ширины.

² Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

³ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать несение топовых и бортовых огней на толкаче.

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

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

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

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

Статья 3.11 - Ходовая сигнализация счаленных групп

1. Счаленные группы должны нести:

Ночью:

а) 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;

б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 б) статьи 3.08; эти огни должны помещаться с наружной стороны группы, по возможности на одинаковой высоте, и по меньшей мере на 1 м ниже самого низкого топового огня;

с) 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. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы огни, предписанные в пункте 1 а) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.
4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счал только малые суда, ни к малым судам, идущим в счал.

Статья 3.12 - Ходовая сигнализация парусных судов

1. Парусные суда должны нести:

Ночью:

- a) бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями;
- b) кормовой огонь, предписанный в пункте 1 c) статьи 3.08.

2. Кроме огней, предписанных в приведенном выше пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:

Ночью:

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

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

Днем:

черный конус вершиной вниз.

Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден¹.

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.

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

Статья 3.13 - Ходовая сигнализация малых судов

1. Одиночные малые моторные суда должны нести:

Ночью:

a) топовый огонь; этот огонь должен устанавливаться по оси судна по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней, он должен быть ясным, а не ярким¹;

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

i) как это предписано в пункте 1 b) статьи 3.08, либо

ii) рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;

c) кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 c) статьи 3.08. Этот огонь можно исключить, однако в этом случае топовый огонь, предусмотренный в подпункте a) 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 сторон².

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 служебным шлюпкам* судов.

5. Малые парусные суда должны нести:

¹ 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.

² Компетентные органы могут ограничить сферу применения этого предписания тихоходными или маломощными судами либо предписать его применение только на отдельных водных путях.

* Примечание переводчика: В тексте ЕПСВВП на русском языке (документ TRANS/SC.3/115/Rev.1) во втором предложении пункта 4 слово "служебным" опущено.

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 огонь¹.

6. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести:

Ночью:

обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон.

Однако шлюпки судов при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.

7. При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы топовые огни, предписанные в настоящей статье, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.

¹ На отдельных внутренних водных путях компетентные органы могут предписать применение этого положения в отношении всех малых парусных судов.

Статья 3.14 - Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов^{1 2}

1. Суда, совершающие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, указанных в маргинальном номере 10 500 приложения В.1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В.2 к ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил:

Ночью:

синий огонь,

Днем:

синий конус вершиной вниз.

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 над плоскостью грузовых марок.

2. Суда, совершающие перевозки определенных веществ, представляющих опасность для здоровья и указанных в маргинальном номере 10 500 приложения В.1 и в добавлении 4 (перечень веществ) к приложению В.2 к ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил:

Ночью:

два синих огня,

Днем:

два синих конуса вершиной вниз.

¹ Компетентные органы могут разрешить использовать на морских судах, временно находящихся в зонах внутреннего судоходства, вместо сигнализации, предписанной в пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи, дневную и ночную сигнализацию, предписанную 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).

² Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать вместо синих огней красные огни.

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 над плоскостью грузовых марок.

3. Суда, совершающие перевозки определенных взрывоопасных веществ, указанных в маргинальном номере 10 500 приложения В.1 к ВОПОГ, должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил:

Ночью:

три синих огня,

Днем:

три синих конуса вершиной вниз.

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.

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, который требует наибольшего количества синих огней или конусов.

7. Суда, которые не обязаны нести сигнальные знаки, указанные в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании маргинального номера 10 282 (приложение В.1) или 210 282 (приложение В.2) к 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 м¹

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 паромов²

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

Ночью:

а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парома не превышает 15 м;

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте а),

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 м³.

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

¹ Компетентные органы могут не предписывать данную сигнализацию, если эти суда рассматриваются ими как малые.

² Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать другую сигнализацию.

³ Компетентные органы могут не предписывать эту дневную сигнализацию или предписать высоту менее 5 м.

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.

4. Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, 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) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным в подпункте b) выше;
- d) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 b) и 1 c) статьи 3.08,

Днем:

белый цилиндр, расположенный на расстоянии около 1 м под зеленым шаром, предписанным в пункте 1 выше.

