



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/14
22 May 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать третья сессия
Женева, 16-18 июня 2008 года
Пункт 2 (а) предварительной повестки дня

**ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ
ПУТЯМ: СРАВНЕНИЕ ЕПСВВП/ОППД/РПР/ ПКРС**

Записка Австрии

Записка секретариата

Напоминается, что Рабочая Группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на её пятьдесят первой сессии обсудила предложение Австрии по повышению юридического статуса ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2007/1). Отметив отсутствие консенсуса в отношении изменения статуса, Рабочая группа одобрила предложение Австрии подготовить документ по сравнению положений ЕПСВВП и региональных и национальных правил плавания, и пригласила Австрию представить результаты этой работы, как только это возможно, Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 24). На её тридцать второй сессии, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) отметила

создание неофициальной рабочей группы по ЕПСВВП и рассмотрела Рабочий документ № 1, в котором предоставлялось сравнение Главы 1 ЕПСВВП, Рейнских полицейских правил (РПР), Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и правил, принятых Международной комиссией по бассейну реки Сава (ПКРС). Рабочая группа SC.3/WP.3 одобрила формат документа и попросила Австрию предоставить обновленную версию документа по сравнению к её тридцать третьей сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, пункт 8). Ниже предлагается сравнение глав 1, 2 и 3 ЕПСВВП, ОППД, РПР и ПКРС. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), возможно, пожелает принять документ к сведению и дать инструкции, если таковые имеются, по подготовке нижеследующего текста (который будет дополнен анализом глав 4-9) к пятьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

Документ по сравнению ЕПСВВП/РПР/ОППД/ПКРС

1. Данный документ выявляет существующие расхождения между ЕПСВВП, Рейнскими полицейскими правилами (РПР), Основными положениями о плавании по Дунаю (ОППД) и правилами, принятыми Международной комиссией по бассейну реки Сава (ПКРС). В документе используются следующие обозначения:

- С: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)
- Д: Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД)
- Р: Рейнские полицейские правила (РПР),
- Св: Правила Международной комиссией по бассейну реки Сава (Св)

2. Обычный шрифт означает, что текст идентичен во всех документах. Сокращения, такие как СРД, СРСв и т.п. означают, что текст присутствует только в упомянутых документах. Подчеркнутый текст означает, что замечание, следующее за подчеркнутой частью, относится только к этой части текста.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
ГЛАВА 1, ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
Статья 1.01 – Значение некоторых терминов	
В настоящих Правилах	
(а) Термин "судно" означает <u>суда внутреннего плавания</u> (1), включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и <u>морские суда</u> (2) ¹ ;	(1) Св: суда, предназначенные для плавания (2) СРД: и морские суда

* Третье пересмотренное издание, ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3.

¹ На некоторых водных путях со значительной интенсивностью движения морских судов компетентные органы могут освобождать эти суда от обязательства соблюдать некоторые предписания настоящих Правил.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
(b) Термин "моторное судно" означает всякое судно, использующее собственную силовую установку, <u>за исключением судов, двигатель которых используется только для совершения небольших перемещений (в портах или в местах погрузки и разгрузки) или для увеличения их маневренности во время их буксировки или толкания;</u> (3)	(3) СРСв: за исключением судов, двигатель которых используется только для совершения небольших перемещений (в портах или в местах погрузки и разгрузки) или для увеличения их маневренности во время их буксировки или толкания
(c) Термин "парусное судно" означает любое судно, передвигающееся с помощью паруса; судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать моторным судном;	
(d) термин "малое судно" означает любое судно, длина корпуса (4) которого меньше 20 м, ² за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в счалке судов, не являющихся малыми судами, судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, и паромов; (5);	4) Р: исключая руль и бушприт 5) Р: толкаемая баржа; (Св) независимо от их длины
(e) термин "плавучее средство" означает (6) <u>плавучее сооружение, имеющее</u> (7) механические установки и предназначенное для работы <u>на водных путях или в портах</u> (8) (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и т.д.);	(6) Св: судно, имеющее или не имеющее собственной силовой установкой, оснащенное (7) СРД: плавучее сооружение, имеющее (8) Св: внутренних водах; СРД: на водных путях или в портах
(f) термин "плавучая установка" означает любое плавучее сооружение (9), <u>обычно не предназначенное для перемещения, как, например, купальня, док, причал, ангар для судов;</u> (10)	(9) Св: постоянно пришвартованный, стоящий на якоре или установленный на дне реки, например, места причала, жилые помещения, рестораны, мастерские, склады, наплавные мосты, плавающие ангары (10) СРД: обычно не предназначенное для перемещения, как, например,

² В отношении применения положений ЕПСВВП для определенных водных путей компетентные органы могут ограничить категорию малых судов судами длиной 15 м.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
	купальня, док, причал, ангар для судов
(g) термин "соединение плавучего материала" означает плоты, а также любое сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучей установкой;	
(h) термин "паром" означает судно, которое обеспечивает переправу через водный путь и которое классифицируется в качестве парома компетентными органами ³ ;	
(i) термин "толкаемая баржа" означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания; (11)	(11) Св: "баржа" означает любое судно, сконструированное или специально оборудованное для движения за счет толкания
(j) термин "баржа морского судна" означает толкаемую баржу, сконструированную для перевозки на борту морских судов и для судоходства по внутренним водным путям;	
(k) термин "состав" означает буксируемый состав, толкаемый состав или счаленную группу;	
(l) термин "буксируемый состав" означает любое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучих материалов, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью <u>состава</u> и называются <u>буксирами</u> ; (12)	(12) СДСв: и называются буксирами
(m) термин "толкаемый состав" означает жесткое соединение ⁴ , состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди моторного судна (13), обеспечивающего движение состава и называемого толкачом; (14)	(13) Р: е) или два моторных судна (14) Р: е) Сюда входят составы с толкачом, толкаемое судно и муфта сцепления, которая позволяет управляемое изгибание
(n) термин "счаленная группа" означает соединение, состоящее из счаленных	

³ В любом случае компетентные органы относят к категории паромов все не передвигающиеся свободно суда.

⁴ Компетентные органы могут приравнивать некоторые нежесткие соединения к толкаемым составам.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>борт о борт судов, ни одно из которых не находится впереди моторного судна, обеспечивающего движение группы;</p>	
<p>(o) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на стоянке", когда они непосредственно или иным образом стоят на якоре или ошвартованы у берега;</p>	
<p>(p) судно, соединение плавучего материала или плавучая установка считаются "на ходу", когда они непосредственно или иным образом не стоят на якоре, не ошвартованы у берега и не стоят на мели. <u>Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин "остановиться" означает остановку по отношению к берегу;</u> (15)</p>	<p>(15) СДСв: Для идущих судов, соединений плавучего материала или плавучих установок термин "остановиться" означает остановку по отношению к берегу</p>
<p>(q) <u>термин "судно, занятое рыбной ловлей" означает любое судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность;</u> (16)</p>	<p>(16) СД: термин "судно, занятое рыбной ловлей" означает любое судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, ярусных крючковых снастей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность; однако он не относится к судам, ведущим лов рыбы с помощью буксирных крючковых снастей или других орудий лова, которые не ограничивают его маневренность</p>
<p>(r) термины "белый огонь", "красный огонь", "зеленый огонь", "желтый огонь" и "синий огонь" означают огни(17), <u>цвета которых соответствуют предписаниям приложения 4 к настоящим Правилам;</u> (18)</p>	<p>(17) Р: t) согласно требованиям, касающимся цвета и силы света, и одобрению сигнальных фонарей для внутренних водных путей (18) СДСв: соответствуют предписаниям приложения 4 к настоящим Правилам</p>
<p>(s) термины "яркий огонь", "ясный огонь" и "обыкновенный огонь" означают огни (19), <u>светосила которых соответствует предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам;</u> (20)</p>	<p>(19) Р: t) согласно требованиям, касающимся цвета и силы света, и одобрению сигнальных фонарей для внутренних водных путей (20) СДСв: соответствуют предписаниям приложения 5 к настоящим Правилам</p>
<p>(t) термины "частый проблесковый огонь" и "очень частый проблесковый огонь"</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
означают ритмичные огни с 50-60 и 100-120 проблесками в минуту;	
(u) термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около 1 секунды, термин "продолжительный звук" - звук продолжительностью около 4 секунд, причем интервал между двумя последовательными звуками равен примерно 1 секунде;	
(v) термин "серия очень коротких звуков" означает серию по меньшей мере из шести звуков продолжительностью около 1/4 секунды каждый, отделенных паузами продолжительностью около 1/4 секунды; (21)	(21): СвД: термин "серия ударов" означает двойной удар в колокол
(w) <u>термин "трехтональный звуковой сигнал" означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд. Частота звуков должна находиться в пределах от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончатся самым высоким тоном;</u> (22)	(22) СДСв: термин "трехтональный звуковой сигнал" означает три раза повторяющийся сигнал из трех звуков разной тональности, следующих непосредственно один за другим, общей продолжительностью около 2 секунд Частота звуков должна находиться в пределах от 165 до 297 Гц, а между самым высоким и самым низким звуками разница должна составлять по крайней мере два полных тона. Каждая состоящая из трех звуков серия должна начинаться с самого низкого тона и кончатся самым высоким тоном
(x) термин "ночь" означает период времени между заходом и восходом солнца;	
(y) термин "день" означает период времени между восходом и заходом солнца;	
(z) <u>термин "состояние усталости" означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции;</u> (23)	(23) СДСв: термин "состояние усталости" означает состояние, наступающее в результате недостаточного отдыха или заболевания и выражающееся в отклонениях от нормы поведения и снижении быстроты реакции

