

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

СИГВВП

СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Резолюция No. 22

Пересмотр 2



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2011

ПРИМЕЧАНИЕ

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

* * *

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

Включая поправки, представленные в резолюциях №. 29, 51 и 67 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

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

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

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и лучшей практикой.

Транспорт в ЕЭК ООН

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН направлена на упрощение процедур международного передвижения людей и товаров с использованием внутреннего транспорта. Целью этой работы является повышение конкурентоспособности, безопасности и энергоэффективности транспортного сектора. В то же время она направлена на уменьшение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду и эффективное содействие устойчивому развитию. КВТ - это:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта в Европе и за ее пределами, например, в отношении перевозок опасных грузов и конструкции дорожно-транспортных средств на мировом уровне;
- портал по оказанию технической помощи и обмену передовым опытом;
- координатор многостороннего инвестиционного планирования;
- основной партнер в части инициатив, направленных на облегчение транспорта и торговли;
- исторический центр по статистике транспорта.

На протяжении более шести десятилетий Комитет по внутреннему транспорту является платформой для межправительственного сотрудничества в целях облегчения и развития международного транспорта, содействуя при этом повышению его безопасности и улучшению его экологических показателей. Основные результаты этой упорной и важной работы отражены в более чем 50 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые рамки и технические правила для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также для перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Учитывая потребности транспортного сектора и нормативную базу, регулирующую его деятельность, ЕЭК ООН предлагает сбалансированный подход к решению вопросов упрощения процедур и обеспечения безопасности.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Самой первой резолюцией Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту стала резолюция №1 от 28 августа 1957 г. об Унификации сигнализации на внутренних водных путях (документы TRANS/195, приложение 2 и TRANS/325). Приложение к резолюции было в 1975 году обновлено резолюцией №16.

После принятия в 1982 г. Международной ассоциацией маячных служб (МАМС) новой системы морской сигнализации, Рабочая группа, желая в интересах безопасности судоходства согласовать системы сигнализации на внутренних водных путях с системой морской сигнализации МАМС, пересмотрела соответствующим образом приложение к резолюции №16, приняв резолюцию №22 «СИГВВП – Сигнализация на внутренних водных путях. Дополнения и поправки, которые следует внести в приложение к резолюции №16» (документы TRANS/SC.3/107, приложение 2 и TRANS/SC.3/108).

Первое пересмотренное издание резолюции №22 1982 года, дополненное Рабочей группой резолюциями № 29 и 51, было опубликовано в 2005 году (TRANS/SC.3/108/Rev.1).

Ниже приводится текст второго пересмотренного издания СИГВВП, в которое внесены изменения, принятые резолюцией № 67 от 15 октября 2011 года (ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.1/Amend.1) и приводящие его в соответствие с четвертой версией Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), содержащимися в документе TRANS/SC.3/115/Rev.4.

СИГВВП – СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Резолюция № 22

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 12 ноября 1982 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая Резолюцию №. 1, в приложении к которой описана система сигнализации водных путей, применимая к внутренним водным путям, которые не образуют замкнутую систему, не связанную с внутренними водными путями международного значения,

учитывая Резолюцию №. 16 в приложении к СИГВВП, в которой описана система сигнализации водных путей, применимая на всех внутренних водных путях (TRANS/SC.3/85, приложение 1- TRANS/SC.3/86 и Corr.1-3),

принимая во внимание, что она просила Группу экспертов по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях изучить возможность пересмотра положений СИГВВП после того, как будет завершена работа над новыми правилами морской сигнализации, составленными Международной ассоциацией маячных служб (МАМС) и принятыми Международной морской организацией (ИМО) (TRANS/SC.3/85, пункт. 14),

учитывая новую систему морской сигнализации МАМС, которая определена в Соглашении от 15 апреля 1982 года,

учитывая доклады Группы экспертов о работе ее тринадцатой, пятнадцатой, шестнадцатой, восемнадцатой, девятнадцатой и двадцать первой сессий (TRANS/SC.3/GE.2/24, 28, 30, 34, 37 и 40),

отмечая интерес, который представляет для безопасности судоходства согласование систем сигнализации на внутренних водных путях с системой морской сигнализации,

отмечая в этой связи, что было бы желательно, чтобы положения СИГВВП основывались на принципах системы морской сигнализации МАМС в той степени, в какой эти принципы могут применяться на внутренних водных путях,

1. *принимает решение* заменить приложение к резолюции № 16 (TRANS/SC.3/86 и Corr.1-3), которое будет воспроизведено в документе TRANS/SC.3/108 под названием “СИГВВП – СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ”,
2. *просит* правительства сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, согласны ли они применять дополнения и изменения, содержащиеся в новом варианте СИГВВП, и в случае положительного ответа сообщить Исполнительному секретарю, на каких водных путях или сетях водных путей будут применяться положения настоящей резолюции,
3. *просит* Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции.