*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.

II.B СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.20 - Стояночная сигнализация судов¹

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.

3. Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должен нести:

Ночью:

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

¹ 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.

Днем:

черный шар на толкаче (или на каждом толкаче) и на судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава.

4. Малое судно на стоянке, за исключением служебных шлюпок судов*, может нести вместо огней, предписанных в пунктах 1 и 2 выше для использования ночью, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

5. Сигнализация, предписанная в настоящей статье, не является обязательной:

а) когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено;

б) когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;

с) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении.

6. Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статьях 3.22, 3.25, 3.34, пункт 2, и 3.35.

Статья 3.21 - Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов

Предписания статьи 3.14 применяются также к судам, 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.

* См. примечание переводчика к пункту 4 статьи 3.13.

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.

Применяются положения пункта 5 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 поплавокками 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:

a) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен.

Ночью:

два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня,

Днем:

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

и в соответствующих случаях

b) 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;

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

Ночью:

обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, 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 с) 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 с) и d) пункта 1 выше. Если положение затонувшего судна препятствует размещению сигнальных знаков на самом судне, они должны помещаться на лодках, буйках 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 сторон¹,

Днем:

желтым поплавком с радиолокационным отражателем.

III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Статья 3.27 - Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб

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

Ночью и днем:

обыкновенный проблесковый синий огонь, видимый со всех сторон.

Это относится также к судам противопожарной службы, следующим для оказания помощи².

Статья 3.28 - Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути³

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

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

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

³ Компетентные органы могут не предписывать это требование.

Ночью и днем:

ясный или обыкновенный 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, применимым к ним на основании положений других статей настоящей главы, показывать:

Ночью:

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

Днем:

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

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

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

б) 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:

а) 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 с красным светом;
 - h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.
2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.

Статья 3.31 - Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт

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

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

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

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

Статья 3.32 - Сигнализация, указывающая на запрещение курить

1. Если установленными положениями запрещается курить на борту, то это запрещение должно быть обозначено:

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

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 3.33 - Запрещение стоянки вдоль борта судна

1. Если установленными положениями или специальными предписаниями компетентных органов запрещается стоянка вдоль борта вблизи какого-либо судна (например, по причинам, связанным с характером его груза), то это судно должно нести на палубе по продольной оси судна:

белый квадратный щит с треугольником внизу.

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

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

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

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

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

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

Ночью:

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

Днем:

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

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

Ночью:

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

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

Днем:

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

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

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

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

*Статья 3.35 - Дополнительная сигнализация судов,
занятых рыбной ловлей¹*

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 огня, 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, расположенных 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 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:

¹ При использовании сигнализации, предусмотренной в настоящей статье, компетентные органы должны следить за тем, чтобы ее нельзя было спутать с сигнализацией, предусмотренной в статье 3.16.

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 или рядом с вершиной мачты.

Статья 4.01

13. Изменить текст пункта 4 следующим образом:

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

Статья 5.01

14. Изменить текст пункта 1 на английском языке следующим образом:

"1. Annex 7 to these regulations sets out the prohibitory, restrictive, recomendatory and informative signs and auxiliary signs for inland waterways¹. It also defines the meaning of each sign".

Статья 6.03

15. Изменить текст пункта 2 следующим образом:

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

¹ The competent authorities may omit from their regulations those signs in annex 7 which they do not install on the waterways to which those regulations apply.

Статья 6.16

16. В тексте на английском языке исключить фразу "and 3" во втором предложении пункта 7 (текстов на французском и русском языках не касается).

Статья 6.17

17. Изменить текст пункта 2 следующим образом:

"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".

Статья 6.20

18. Изменить текст пункта 3 следующим образом:

"3. Вблизи судов, показывающих сигналы, предписанные в пункте 1 с) статьи 3.25, и вблизи судов, соединений плавучего материала или плавучих установок, показывающих сигналы, предписанные 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 6.22-бис

19. Изменить текст следующим образом:

"Статья 6.22-бис – Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать"

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

Статья 6.23

20. Включить сноску к существующему пункту 1 этой статьи следующего содержания:
"Компетентные органы могут предусмотреть, что это положение не применяется к паромам, не передвигающимся самостоятельно, при сближении с малым судном".