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>(aa) <u>термин "состояние опьянения" означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных подобных веществ и определяемое по результатам лабораторных анализов или по клиническим признакам в соответствии с национальным законодательством и практикой;</u>(24)</p>	<p>(24) СД: термин "состояние опьянения" означает состояние, наступающее в результате употребления алкоголя, наркотиков, медикаментов или иных подобных веществ и определяемое по результатам лабораторных анализов или по клиническим признакам в соответствии с национальным законодательством и практикой Св: термин "состояние опьянения" означает, что человек считается в состоянии опьянения, если его кровь, анализ крови и мочи или другой метод измерения подтвердят, что уровень алкоголя в крови превышает 0,5 г/Кг или если присутствие алкоголя в крови подтверждают надлежащие средства для определения степени опьянения выше 0,5 г/Кг (алькометр и т.п.), или если наблюдения эксперта, независимо от уровня алкоголя в крови, выявляют признаки алкогольного нарушения. Таким же образом, человек под воздействием наркотиков, лекарств или других подобных веществ также будет считаться в состоянии алкогольного опьянения на основе результатов лабораторных анализов или клинических признаков</p>
<p>(bb) <u>термин "водный мотоцикл" означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические средства движения, которое способно нести на своем борту одного или нескольких человек и которое построено или предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные суда</u>⁵.(25)</p>	<p>(25) СДСв: термин "водный мотоцикл" означает любое малое судно, которое использует свои собственные механические средства движения, которое способно нести на своем борту одного или нескольких человек и которое построено или предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур, например водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и другие аналогичные суда</p>

⁵ Компетентный орган может отнести водный мотоцикл к плавучему материалу, а не к малым судам.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
(cc) Термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования ^{6,7} .	
(dd) <u>Термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин;</u> (26)	(26) СДСв: Термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин
(27)	(27) ДСв: термин "фарватер" означает участок водного пути, используемый для судоходства при данном уровне воды и обозначенный сигнальными знаками
(ee) <u>Термин "безопасная скорость" означает такую скорость, при которой судно или состав может плавать в условиях безопасности, осуществлять маневры и останавливаться в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.</u> (28)	(28) СДСв: Термин "безопасная скорость" означает такую скорость, при которой судно или состав может плавать в условиях безопасности, осуществлять маневры и останавливаться в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях
(29)	(29) Р: "плавание с радаром"
(30)	(30) Р: "ППОГР"
(31)	(31) Р: "направление вверх"
(32)	(32) РСв: Термин "левый и правый берег" означают левую и правую сторону реки, смотря с истока реки в сторону её устья
Статья 1.02 – Судоводитель⁸	
1. Каждое судно или соединение плавучего материала, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача, должны	(33) Р: Судоводитель является компетентным, если он обладает Рейнским патентом или признанной

⁶ Если компетентные органы требуют наличия таких актов на борту судна.

⁷ Компетентные органы могут дать разъяснения в части, касающейся применимости данного термина к судам, плавающим на определенных внутренних водных путях или на отдельных их участках, например когда суда вынуждены ограничивать свою скорость.

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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
управляться лицом, имеющим необходимую для этого квалификацию ^{9,10} . (33) Это лицо далее именуется "судоводителем".	квалификацией
2. Каждый состав должен также управляться судоводителем, имеющим необходимую для этого квалификацию ¹¹ Судоводитель назначается следующим образом:	
(а) 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 (34); <u>однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем состава является судоводитель второго судна;</u>	(34) СРСв: 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) <u>в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами(35), водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава</u> ¹² . (36)	(35) СРСв: в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами (36) СР: В толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача, находящегося справа, является водителем состава Св: водитель толкача, имеющего наибольшую движущую силу, является

⁹ Компетентные органы могут не предписывать это положение для некоторых соединений плавучего материала и немоторных 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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
(е) в других случаях судоводитель состава должен назначаться, когда в этом возникает необходимость.	водителем состава
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. <u>Любая плавучая установка должна находиться под ответственностью какого-либо (37) лица. Это лицо должно отвечать за соблюдение положений настоящих Правил (38) на этой плавучей установке. (39)</u>	(37) Св: компетентного (38) Св: и других специальных указаний, полученных от представителей компетентных властей (39) СВСв: 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.(40)	(40) Св: Уполномоченный представитель компетентных властей может подвергнуть судоводителя тестам, с использованием подходящих средств и инструментов (алькометр и т.п.) или привести его для наблюдения экспертами с целью выяснить, не является ли он в состоянии опьянения.

¹³ Если обстоятельства делают необходимым совместное плавание двух или более судов и/или составов (например, при помощи ледакола), то взаимоотношения между судоводителями определяются компетентным органом.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
	Судоводитель обязан пройти тесты или экспертное наблюдение
7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:	
(a) оператор либо владелец этого судна или соединения;	
(b) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08.	
Статья 1.03 – Обязанности экипажа и других лиц, находящихся на борту	
1. Члены экипажа обязаны выполнять распоряжения судоводителя судна в рамках возложенных на него обязанностей. Они должны содействовать соблюдению предписаний настоящих Правил и других применяемых положений.	
2. Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения судоводителя в интересах безопасности плавания или порядка на борту.	
3. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица, которые временно сами определяют маршрут и скорость судна, также несут соответствующую ответственность за соблюдение предписаний настоящих Правил.	
4. Находящиеся на вахте члены экипажа, а также другие находящиеся на борту судна лица, временно участвующие в управлении движением судна, не должны находиться в состоянии усталости или опьянения.	
Статья 1.04 – Общая обязанность проявлять бдительность	
1. <u>Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью.</u> (41)	(41) С: Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью
2. Даже при отсутствии специальных предписаний в настоящих Правилах судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью проявлять бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
а) опасности для человеческой жизни;	
б) повреждения судов или соединений плавучего материала, берегов и всякого рода сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;	
с) создания препятствий для судоходства; и	
д) <u>нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовых или причальных сооружениях</u> (42) и окружающей среде.	(42): С: членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовых или причальных сооружениям и
3. <u>Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.</u> (43)	(43) С: Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок
Статья 1.05 – Управление в особых обстоятельствах	
Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности судоводители должны принимать все меры, которые диктуются обстоятельствами, даже если они вынуждены из-за этого отступить от настоящих Правил.	
Статья 1.06 – Использование водного пути	
(44) Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и соединений плавучего материала должны соответствовать техническим данным <u>водного пути</u> (45) и искусственных сооружений ¹⁴ .	(44) Р: без ущерба для параграфов 8.08, 9.02, 10, 10.01, 10.02, 11.01, 11.02, 11.03, 11.04 и 11.05 данных правил (45) Св: форватера; СРД: водного пути
Статья 1.07 – Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров	
Статья 1.07 – Максимальная загрузка (46); максимальное число пассажиров	(46) Р: Максимальная загрузка, видимость, максимальное число пассажиров
1. Суда не должны загружаться так, чтобы ватерлиния находилась над нижним пределом грузовой марки.	

¹⁴ Компетентные органы могут в связи с этим предписать правила с учетом в случае необходимости интенсивности движения.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>2. <u>Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования</u>¹⁵. (47)</p>	<p>(47) С: Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования Р: прямая видимость на 350 метра впереди судном. Допускается компенсация для видимости сзади судна и при прохождении под мостами и через шлюзы СвД: Загрузка не должна нарушать остойчивость судна и мешать видимости из рулевой рубки. Загрузка не должна ограничивать прямой или косвенный обзор для находящегося на ходу судна или состава более чем на 350 м</p>
<p>3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами. На борту высокоскоростных судов не может находиться больше человек, чем имеется сидений.</p>	
<p>4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:</p>	
<p>а) для судов шириной менее 9,5 м при загрузке контейнеров более чем в один ярус;</p>	
<p>б) для судов шириной 9,5 м или более, <u>но менее 11 м</u> (48) при загрузке контейнеров более чем в два яруса;</p>	<p>(48) СРСв: но менее 11 м</p>
<p>с) <u>(49) для судов шириной 9,5 м или более, но менее 11 м при загрузке контейнеров более чем в два яруса;</u></p>	<p>(49) Р: для судов шириной в 11 метров или более: - при загрузке судна на более, чем три ширины и на более, чем два яруса контейнеров; - при загрузке контейнеров более чем в</p>

¹⁵ Компетентные органы могут также предписать использование перископов с плоским отражателем.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
	три яруса. СДСв: для судов шириной 9,5 м или более, но менее 11 м при загрузке контейнеров более чем в два яруса
d) для судов шириной 15 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса. (50)	(50) СДСв: для судов шириной 15 м и более при загрузке контейнеров более чем в три яруса
Статья 1.08 – Конструкция, оборудование и экипаж судов	
1. Конструкция и оборудование судов и <u>соединений плавучего материала</u> (51) должна обеспечивать безопасность находящихся на борту лиц и безопасность судоходства, а также соблюдение требований настоящих Правил. (52)	(51) СДСв: и соединений плавучего материала (52) Св: и других применяемых правил
2. Все суда, <u>за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей</u> (53), должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. <u>Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания.</u> (54)	(53) СДСв: за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей (54) СДСв: Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания Р: Требования удовлетворены, если у судна имеется судовое удостоверение согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне; постройка и оборудование судна полностью соответствуют содержанию судового удостоверения и экипаж и деятельность соответствуют Правилам освидетельствования судов на Рейне
(55)	(55) Св: 3. На борту всех судов, выполняющие перевозку опасных грузов, будет один член экипажа, квалифицированный для перевозки опасных грузов в соответствии с применяемыми правилами по перевозке опасных грузов