СОДЕРЖАНИЕ
РЕКОМЕНДАЦИИ

	Стр
1. ПРИНЦИПЫ	1
1.1 Общие положения	1
1.2 Ритмичные огни.....	4
1.3 Постоянные огни	4
1.4 Дополнительный световой сигнальный знак.....	8
1.5 Система сигнализации	9
2. СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ	11
2.1 Сигнальные знаки на водном пути для обозначения границ фарватера	11
2.2 Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия.....	14
2.3 Устанавливаемые на берегу сигнальные знаки, указывающие положение фарватера.....	20
2.4 Сигнализация на озерах и широких водных путях	25
3. СИГНАЛИЗАЦИЯ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ	29
3.1 Постоянные мосты	29
3.2 Разводные мосты	30
3.3 Шлюзы.....	32
4. ЗАКРЫТИЕ СУДОХОДНОГО ПУТИ.....	34
4.1 Полное и продолжительное прекращение судоходства	34
4.2 Временное прекращение судоходства	34
5. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ.....	35
5.1 Основные сигнальные знаки	35
5.2 Дополнительные сигнальные знаки	53
6. РАЗНОЕ	55
6.1 Входы в порты.....	55
6.2 Километраж.....	56
7. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН	56
8. БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ	57
Приложение 1: Ритмичные огни	59
Приложение 2: Сигнализация на озерах и широких водных путях	64

РЕКОМЕНДАЦИИ

1. ПРИНЦИПЫ

1.1 Общие положения

1.1.1 Сигнализация для определенного водного пути или определенной сети водных путей.

Если компетентные органы решают ввести сигнализацию на определенном водном пути или определенной сети водных путей, то они могут:

- i) выбрать из числа знаков, предусмотренных настоящими рекомендациями, те, которые представляются им подходящими для данного водного пути или сети;
- ii) добавить к выбранным таким образом сигнальным знакам дополнительные знаки, не предусмотренные в установленной ниже системе, при условии, однако, что эти знаки по своей форме, цвету, а также роду используемого условного обозначения или обозначений будут соответствовать этой системе и не будут ошибочно приняты за другие сигнальные знаки этой системы.

В тех случаях, когда настоящие рекомендации допускают различные варианты, компетентные органы должны договориться о принятии одного и того же варианта для различных участков одного и того же водного пути. Исключения могут допускаться лишь при наличии особо важных причин.

1.1.2 Термины "правый" и "левый"

Термин "левый и правый берега" означает стороны внутреннего водного пути при движении от истока реки в сторону ее устья.

В отношении каналов, озер и широких водных путей этот вопрос должен решаться компетентными органами в зависимости от местных условий. Однако для каналов рекомендуется определять термины «правый» и «левый» по отношению к наблюдателю, стоящему лицом в направлении возрастания цифр на километровых отметках, установленных на данном водном пути.

Понятия «правая сторона» и «левая сторона» судоходного пути или фарватера определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом вниз по течению; для каналов, озер и широких водных путей "правая" и "левая" стороны определяются соответствующими компетентными органами.

1.1.3 Применение сигналов днем и ночью

Когда в качестве сигнала предусматриваются:

- a) только огни: эти огни можно применять и ночью и днем;
- b) только щиты: эти щиты можно также применять в качестве сигналов ночью при условии их освещения;

1.1.4 Применение ритмичных огней

В принципе ритмичные огни предназначаются для указания судходной обстановки водного пути. Ритмичные огни используются также в условиях, определенных в разделе 6. Типы рекомендованных ритмичных огней приведены в пункте 1.2 и в приложении 1.

1.1.5 Применение постоянных огней

В принципе применение постоянных огней предусматривается для случаев, не предусмотренных в пункте 1.1.4. Значения рекомендованных постоянных огней приведены в пункте 1.3.