Статья 6.28

21. Изменить текст пунктов 8, 9 и 10 следующим образом:

"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".

Статья 6.29

22. Изменить текст подпункта b) следующим образом:

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

Статья 6.34

23. Изменить текст пунктов 1 и 3 следующим образом:

"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;"

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

Статья 6.36

24. Изменить текст пункта 2 следующим образом:

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

Статья 6.37

25. Изменить текст пунктов 1 и 2 следующим образом:

"1. Занятие подводным плаванием без 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 порты;
- c) вблизи мест стоянки;
- d) в зонах, предназначенных для воднолыжного и подобных видов спорта.

2. Все суда должны держаться на достаточном расстоянии¹ от судна, несущего сигнализацию, указанную в статье 3.36".

Статья 7.02

26. Изменить текст подпункта 1 j) следующим образом:

"j) с бортовой стороны судна, несущего сигнал, предписанный в статье 3.33, на расстоянии, которое ближе расстояния в метрах, указанного в белом треугольнике этого знака;"

Статья 7.07

27. Изменить текст этой статьи следующим образом:

"1. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:

¹ Это расстояние устанавливается компетентными органами.

- 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.

В тех случаях, когда два судна, толкаемые составы или две счаленные группы несут один или несколько огней или конусов, расстояние между ними определяется в соответствии с наибольшим количеством огней или конусов.

- 2. Требование, предусмотренное в пункте 1 а) выше, не применяется:
 - a) к судам, толкаемым составам и счаленным группам, которые также несут эту сигнализацию;
 - b) к судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении, выданное на основании маргинального номера 10 282 (приложение В.1) или требованиям маргинального номера 210 282 (приложение В.2) 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

28. Изменить пункты 1 и 2 следующим образом:

"1. На борту судов, стоящих на фарватере, и на борту судов, стоящих с грузом веществ, предусмотренных в маргинальном номере 10 500 приложения В1 и в добавлении 4 (перечень веществ) приложения В2 к ВОПОГ, или на судах, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов.

2. Все другие суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны находиться под наблюдением лица, способного быстро принять в случае необходимости нужные меры, за исключением случая, когда это наблюдение не является необходимым в силу местных условий или если компетентные органы не требуют выполнения этого предписания".

Приложение 3

29. Изменить текст приложения следующим образом:

Примечание секретариата: Текст приложения 3 приведен в документе TRANS/SC.3/1999/8/Add.1. Следует исключить текст, приведенный в квадратных скобках в конце приложения, а также рисунок 42а таблицы в отношении дневной сигнализации.

Приложение 6

30. Изменить текст пункта 1 b) раздела I "Звучность сигналов" следующим образом:

"b) Для немоторных судов и малых судов основная частота звука должна превышать 350 Гц".

Приложение 7

31. Изменить пояснения к знакам E.5.4 - E.5.15 следующим образом:

"E.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)

E.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести на основании пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус (см. статью 7.06)

E.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести на основании 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 на основании пункта 3 статьи 3.14 три синих огня или три синих конуса (см. статью 7.06)
- Е.5.8 Зона стоянки, отведенная для судов, помимо судов, предназначенных 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, помимо судов, предназначенных для плавания способом толкания, которые обязаны нести на основании пункта 1 статьи 3.14 синий огонь или синий конус (см. статью 7.06)
- Е.5.10 Зона стоянки, отведенная для судов, помимо судов, предназначенных для плавания способом толкания, которые обязаны нести на основании пункта 2 статьи 3.14 два синих огня или два синих конуса (см. статью 7.06)
- Е.5.11 Зона стоянки, отведенная для судов, помимо судов, предназначенных для плавания способом толкания, которые обязаны нести на основании 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 на основании 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 на основании 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)".

Приложения 9.10 и 11

32. Исключить существующие приложения 9, 10 и 11.
-