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
Статья 1.09 – Управление судном	
1. За румпелем или штурвальным колесом (56) во время плавания должно находиться по крайней мере одно квалифицированное лицо не моложе 16 лет ¹⁶ .	(56) Св: За исключением судов, упомянутых в статье 1.08, параграф 2 Р: ограничения в возрасте не касается малых немоторных судов
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. <u>Если достаточно широкий обзор невозможен, то он должен иметь возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим при достаточном поле зрения четкое и неискаженное изображение.</u> (57)	(57) СДСв: 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. <u>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 b) статьи 4.05. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах.</u> (58)	(58) СДСв: 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 b) статьи 4.05. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах
Статья 1.10 – Судовые документы и другие документы	
1. На борту судов должны находиться: а) судовое свидетельство (59),	(59) Св: сертификат регистрации; СДР:

¹⁶ Компетентные органы могут предписывать другие положения в отношении возраста.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
	судовое свидетельство
<p>b) <u>(60) мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов) (61),</u></p>	<p>(60) Р: б) Рейнский патент или иной документ, ссылающийся на Правила выдачи дипломов для плавания по Рейну, для судоводителя; и для экипажа - индивидуальная служебная книжка или Рейнский патент или иной документ, ссылающийся на Правила выдачи дипломов для плавания по Рейну с) заполненный должным образом, судовой журнал, включающий сертификат, упомянутый в приложении К к Правилам освидетельствования судов на Рейне д) свидетельство по выдаче судовых журналов е) свидетельство членства в Правилах выдачи дипломов для плавания по Рейну f) мерительное свидетельство судна g) свидетельство об установке и работе записывающего оборудования и его юридическая запись h) патент на радар или иной документ, ссылающийся на Правила выдачи патента на радар; данные документы не нужны, если карточка Рейнского патента включает запись «Радар» или другую запись в свидетельствах, ссылающихся на Правила выдачи дипломов для плавания по Рейну i) свидетельство об установке и эксплуатации радарного оборудования и указателя скорости изменения курса k) радиотелефонное свидетельство для эксплуатации радиотелефонного оборудования согласно Приложению 5 Правил о соглашении о радиотелефонной службе на внутренних водных путях l) свидетельство "Присвоение частоты " m) Справочник по радиотелефонии для внутренних водных путей, общая часть и региональная часть n) заполненный соответствующим</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
	<p>образом журнал контроля за маслом</p> <p>o) свидетельство для котлов и вспомогательных механизмах</p> <p>p) свидетельство для установок, работающих на сжиженном газе</p> <p>q) свидетельство для электрических установок</p> <p>r) Свидетельство о проверке переносных огнетушителей и стационарных установок пожаротушения</p> <p>s) Свидетельство о проверке подъемных кранов</p> <p>t) Свидетельство, упомянутое в ППОГР 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3</p> <p>u) свидетельство, подтверждающее остойчивость для перевозки контейнеров, включая план размещения или манифест для каждой загрузки, и методы подсчета будут предоставлены для подтверждения остойчивости предыдущей или стандартной нагрузки с объяснением выбранного метода подсчета</p> <p>v) Свидетельство о длительности и границах мест стройки, где позволено проведение работ</p> <p>w) На участке между Базелем и Мангейм, для судов длиной более 110 м: согласно § 22a.05 Nr.2 буква b Правил освидетельствования судов на Рейне (61) Св: мерительное свидетельство; Д: мерительное свидетельство (только для судов, предназначенных для перевозки грузов); С: свидетельство водоизмещения (только для судов, предназначенных для перевозки грузов)</p>
c) (62) <u>судовая роль</u> ,	(62) Д: за исключением судов без экипажа СДР: судовая роль или
d) (63) <u>судовой журнал</u> ¹⁷ ,	(63) Д: только для моторных судов
e) <u>удостоверение или удостоверения</u>	(64) СДР: удостоверение или

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

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>судоводителя, принадлежащие судоводителям судна, а для других членов экипажа - должным образом заполненная служебная книжка. (64)</u>	удостоверения судоводителя, принадлежащие судоводителям судна, а для других членов экипажа - должным образом заполненная служебная книжка Св: судовое удостоверение
(65)	(65) Д: и суда с экипажами, упомянутые в 8.1.2.1, 8.1.2.2 и 8.1.2.3 приложения о сертификатах ВОПОГ-Д.
а также другие документы, касающиеся судоходства, которые требуются в соответствии с международными договорами или соглашениями.	
2. <u>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. (66)</u>	(66) СДСв: 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. <u>На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания¹⁸.(67)</u>	(67) СДСв: На борту соединений плавучего материала должно находиться национальное свидетельство на право плавания
4. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.	
5. Однако наличие судового свидетельства и мерительного свидетельства не является обязательным на борту толкаемых барж, на которых имеется металлическая пластинка со следующими данными:	

18

Компетентные органы могут освободить от выполнения этого положения.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>Регистрационный номер:</p> <p>Судовое свидетельство:</p> <p>Компетентный орган:</p> <p>Действителен до:</p> <p>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.</p> <p>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 баржи¹⁹.</p>	
Статья 1.11 – Правила плавания	
<p>Один экземпляр обновленных правил плавания, применяемых на данном водном пути, должен находиться (68) на борту каждого судна, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкача (69), и на каждом соединении плавучего материала²⁰.</p>	<p>(68) Р: правила плавания в электронном виде также допускаются</p> <p>(69) Р: малые суда</p>
Статья 1.12 – Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия	
<p>1. Запрещается выставлять за борт судов и соединений плавучего материала предметы, которые могут представлять опасность для судов (70), соединений плавучего материала, плавучих установок и устройств на водном пути или на прилегающей к нему местности.</p>	<p>(70) Р: упомянутые в положении 1.04</p>
<p>2. Когда якоря подняты, они не должны находиться ниже уровня дна или киля судна либо нижней плоскости <u>соединения</u></p>	<p>(71) СДСв: соединения плавучего материала</p> <p>Св: и никакая их часть не должна быть</p>

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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>плавучего материала. (71)</u>	постоянно погруженной в воду
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. (72)	(72) Св: когда это препятствие может представить опасность для плавания, он также должен поместить на нем веху
Статья 1.13 – Предохранение сигнальных знаков водного пути	
<p>1. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути (щитами, бакенами, поплавками, буями и т.д.) для ошвартовки или вывода судов или соединений плавучего материала, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.</p> <p>2. Если судно или соединение плавучего материала переместило предмет или повредило установку, являющуюся частью системы сигнализации водного пути, то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.</p> <p>3. Как правило, каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные органы о всех случаях или авариях, замеченных на сигнализационных устройствах (потухший огонь, перемещение бакена, повреждение сигнала и т.д.).</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
Статья 1.14 – Повреждение искусственных сооружений	
<p>Если судно или соединение плавучего материала повредит искусственное сооружение (шлюз, мост и т.д.), то судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы.</p>	
Статья 1.15 – Запрещение сброса в водный путь	
<p>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.</p> <p>2. В частности, запрещается выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой.</p> <p>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.</p>	
Статья 1.16 – Спасание и оказание помощи	
<p>1. При аварии, чреватой опасностью для находящихся на борту лиц, судоводитель должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.</p> <p>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.</p>	
Статья 1.17 – Севшие на мель или затонувшие суда	
<p>1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна либо севшего на мель или расчленившегося соединения плавучих материалов должен известить об этом в</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Если авария произошла при проходе через шлюз, то судоводитель должен немедленно сообщить о случившемся обслуживающему персоналу шлюза.</p>	
(73)	<p>(73) Св: 4. Когда судна, упомянутые параграфами 1, 2 и 3 этой статьи, являются частью толкаемого или буксируемого состава или счаленной группы, судоводитель конвоя или счаленной группы отвечает за соблюдение положений данной статьи</p> <p>Д: 4. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счаленную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются судоводителем состава или счаленной группы</p>
Статья 1.18 – Обязательство освободить фарватер	
<p>1. Если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединение плавучего материала или потерянный судном или соединением</p>	

<p>Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*</p>	<p>Примечания</p>
<p>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.</p>	
<p>(74)</p>	<p>(74) Р: 3. При обязательстве очистить канал от находящегося на мели или затонувшего судна, находящегося на мели соединения плавучего материала или потерянного судном предмета, должны быть приняты во внимание национальные правила. Д: 3. Если судно, упомянутое в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входило в состав или счаленную группу, обязанности, предписанные указанными пунктами, исполняются судоводителем состава или счаленной группы</p>
<p>(75)</p>	<p>(75) Р: Компетентные власти могут начать очищение немедленно, если административные усмотрения не допускают промедления Св: 4. Когда судна, упомянутые параграфами 1и 2 этой статьи, являются частью толкаемого или буксируемого состава или счаленной группы, судоводитель конвоя или счаленной группы отвечает за соблюдение положений данной статьи</p>
<p>Статья 1.19 – Особые распоряжения</p>	
<p>Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства. (76)</p>	<p>(76) Р: в случае пересечения границ ДСв: В частности, представители компетентных властей могут особым распоряжением запретить выход судна в плавание: а) если судно не имеет судового удостоверения или национального свидетельства на право плавания или эти документы недействительны; б) если судно не отвечает положениям статьи 1.07;</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
	<p>c) если экипаж или снабжение судна не отвечает положениям статьи 1.08</p> <p>d) когда способности судоводителя и экипажа на вахте понижены, вследствие состояния усталости или опьянения</p>
Статья 1.20 – Контроль	
<p>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.</p>	
Статья 1.21 – Особые перевозки	
Статья 1.21 – Особые перевозки (77)	(77) Р: машины-амфибии
1. Особыми перевозками считаются любые передвижения на судоходном пути:	
<p>а) судов или составов, которые не отвечают предписаниям статей 1.06 и 1.08;</p>	
<p>б) плавучих установок или <u>соединений плавучего материала</u>(78) кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений.</p>	(78) СДСв: соединений плавучего материала
2. Эти особые перевозки допускаются только по особому разрешению, выдаваемому компетентными органами участков, по которым должны выполняться эти перевозки.	
3. <u>При перевозках должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая.</u> (79)	(79) При перевозках должны соблюдаться условия, определяемые этими органами для каждого отдельного случая
4. Для каждой перевозки назначается судоводитель с учетом положений статьи 1.02.	
(80)	(80) Р: 2. в данных правилах машины-амфибии рассматриваются как малые судна

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
	Св: Перед выдачей разрешения на перевозки, упомянутые в первом параграфе данной статьи, компетентные власти могут запросить осмотр и проверку навигационного умения компетентной организацией
Статья 1.22 – Специальные временные предписания	
Судоводители должны соблюдать любые временные предписания, издаваемые компетентными органами в особых случаях для обеспечения безопасности или надлежащего порядка судоходства и публикуемые в целях уведомления.	
(81)	(81) Р: 2. Эти предписания должны быть предписаны в случае проведения работ над водным путем, военных учений, общественных мероприятиях, упомянутых в положении 1.23, и из-за условий на водном пути. На некоторых участках, где специальное внимание необходимо и которые обозначены буями, вехами и другими сигналами или предупреждениями, они могут запретить судоходство в ночное время или прохождение судов со слишком большой осадкой. 3. Предписания, упомянутые в параграфе 1 также касаются предписаний, которые могут быть установлены, когда кажется необходимым принять меры в правилах плавания, в ожидании изменения действующих правил или в порядке испытания. Данные предписания будут действовать в течение не более трех лет. Они будут введены одновременно во всех прибрежных странах и отменены при таких же условиях
Статья 1.23 – Разрешение манифестаций	
(82) Проведение спортивных мероприятий, водных праздников и других манифестаций, которые могут нанести ущерб безопасности или надлежащему порядку навигации, зависит от разрешения компетентных органов.	(82) S: 1. Организаторы спортивных мероприятий, регат и другой общественной деятельности на водных путях из статьи 1.0 настоящих Правил проинформируют компетентные власти за двадцать дней до данных событий

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Глава 2 МАРКИ И ШКАЛЫ ОСАДКИ, ОБМЕР СУДОВ	
Статья 2.01 – Оознавательные знаки судов, за исключением малых судов	
Статья 2.01 – Оознавательные знаки судов, за исключением малых судов (83)	(83) Р: и морских судов
1. Каждое судно, за исключением малых судов (84), должно иметь на корпусе или на прочно прикрепленных щитках или табличках следующие оознавательные знаки:	(84) Р: и морских судов
(а) Название или эмблема Название судна наносится на обоих бортах судна(85); <u>на моторных судах оно, кроме того, (86) должно наноситься так, чтобы быть видимым сзади. Если в счаленной группе толкаемом составе одна или несколько надписей с названием моторного судна заслонены, то это название должно повторяться на щитках, установленных таким образом, чтобы быть хорошо видимыми в тех направлениях, в которых они заслонены другими судами. Если судно не имеет названия или эмблемы, то на нем наносится либо название (или обычное сокращенное название) организации, которой оно принадлежит, за которым в случае необходимости, следует номер, либо регистрационный номер, за которым следуют для указания страны, в которой находится порт приписки или место регистрации, литера или литеры, предусмотренные для этой страны в приложении 1 к настоящим Правилам.</u>	(85) Р: кроме толкаемых барж (86) СДСв: на моторных судах оно, кроме того
(б) Порт приписки или место регистрации Название порта приписки или регистрации наносится либо на обоих бортах судна, либо на его корме, и за ним должны следовать литера или литеры, предусмотренные для страны, в которой находится порт приписки или место регистрации.	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>2. Кроме того, за исключением малых судов,</p> <p>а) на каждом предназначенном для перевозки грузов судне следует указывать его грузоподъемность в тоннах. Это указание должно наноситься на обоих бортах судна на корпусе или на прочно прикрепленных щитках;</p> <p>б) на каждом судне, предназначенном для перевозки пассажиров, следует указывать максимальное разрешенное количество пассажиров. Это указание должно помещаться на борту судна на видном месте.</p>	
<p>3. Указанные выше опознавательные знаки наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквами (87), причем нестираемой считается надпись, сделанная масляной краской. Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих обозначений – не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте. Буквы должны быть светлого цвета на темном фоне или темного цвета на светлом фоне.</p>	<p>(87) Св: числа четкими и нестираемые арабскими цифрами и буквы четкими и нестираемыми латинскими буквами</p>
<p><u>4. В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки.</u> (88)</p>	<p>(88) СРД: 4.В качестве исключения из положений вышеприведенных пунктов морские суда могут сохранять свои опознавательные знаки</p>
<p><u>5. Днем суда на ходу, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг. Высокоскоростные суда могут нести вместо государственного флага щит, по форме и цвету соответствующий государственному флагу.</u> (89)</p>	<p>(89) СДСв: 5. Днем суда на ходу, которые имеют экипаж, должны нести на кормовой части свой государственный флаг. Высокоскоростные суда могут нести вместо государственного флага щит, по форме и цвету соответствующий государственному флагу</p>
<p>Статья 2.02 – Опознавательные знаки малых судов²¹</p>	
<p>1. Малые суда должны иметь официальные регистрационные знаки; если такие знаки не предписаны, то они должны указывать:</p>	

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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
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 2.03 – Обмер судов	
Каждое судно внутреннего плавания, за исключением малых судов, предназначенное для перевозки грузов, должно быть обмерено.	
Статья 2.04 – Грузовые марки и шкалы осадки ²²	
1. Каждое судно, за исключением малых судов, должно иметь марки, указывающие плоскость максимальной осадки. Способы определения максимальной осадки судов внутреннего плавания и условия проставления грузовых марок определяются правилами, касающимися технических предписаний, которые соответствуют <u>Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17) (TRANS/SC.3/104)</u> (90) (91) (92) (93). Для морских судов ватерлиния в пресных водах летом заменяет грузовую марку.	(90) С: Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17) (TRANS/SC.3/104) (91) Св: Директиве 2006/78/77 ЕС (92) Р: Правилам освидетельствования судов на Рейне (93) Д: приложению 2

22

Компетентные органы могут не предписывать таких марок и шкал.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>2. Каждое судно, осадка которого может достигать 1 м (94), должно иметь шкалы осадки. <u>Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.</u>(95)(96)</p>	<p>(94) Р: за исключением малых судов (95) СДСв: Условия проставления шкал осадки судов внутреннего плавания указаны в приложении 2 к настоящим Правилам (96) Принципы проставления шкал осадки судов указаны в Правилах освидетельствования судов на Рейне</p>
Статья 2.05 – Оознавательные знаки якорей	
<p>1. Якоря судов (97) должны нести нестираемые опознавательные знаки. Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен. (98)</p>	<p>(97) Св: за исключением малых судов (98) Р: Они должны нести номер судового свидетельства и литеру Комиссии по освидетельствованию или имя и место проживания владельца судна</p>
<p>2. Положения пункта 1 не применяются к якорям морских и малых судов. (99)</p>	<p>(99) Р: и судов, плавающих по Рейну в порядке исключения</p>
Глава 3 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДОВ	
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
Статья 3.01 – Применение и определения	
<p>1. <u>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, 3.23 и 3.26 применяются также к судам, соединениям плавучего материала или плавучим установкам, если они находятся на мели.</u></p>	<p>(*) Различия в номерах статей в ЕПСВВП, РПР, ОППД и ПКРС вызваны разными концепциями данной главы (в ОППД и ПКРС дневная и ночная сигнализация описывается в отдельных статьях)</p>
<p>2. Днем, когда этого требуют условия видимости, следует также применять сигнализацию, предписанную для ночи.</p>	
<p>3. В целях применения настоящей главы толкаемые составы, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м, рассматриваются как одиночные моторные суда. (100) (101)</p>	<p>(100) Р: Счаленная группа длиной, не превышающей 140 м, рассматривается как толкаемый состав той же длины (101): ДСв: также счаленные группы, максимальные размеры которых не превышают 110 м по длине и 23 м по ширине, рассматриваются как одиночные моторные суда таких же размеров</p>
<p>4. Схематические изображения сигналов, предписанных в настоящей главе, приведены в приложении 3 к настоящим Правилам.</p>	
<p>5. В настоящей главе:</p>	
<p>а) термин "топовый огонь" означает яркий белый огонь, излучающий</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
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°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°30' и расположен таким образом, чтобы этот свет был виден от направления прямо по носу судна до 22°30' позади траверза борта;	
c) термин "кормовой огонь" означает ясный или обыкновенный (102) 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°30' с каждого борта;	(102) Д: или желтый огонь
d) термин "огонь, видимый со всех сторон" означает огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 360°;	
e) <u>термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок(103), над корпусом судна.</u> (104) (105)	(103) СДСв: термин "высота" означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок (104) С: над корпусом судна (105) ДСв: над плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке
Статья 3.02 – Огни	
Статья 3.02 – Огни (106)	(106) Р: и ходовые огни.
Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах огни должны излучать постоянный(107) и равномерный свет. (108)	(107) Р: видимый со всех сторон (108) Р: Ходовые огни могут использоваться, только если а) их корпус, вспомогательное оборудование, световые источники имеют печать соответствия, которая требуется в Предписаниях, касающихся цвета и силы света, и одобрению сигнальных фонарей для плавания по Рейну. б) Их огни соответствуют

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
	<p>вышеуказанным предписаниям в отношении горизонтальной диффузии, цвета и силы.</p> <p>3. Ночная сигнализация не-моторных сооружений, находящихся на остановке, не обязана соответствовать требованиям, указанным в параграфе 2</p>
Статья 3.03 – Щиты, флаги и вымпелы	
<p>1. Если не указано иное, предписанные в настоящих Правилах щиты и флаги должны быть прямоугольными.</p>	
<p>2. Окраска щитов, флагов и вымпелов не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.</p>	
<p>3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:</p>	
<p>а) длина и ширина щитов и флагов составляют соответственно не менее 1 м или <u>не менее 0,60 м для малых судов</u>(109);</p>	(109) СДСв: или не менее 0,60 м для малых судов
<p>б) длина вымпелов составляет не менее 1 м и ширина основания – не менее 0,50 м.</p>	
Статья 3.04 – Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы	
<p>1. Предписанные в настоящих Правилах цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают то же изображение.</p>	
<p>2. Их окраска не должна быть ни поблекшей, ни загрязненной.</p>	
<p>3. Их размеры должны быть достаточными для того, чтобы обеспечивать их хорошую видимость; это условие считается выполненным в случае, если:</p> <p>(а) высота цилиндров составляет не менее 0,80 м и диаметр – не менее 0,50 м;</p> <p>(б) диаметр шаров составляет не менее 0,60 м;</p> <p>(с) высота конусов составляет не менее 0,60 м и диаметр основания – не менее 0,60 м;</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
(d) высота двойных конусов составляет не менее 0,80 м и диаметр основания – не менее 0,50 м.	
(110)	(110) Как исключение из требований параграфа 3, для малых судов корпуса сигнализации может быть меньшего размера, пропорционального размеру малого судна; однако, они должны быть достаточно большими, чтобы их было видно
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	
Статья 3.06 – Запасные огни (111)	(111) СДСв: Запасные огни
<u>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.</u> (112)	(112) СДСв: 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	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
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.	
Статья 3.08 – Ходовая сигнализация одиночных моторных судов	
1. Одиночные моторные суда должны нести:	
Ночью:	
а) топовый огонь, расположенный в передней части судна по его оси и устанавливаемый на высоте не менее 5 м (113) (114) ²³ (115)	(113) Св:6 (114) СРД:5 (115) РД: Эта высота может быть уменьшена до 4 м, если длина судна не превышает 40 м
б) 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 (116) (117) (118); они должны заслоняться с внутренней стороны судна таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь с правого борта;	(116) СДСв: и не прямо перед ним (117) Св: и, где возможно, на внешней части самой широкой части судна (118) Р: 1 м сзади него
с) кормовой огонь, расположенный в задней части судна по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для обгоняющего судна, (119)(120) ²⁴ .	(119) СДСв: по его оси и на такой высоте, чтобы он был хорошо видимым для обгоняющего судна (120) Св: или судна идущего сзади.
2. <u>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</u>	(121) СДС: 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

²³ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

²⁴ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать другие кормовые огни.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>расстояние по вертикали. (121) <u>Одинокое моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь. (122)</u></u>	в три раза превышало расстояние по вертикали (122) СРСв: Одинокое моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь
3. <u>Ночью моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в пунктах 1 и 2 выше. (123)</u> <u>Если моторное судно следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то это судно должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09. (124)</u>	(123) СДСв: Ночью моторное судно, которое временно следует за вспомогательным моторным судном, должно сохранять огни, предусмотренные в пунктах 1 и 2 выше (124) С: Если моторное судно следует днем за одним или несколькими вспомогательными моторными судами, то это судно должно нести желтый шар, предусмотренный в пункте 3 статьи 3.09
4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью: - два желтых ярких очень частых проблесковых огня. Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на высоте примерно 1 м в подходящем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.	
5. <u>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. (125)</u>	(125) СДСв: При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда могут нести топовые огни, предусмотренные выше в пунктах 1 и 2, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно
6. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ни к паромам.	
Статья 3.09 – Ходовая сигнализация буксируемых составов	
1. Головное моторное судно буксируемого состава и вспомогательное моторное судно, идущее перед другим моторным судном, толкаемым составом или счаленной группой, должны нести:	
Ночью:	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>а) два топовых огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м в передней части по оси судна, причем <u>верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м</u>²⁵ (126) (127), а нижний огонь, по возможности, на высоте не менее 1 м над бортовыми огнями;</p>	<p>(126) СР: верхний огонь устанавливается на высоте не менее 5 м (127) ДСв: при этом верхний огонь должен отвечать требованиям положений пункта 1 а) статьи 3.08</p>
<p>б) бортовые огни, отвечающие требованиям пункта 1 б) статьи 3.08;</p>	
<p>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 счаленной группы, перед которой идет вспомогательное судно,</p>	
<p>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.</p>	
<p>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:</p>	
<p>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),</p>	

²⁵ Компетентные органы могут предписать высоту менее 5 м.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>Днем: цилиндр, предписанный в пункте 1 выше.</p> <p>В случае если судно, соединение плавучего материала или плавучая установка перемещаются с помощью нескольких моторных судов, данное предписание применяется к каждому из них.</p>	
<p>3. <u>Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, должны нести:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м²⁶,</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</u></p> <p><u>Однако</u></p> <p>а) <u>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;</u></p> <p>б) <u>если в составе имеется ряд - более двух - счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.</u></p> <p><u>Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.</u></p> <p>(128)</p>	<p>(128) СРСв: Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, должны нести:</p> <p>Ночью: видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м²⁷,</p> <p>Днем: желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.</p> <p>Однако</p> <p>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;</p> <p>б) если в составе имеется ряд - более двух - счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.</p> <p>Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды</p>

²⁶ Компетентные органы могут предписывать высоту менее 5 м.

²⁷ Компетентные органы могут предписывать высоту менее 5 м.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>4. Судно или суда, расположенные в конце буксируемого состава, должны нести, помимо сигнализации, предписанной в пункте 3 выше:</p> <p>Ночью: кормовой огонь, отвечающий требованиям пункта 1 с) статьи 3.08.</p> <p>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.</p>	
<p>5. <u>При проходе под постоянным или сведенным (129) 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.</u> (130)</p>	<p>(129) Д: Подвижным (130) СДСв: При проходе под постоянным или сведенным (129) 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</p>
<p>6. <u>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:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08,</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>нести желтый шар.</u> (131)</p>	<p>(131) С: 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:</p> <p>Ночью: вместо белого огня нести бортовые огни, предписанные в пункте 1 b) статьи 3.08,</p> <p>Днем: нести желтый шар</p>
<p>7. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, буксирующим только малые суда, ни в случае буксировки малых судов.</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.10 – Ходовая сигнализация толкаемых составов	
<p>1. Толкаемые составы должны нести²⁸:</p> <p>Ночью:</p> <p>а) i) <u>три топовых огня в носовой части судна, находящегося в голове состава, или судна левого борта, находящегося в голове состава</u>(132) (133). 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 м²⁹(134) (135). Два нижних огня должны помещаться на расстоянии около 1,25 м один от другого и на расстоянии около 1,10 м под верхним огнем; (136)</p> <p>ii) <u>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).</u> <u>Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся</u>³⁰; (137)</p>	<p>(132) СР: судна, находящегося в голове состава, или судна левого борта, находящегося в голове состава</p> <p>(133) ДСв: огни, указанные в настоящем пункте, должно нести судно, находящегося в голове состава вблизи продольной оси состава</p> <p>(134) СРСв: 5</p> <p>(135) Д: 6</p> <p>(136) Д: Судно, находящегося вблизи продольной оси состава.</p> <p>(137) СРСв: топовый огонь в носовой части любого другого судна, общая ширина которого видна спереди. Этот огонь должен помещаться по возможности на 3 м ниже верхнего огня, указанного в подпункте i). Мачты, несущие эти огни, должны располагаться по продольной оси судна, на котором они находятся</p>
<p>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;</p>	
<p>с) i) три кормовых огня на толкаче, отвечающих требованиям пункта 1 с) статьи 3.08 и устанавливаемых по линии, перпендикулярной продольной оси, на расстоянии около 1,25 м один</p>	<p>(138) СРСв: 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</p>

²⁸ Компетентные органы могут предписывать использование ясных огней на водных путях небольшой ширины.

²⁹ Компетентные органы могут предписывать высоту менее 5 м.

³⁰ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписывать несение топовых и бортовых огней на толкаче.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>от другого и на высоте, достаточной для того, чтобы они не могли заслоняться одним из судов состава;</p> <p>ii) <u>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.</u> (138)</p>	<p>только два судна, которые находятся с наружной стороны состава</p>
<p>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.</p> <p><u>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.</u> (139)</p>	<p>(139) СРСв: 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</p>
<p>3. <u>При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, а также через плотину или шлюзы (140) топовые огни, предписанные в пункте 1 а) выше, могут находиться на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно.</u></p>	<p>(140) Д: подвижные (141) СДСв: 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</p>
<p>4. <u>Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше (142), на толкаче с правого борта (143) (144); другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) ii) выше³¹.</u> (145)</p>	<p>(142) СРСв: Толкаемые составы с двумя толкачами, идущими в счаленной группе, должны нести ночью кормовые огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше (143) СР: на толкаче с правого борта (144) Св: на толкаче, являющимся судоводителем состава (145) СРСв: другой толкач должен нести кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) ii) выше</p>

³¹ В случае, если компетентные органы предпишут, чтобы судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах являлся судоводителем состава, этот толкач должен нести огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.11 – Ходовая сигнализация счаленных групп	
<p>1. Счаленные группы должны нести: Ночью: а) топовый огонь на каждом судне, соответствующий требованиям пункта 1 а) статьи 3.08; <u>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;</u> (146) 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.</p>	<p>(146) СРСв: 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</p>
<p>2. <u>Положения приведенного выше пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами.</u> (147) <u>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.</u> (148)</p>	<p>(147) СДСв: 2.Положения приведенного выше пункта 1 применяются также к счаленным группам, которые следуют ночью за одним или несколькими вспомогательными моторными судами (148) ССв: 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</p>
<p>3. <u>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.</u> (149)</p>	<p>(149) СДСв: 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</p>
<p>4. Положения настоящей статьи не применяются ни к малым судам, ведущим в счале только малые суда, ни к малым судам, идущим в счале.</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
Статья 3.12 – Ходовая сигнализация парусных судов	
<p>1. Парусные суда должны нести: Ночью: бортовые огни, предписанные в пункте 1 б) статьи 3.08; однако эти огни могут быть не ясными, а обыкновенными огнями; кормовой огонь, предписанный в пункте 1 с) статьи 3.08.</p>	
<p>2. <u>Кроме огней, предписанных в приведенном выше пункте 1 настоящей статьи, парусное судно может нести:</u> <u>Ночью:</u> <u>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.</u> (150)</p>	<p>(150) СДСв: 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.</p>
<p>3. <u>Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, должно нести:</u> <u>Днем:</u> <u>черный конус вершиной вниз.</u> <u>Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден</u> ³². (151)</p>	<p>(151) ССв: Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, должно нести: Днем: черный конус вершиной вниз. Этот конус должен быть расположен как можно выше и в таком месте, где он лучше всего виден</p>
<p>4. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются к малым судам. <u>Положения пункта 2 не применяются к судам, указанным в статье 3.35.</u>(152)</p>	<p>(152) СДСв: Положения пункта 2 не применяются к судам, указанным в статье 3.35</p>
Статья 3.13 – Ходовая сигнализация малых судов	
<p>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</p>	<p>(153) ДСв: Однако в случае необходимости разрешается размещение топового огня на одинаковой высоте с бортовыми огнями (154) Св: но должен быть на 1 м перед ними</p>

³² Компетентные органы могут не требовать соблюдения этого положения на изолированных водных путях.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>огней, он должен быть ясным, а не ярким³³; (153) (154)</p> <p>(b) бортовые огни; эти огни могут быть обыкновенными, а не ясными и должны быть расположены либо:</p> <p style="padding-left: 40px;">как это предписано в пункте 1 b) статьи 3.08, либо</p> <p style="padding-left: 40px;">рядом или в одном фонаре по оси судна на носу или поблизости от него;</p> <p>(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.</p>	
<p>2. <u>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</u>³⁴. (155)</p>	<p>(155) СДСв: 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</p>
<p>3. Если малое судно буксирует или ведет в счале только малые суда, то ночью оно должно нести огни, предписанные в пункте 1 выше.</p>	
<p>4. Буксируемые или идущие в счале малые суда должны нести ночью обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Это предписание не применяется к судовым шлюпкам.</p>	
<p>5. Малые парусные суда должны нести: Ночью: либо бортовые огни и кормовой огонь, причем бортовые огни должны быть</p>	<p>(156) СДСв: либо, когда длина судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда</p>

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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p>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; <u>либо, когда длина судна составляет менее 7 м, обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. При приближении других судов эти суда должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь</u> ³⁵. (156)</p>	<p>должны, кроме того, показывать второй обыкновенный белый огонь</p>
<p>б. Одиночные малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны нести: Ночью: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон. Однако судовые шлюпки при тех же условиях должны показывать этот огонь лишь при приближении других судов.</p>	
<p><u>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.</u> (157)</p>	<p>(157) СДСв: 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</p>

³⁵ На отдельных внутренних водных путях компетентные органы могут предписать применение этого положения в отношении всех малых парусных судов.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.14 – Дополнительная сигнализация судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов ^{36 37}	
<p>1. Суда, совершающие перевозки определенных легковоспламеняющихся веществ, указанных в ВОПОГ (158) (159), должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ (160) (161):</p> <p>Ночью: синий огонь, Днем: синий конус вершиной вниз.</p> <p>Эти сигнальные знаки должны быть расположены в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. <u>Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и синим конусом в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м (162) над плоскостью грузовых марок. (163)</u></p>	<p>(158) Р: ППОГР (159) Д: ВОПОГ-Д (160) Р: ППОГР (161) Д: ВОПОГ-Д (162) СРСв: Синий конус может быть заменен синим конусом в носовой части и синим конусом в кормовой части судна, расположенными на высоте не менее 3 м (163) СР: над плоскостью грузовых марок</p>
<p>2. Суда, совершающие перевозки определенных веществ, представляющих опасность для здоровья и указанных в ВОПОГ (164) (165), должны нести, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ(166) (167):</p> <p>Ночью: два синих огня, Днем: два синих конуса вершиной вниз.</p> <p>Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии <u>около 1 м один</u></p>	<p>(164) Р: ППОГР (165) Д: ВОПОГ-Д, перечисленные в таблице А, глава 3.2, часть 3 ВОПОГ-Д (166) Р: ППОГР (167) Д: ВОПОГ-Д (168) СРСв: около 1 м один над другим (169) СРСв: 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 (170) СР: над плоскостью грузовых марок</p>

³⁶ 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).

³⁷ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписать вместо синих огней красные огни.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p><u>над другим</u> (168) в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. <u>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 (169) над плоскостью грузовых марок.</u> (170)</p>	
<p>3. Суда, совершающие перевозки определенных взрывоопасных веществ, указанных в ВОПОГ (171) (172), должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию, указанную в пункте 7.1.5.0 или пункте 7.2.5.0 ВОПОГ (173) (174):</p> <p>Ночью: три синих огня, Днем: три синих конуса вершиной вниз.</p> <p>Эти сигнальные знаки должны быть расположены на <u>расстоянии около 1 м один над другим</u> (175) в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.</p>	<p>(171) Р: ППОГР (172) Д: ВОПОГ-Д, перечисленные в таблице А, глава 3.2, часть 3 ВОПОГ-Д (173) Р: ППОГР (174) Д: ВОПОГ-Д (175) СРСв: около 1 м один над другим</p>
<p>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. (176)</p>	<p>(176) Св: Статья 3.14 пар.4. По мере того, как одно или более судно, упомянутое в параграфах 1,2 и 3 этой статьи, является частью состава, огни, предписанные этими параграфами, также должны располагаться на моторном судне, которое находится в главе состава, и на буксире и толкаче, дополняющим состав. Статья 3.28 пар.4. По мере того, как одно или более судно, упомянутое в параграфах 1,2 и 3 этой статьи, являются частью состава, огни, предписанные этими параграфами, также должны располагаться на моторном судне, которое находится в главе состава, и на буксире и толкаче, дополняющим состав</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
5. <u>Толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести сигнализацию, предусмотренную в пункте 4 выше, на толкаче, находящемся с правого борта.</u> (177)	(177) СР: 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. <u>Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании пункта 8.1.8 ВОПОГ(178) 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</u> (179).	(178) Д: ВОПОГ-Д (179) СРСв: Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении на основании пункта 8.1.8 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 обычных синих огней.	
Статья 3.15 – Сигнализация судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м³⁸	
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.	

³⁸ Компетентные органы могут не предписывать данную сигнализацию, если эти суда рассматриваются ими как малые.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
Статья 3.16 – Ходовая сигнализация паромов ³⁹	
<p>1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:</p> <p>Ночью:</p> <p>(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 <u>15</u> (180) (181) м;</p> <p>(б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте а),</p> <p><u>Днем:</u> <u>зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 м</u>⁴⁰. (182) (183) (184) (185)</p>	<p>(180) СР: 15 (181) ДСв: 20 (182) СДСв: зеленый шар, расположенный на высоте не менее (183) С: 5 (184) Д: 6 (185) Св: 6 м. Для паромов длиной, не превышающей 20 метров, это высота может быть меньше</p>
<p>2. <u>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.</u>(186)</p>	<p>(186) СР: 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</p>
<p>3. Самостоятельно передвигающиеся паромы должны нести:</p> <p>Ночью:</p> <p>(а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше;</p> <p>(б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б) выше;</p> <p>(с) бортовые огни и кормовой огонь, как это предписано в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08,</p> <p><u>Днем:</u> <u>зеленый шар, как это предписано выше в пункте 1</u>⁴¹. (187)</p>	<p>(187) Св: При буксировании, толкании или счаленном движении парома, только самоходное судно должно иметь огни, предписанные пунктами а, б и с данного параграфа</p>

³⁹ Компетентные органы Беларуси, Казахстана, Литвы, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины могут предписывать другую сигнализацию.

⁴⁰ Компетентные органы могут не предписывать эту дневную сигнализацию или предписать высоту менее 5 м.

⁴¹ Компетентные органы могут не предписывать эту дневную сигнализацию или предписать высоту менее 5 м.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>4. <u>Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, должны нести:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>(а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше;</u> <u>(б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б) выше;</u> <u>(с) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным в подпункте б) выше;</u> <u>(d) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08,</u> <u>Днем:</u> <u>белый цилиндр, расположенный на расстоянии около 1 м под зеленым шаром, предписанным в пункте 1 выше. (188)</u></p>	<p>(188) СДСв: Паромы, передвигающиеся самостоятельно и пользующиеся преимуществом, должны нести:</p> <p>Ночью: (а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 а) выше; (б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон, как это предписано в пункте 1 б) выше; (с) второй ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над зеленым огнем, предписанным в подпункте б) выше; (d) бортовые огни и кормовой огонь, предписанные в пунктах 1 б) и 1 с) статьи 3.08, Днем: белый цилиндр, расположенный на расстоянии около 1 м под зеленым шаром, предписанным в пункте 1 выше</p>
<p>Статья 3.17 – Дополнительная сигнализация судов, пользующихся преимущественным правом прохода</p>	
<p>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:</p> <p>Днем: красный вымпел (189), поднимаемый в носовой части судна на высоту, достаточную для того, чтобы он был хорошо виден.</p>	<p>(189)Д: длиной минимум 1 метр</p>
<p>Статья 3.18 – Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность</p>	
<p>1. Любое судно, потерявшее маневренность, должно в случае необходимости, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, показывать:</p> <p>Ночью: либо красный качающийся огонь; <u>на малых судах этот огонь вместо</u></p>	<p>(190) СДСв: на малых судах этот огонь вместо красного может быть белым; либо (191) ССв: два красных огня, расположенных один над другим на расстоянии около 1 м, видимых со всех сторон и помещенных в соответствующем месте на достаточной</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p><u>красного может быть белым; (190) 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, (191)</u> Днем: либо качающийся красный флаг; <u>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. (192)</u></p>	<p>высоте (192) ССв: 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</p>
<p>2. <u>Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал. (193)</u></p>	<p>Кроме того, в случае необходимости такое судно должно подавать установленный звуковой сигнал</p>
<p>Статья 3.19 – Ходовая сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок</p>	
<p>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.</p>	
<p>П.В. СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ</p>	
<p>Статья 3.20 – Стояночная сигнализация судов ⁴²</p>	
<p>1. Судно, <u>непосредственно или иным образом пришвартованное к берегу (194) (195) (196) (197), должно нести:</u> Ночью: обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный со стороны фарватера на высоте не менее 3 м. <u>Этот огонь может быть заменен обыкновенным белым огнем в носовой части и обыкновенным белым огнем в кормовой</u></p>	<p>(194) С: непосредственно или иным образом пришвартованное к берегу (195) Св: Судна, за исключением паромов, перечисленные в статье 3.20 данных правил должны, на стоянке (196) Р: все судна, за исключением малых судов, перечисленных в статьях 3.22 и 3.25, на стоянке (197) Д: Отдельное судно или группа стоящих лагом судов или счаленная группа на стоянке</p>

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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>части судна, видимыми со всех сторон и расположенными со стороны фарватера на той же высоте. (198)</u>	(198) СР: 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
<p>2. <u>Судно, стоящее на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должно нести:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>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.</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. (199)</u></p>	<p>(199) С: Судно, стоящее на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должно нести:</p> <p>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,</p> <p>Днем: черный шар, расположенный в соответствующем месте в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон</p>
<p>3. <u>Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должен нести (200):</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>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 (201) (202),</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>черный шар на толкаче (или на каждом толкаче) (203) и на судне в головной части состава или на внешних судах головной части состава.</u></p>	<p>(200) СДСв: Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или иного доступа к берегу), должен нести</p> <p>(201) С: 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</p> <p>(202) ДСв: Толкаемый состав, стоящий на открытом месте (без непосредственного или косвенного доступа к берегу), должен нести два обыкновенных белых огня, видимых со всех сторон, расположенных на высоте не менее 3 м на толкаче и в носовой части состава</p> <p>(203) С: или на каждом толкаче</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
4. Малое судно на стоянке, за исключением судовых шлюпок, 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: (a) <u>когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено</u> (204) (205); (b) <u>когда судно находится на стоянке около берега и достаточно освещено с берега;</u> (206) (c) <u>когда судно находится на стоянке за пределами фарватера</u> (207) (208) <u>в явно безопасном положении.</u> (209) (210)	(204) СДСв: когда судно находится на стоянке на водном пути, плавание по которому временно невозможно или запрещено (205) Р: Когда судно является частью группы судов, которые не могут быть разъедены до конца ночи и если судна группы носят со стороны фарватера огни, предписанные параграфом 1 (206) Р: Когда судно целиком находится на поверхности вод, заключенных между струенаправляющими дамбами, не погруженными в воду, или стоит на стоянке за продольной дамбой, выступающей из воды (207) С: канал (208) ДС: фарватер (209) СДСв: с) когда судно находится на стоянке за пределами фарватера в явно безопасном положении (210) Д: d) если малое судно пришвартовано к берегу.
6. <u>Настоящая статья не применяется к судам, упомянутым в статьях 3.22, 3.25, 3.34, пункт 2, и 3.35.</u> (211)	(211) СДСв: 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. <u>Кроме того, шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом должны нести</u>	(212) СР: Кроме того, шлюпка или головной поплавок парома с продольным тросом должны нести огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>огонь, предписанный в пункте 2 статьи 3.16. (212)</u>	
<p>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.</p>	
Статья 3.23 – Стояночная сигнализация соединений плавучего материала и плавучих установок	
<p>Без ущерба для специальных предписаний, которые могут быть введены в силу статьи 1.21, соединения плавучего материала и плавучие установки должны нести:</p> <p>Ночью: обыкновенные белые огни, видимые со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их контура со стороны фарватера.</p> <p>Применяются положения пункта 5 статьи 3.20.</p>	
Статья 3.24 – Сигнализация сетей или жердей находящихся на стоянке судов	
<p>Если суда имеют сети или жерди, поставленные на фарватере или в непосредственной близости от него, то эти сети или жерди должны обозначаться:</p> <p>Ночью: обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон, количество которых является достаточным для указания их местонахождения,</p> <p>Днем: желтыми поплавками или желтыми флагами, количество которых является достаточным для указания их местонахождения.</p>	
Статья 3.25 – Сигнализация выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов	
<p>1. Плавучие средства, выполняющие работы, и стоящие суда, занятые промером глубин, должны нести:</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>(а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен: Ночью: <u>два обыкновенных зеленых огня</u> <u>или два ясных зеленых огня</u> (213), Днем: два зеленых двойных конуса, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим, и в соответствующих случаях</p>	<p>(213) ДСв: помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим</p>
<p>(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,</p>	
<p>(с) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен: Ночью: обыкновенный красный огонь и обыкновенный белый огонь или ясный красный огонь и ясный белый огонь, помещаемые на расстоянии около 1 м один над другим, причем красный огонь находится сверху, Днем: флаг, верхняя половина которого красного, а нижняя белого цвета, или два помещаемых один</p>	<p>(214) Д: или два черных шара один над другим</p>

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
над другим флага (214), 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 (215), помещаемый на той же высоте, что и красно белый или красный флаг, помещаемый с другой стороны.	(215) Д: или красный шар
2. <u>Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах а) и б) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками:</u> <u>(а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит разрешения прохода Е.1 (приложение 7), и в соответствующих случаях</u> <u>(б) со стороны, с которой фарватер не свободен: щит запрещения прохода А.1 (приложение 7), помещаемый на такой же высоте, что и щит, предписанный в подпункте а) выше.</u> (216)	(216) СДСв: Дневная сигнализация, предписанная в подпунктах а) и б) пункта 1 выше, может быть заменена следующими знаками: (а) со стороны или сторон, с которых фарватер свободен, щит разрешения прохода Е.1 (приложение 7), и в соответствующих случаях (б) со стороны, с которой фарватер не свободен: щит запрещения прохода А.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, буях или других соответствующих средствах.	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
5. <u>Компетентные органы могут освободить от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных знаков, предусмотренных в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2 выше.</u> (217)	(217) СРД: 5. Компетентные органы могут освободить от обязанности соблюдать предписание, касающееся сигнальных знаков, предусмотренных в подпунктах а) и б) пунктов 1 и 2 выше
Статья 3.26 – Сигнализация якорей, которые могут представлять опасность для судоходства	
Статья 3.26 – Сигнализация якорей (218), которые могут представлять опасность для судоходства	(218) Р: якорей судов, плавучих средств и установок
1. Если в случаях, предусмотренных в статьях 3.20 и 3.23, ночью якоря судов, соединений плавучего материала и плавучих установок отданы таким образом, что они, их тросы или цепи могут представлять опасность для судоходства, то стояночный огонь, наиболее близко расположенный к этим якорям, должен быть заменен двумя обыкновенными белыми огнями, видимыми со всех сторон и расположенными один над другим на расстоянии примерно 1 м.	
2. Суда, соединения плавучего материала и плавучие установки должны обозначать каждый из своих якорей, которые могут представлять опасность для судоходства: Ночью: поплавком с радиолокационным отражателем, несущим обыкновенный белый огонь, видимый со всех сторон ⁴³ , Днем: желтым поплавком с радиолокационным отражателем (219).	(219) Р: 3. В случаях, предписанных параграфами 1 и 2, каждый якорь должен быть помечен желтым поплавком с радиолокационным отражателем
III. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	
Статья 3.27 – Дополнительная сигнализация судов органов контроля и противопожарных служб	
<u>Суда органов контроля могут без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил (220), показывать:</u>	(220) Суда органов контроля могут без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил

⁴³ Компетентные органы могут не предписывать белый огонь или предписывать его только для плавучих средств.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p>Ночью и днем (221): обыкновенный частый проблесковый синий огонь, <u>видимый со всех сторон.</u> (222)</p> <p>Это относится также к судам противопожарной службы, следующим для оказания помощи⁴⁴ (223) (224).</p>	<p>(221) Д: национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака</p> <p>(222) СД: видимый со всех сторон</p> <p>(223) СР: Это относится также к судам противопожарной службы, следующим для оказания помощи</p> <p>(224) Св: суда речного надзора и компетентных властей должны, без ущерба для требований в отношении сигнализации, применимым к ним на основании других положений настоящих Правил, иметь на обоих бортах в носовой части отличительный знак в виде белого ромба, окаймленного синей рамкой</p> <p>В дополнение к сигнализации, упомянутой в параграфе 1 этой статьи, суда, упомянутые в параграфе 1 этой статьи, должны показывать в дневное время национальный флаг и вымпел белого цвета с изображением в средней его части вышеупомянутого отличительного знака</p>
<p>Статья 3.28 – Дополнительная ходовая сигнализация судов, выполняющих работы на водном пути⁴⁵</p>	
<p>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:</p> <p>Ночью и днем: ясный или обыкновенный частый проблесковый желтый огонь, видимый со всех сторон.</p> <p>Эту сигнализацию могут использовать только суда, имеющие письменное разрешение компетентных органов.</p>	

⁴⁴ Компетентные органы могут также предписать использование таких огней для спасательных судов.

⁴⁵ Компетентные органы могут не предписывать это требование.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.29 – Дополнительная сигнализация для предохранения от волнения	
<p>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:</p> <p>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,</p> <p>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.</p>	
<p>2. Без ущерба для положений статьи 3.25 сигнализацию, упомянутую в пункте 1 выше, могут использовать только:</p> <p>(а) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, получившие серьезное повреждение или участвующие в спасательных работах, а также суда, потерявшие маневренность;</p> <p>(б) суда, соединения плавучего материала и плавучие установки, имеющие письменное разрешение компетентных органов.</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.30 – Сигналы бедствия	
<p>1. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:</p> <p>(а) <u>флаг или любой другой соответствующий предмет, вращаемый кругообразно;</u></p> <p>(б) <u>флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;</u> (225)</p> <p>(с) <u>огонь, вращаемый кругообразно;</u></p> <p>(д) <u>ракеты или бомбы, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета;</u> (226)</p> <p>(е) <u>световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... (SOS) по азбуке Морзе;</u> (227)</p> <p>(ф) <u>пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.;</u> (228)</p> <p>(г) <u>ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари, излучающие красный свет;</u> (229)</p> <p>(h) <u>медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны.</u> (230)</p>	<p>(225) СДСв: б) флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом</p> <p>(226) СДСв: д) ракеты или бомбы, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета</p> <p>(227) СДСв: е) световой сигнал, состоящий из сочетания знаков ...---... (SOS) по азбуке Морзе</p> <p>(228) СДСв: ф) пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и т.д.</p> <p>(229) СДСв: г) ракеты, спускаемые на парашюте, или ручные фонари, излучающие красный свет</p> <p>(230) СДСв: h) медленные повторяющиеся движения вытянутыми руками сверху вниз с каждой стороны</p>
<p>2. Эти сигналы заменяют или дополняют звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 4 статьи 4.01.</p>	
Статья 3.31 – Сигнализация, указывающая на запрещение доступа на борт	
<p>1. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, то это запрещение должно быть обозначено:</p> <p>белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.</p> <p>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.</p>	
<p>2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или огни	
<p>1. Если другими установленными положениями запрещается</p> <ol style="list-style-type: none"> а) курить, б) использовать незащищенные осветительные устройства или огни, <p>то на борту это запрещение должно быть обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.</p> <p>Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.</p>	
<p>2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью.</p>	
Статья 3.33 – Запрещение стоянки вдоль борта судна	
<p>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:</p> <p style="padding-left: 40px;">белый квадратный щит с треугольником внизу.</p> <p>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.</p> <p>Обе стороны треугольника должны быть белыми, и на них должно быть указано черными цифрами расстояние в метрах, на котором запрещается стоянка.</p>	
<p>2. Ночью эти щиты должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна.</p>	
<p>3. Настоящая статья не применяется к судам, толкаемым составам и счаленным группам, предусмотренным в статье 3.21.</p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать	
<u>Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать (231)</u>	(231) ССв: Статья 3.34 – Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать
<p>1. <u>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 биев, и положение которого может препятствовать судоходству, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>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,</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>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.</u></p>	
<p>2. <u>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:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>(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;</u> <u>(б) два ясных или обыкновенных зеленых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где</u></p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p><u>проход свободен, таким образом, чтобы они были видны со всех сторон,</u> <u>Днем:</u> <u>(а) два черных шара, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где находится препятствие;</u> <u>(б) два двойных черных конуса, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м на той стороне или сторонах, где проход свободен.</u> <u>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.</u></p>	
<p>3. <u>Положения настоящей статьи не применяются к плавучим средствам, выполняющим работы и находящимся в неподвижном состоянии.</u></p>	
<p>Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей ⁴⁶</p>	
<p><u>Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей (232)</u></p>	<p>(232) ССв: Статья 3.35 – Дополнительная сигнализация судов, занятых рыбной ловлей</p>
<p>1. <u>Судно, которое занято протаскиванием траловой сети или другого орудия лова в воде (трала), должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:</u> <u>Ночью:</u> <u>два ясных или обыкновенных огня: сверху – зеленый, снизу – белый, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 м, на высоте, на которой они видны со всех сторон, и впереди огня, предписанного в пункте 1 а) статьи 3.08, причем верхний огонь находится ниже этого огня, а нижний выше огней, предписанных в пункте 1 б) статьи 3.08, и на высоте,</u></p>	

⁴⁶ 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.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<p><u>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.</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенных друг над другом, на высоте, на которой они видны со всех сторон.</u></p>	
<p>2. <u>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:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>ясный или обыкновенный красный огонь, таким образом, чтобы он был виден со всех сторон;</u> <u>и, кроме того, если его орудие ловли выпущено на расстояние более 150 м по горизонтали по прямой от судна:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>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 б) статьи 3.08,</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>черный конус вершиной вверх. (233)</u></p>	(233) Св: Суда, упомянутые в этой статье, длиной меньше 15 метров, могут использовать садок вместо двух конусов, предписанных параграфами 2 и 3 этой статьи
Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ	
<p><u>Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ (234)</u></p>	(234) ССв: Статья 3.36 – Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ
<p>1. <u>Любое судно, используемое для проведения водолазных работ, должно, помимо сигнализации, предписанной в других положениях настоящих Правил,</u></p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) *	Примечания
<p><u>нести:</u> <u>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.</u></p>	
<p><u>2. В случае необходимости оно может нести вместо сигнализации, предписанной в пункте 1 выше, сигнализацию, указанную в пункте 1 статьи 3.34.</u></p>	
Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением	
<p><u>Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением (235)</u></p>	<p>(235) ССв: Статья 3.37 – Дополнительная сигнализация судов, занятых минным тралением</p>
<p><u>Судно, выполняющее операции по минному тралению, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:</u></p> <p><u>Ночью:</u> <u>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.</u></p> <p><u>Днем:</u> <u>три черных шара, расположенных один над другим в соответствии с предписаниями для огней.</u></p>	
Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы	
<p><u>Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы(236)</u></p>	<p>(236) ССв: Статья 3.38 – Дополнительная сигнализация судов лоцманской службы</p>
<p><u>Судно лоцманской службы, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, должно нести:</u></p> <p><u>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</u></p>	

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)*	Примечания
<u>помещаемых на вершине или рядом с вершиной мачты.</u>	

- - - - -