1.1.6 Освещение

В некоторых случаях может предусматриваться ночное освещение (например, для нижней части моста, устоев моста, подходов к шлюзу, участка канала и т.д.). Освещение не должно вызывать ослепления.

1.1.7 Сила света и дальность видимости огней

Компетентные органы устанавливают силу и дальность видимости огней с учетом местных условий.

Определение силы света огня рекомендуется производить в соответствии с "Рекомендацией по определению силы света морских навигационных огней" МАМС, декабрь 1977 года, опубликованной в бюллетене МАМС № 75-1978-3.

Расчет дальности видимости огня рекомендуется производить по обычно применяемым формулам, таким как:

формулы, приведенные в стандарте Германии ДИН 5037, опубликованном "Deutsches Institut für Normung" (DIN), или

формулы, приведенные в стандарте № 942, опубликованном "British Standards Institution".

1.1.8 Цвет огней

Цветность огней должна находиться в пределах зон цветности, определенных в рекомендациях Международной комиссии по светотехнике ("Цвет световых сигналов", публикация МКС № 2.2 (ТС-1.6) от 1975 года).

1.1.9 Щиты для особых знаков

Рекомендуется, чтобы все щиты имели прямоугольную форму.

В зависимости от нанесенных на них знаков они подразделяются на две категории:

- i) предписывающие знаки: они должны быть белого цвета с красной каймой, а нанесенные на них обозначения черного цвета. Когда эти знаки обозначают запрещение, на щиты наносится, кроме того, диагональная красная полоса;
- ii) информационные знаки или знаки, указывающие конец обязательного предписания, действующего только в одном направлении плавания: все эти щиты должны быть прямоугольной формы и должны быть окрашены в синий цвет, а нанесенные на них обозначения должны быть белого цвета.

Примечание 1: Узкая белая кайма по периметру щита может повысить его видимость.

Примечание 2: Эти знаки могут быть дополнены в случае необходимости щитами, табличками или дополнительными надписями, упомянутыми в пунктах 5.2.1, 5.2.3, 5.2.4 и 5.2.5 ниже.

1.1.10 Размеры буев и щитов

Выбор соответствующих размеров буев и щитов производится в каждом отдельном случае по усмотрению компетентных органов, которые должны учитывать местные условия (ширину судоходного пути, скорость течения и т. д.).

При применении этого пункта рекомендуется устанавливать для букв, цифр и аналогичных обозначений высоту, равную по крайней мере одной пятисотой максимального расстояния, на котором они должны быть удобочитаемы, причем толщина линий должна быть равна по крайней мере одной седьмой этой высоты.

1.1.11 Цвет буев и щитов

Цветность цветов, в которые окрашивается поверхность буев и щитов, должна находиться в пределах зон цветности, указанных в рекомендациях, касающихся цветов поверхности оптической сигнализации, изданных МКС (см. пункт 1.1.8). Если обратная сторона щита может быть видна из судоходной зоны, то ее поверхность должна быть окрашена в такой цвет, который исключал бы всякую возможность ошибочного восприятия.

1.1.12 Семафоры

В особых случаях (например, в портах), когда для регулирования движения судов необходимо применение семафора, компетентные органы определяют подаваемые семафорами сигналы таким образом, чтобы полностью исключалась возможность их неправильного восприятия или противоречия с сигналами, предусмотренными настоящими рекомендациями.

Желательно, чтобы компетентные органы выбирали систему сигнализации, в которой используются красные и зеленые огни, приводимые в действие при необходимости.

1.1.13 Сигнальные посты

В особых случаях, когда необходимо установить сигнальные посты (например, на извилистых участках, на которых видимость ограничена), компетентные органы определяют подаваемые этими постами сигналы по возможности на основе настоящих рекомендаций и таким образом, чтобы полностью исключить возможность их неправильного восприятия или противоречия с сигналами, предусмотренными этими рекомендациями.

1.1.14 Географические границы применения рекомендуемой системы сигнализации

Компетентные органы устанавливают в случае необходимости границы между внутренними водными путями (на которых применяется рекомендуемая система сигнализации) и морскими судоходными путями.

1.2 Ритмичные огни

Ритмичные огни описаны в приложении 1.

1.3 Постоянные огни

1.3.1 Основной принцип сигнализации с использованием постоянных огней заключается в следующем:

- постоянный красный огонь означает: "остановитесь";
- постоянный зеленый огонь означает: "проходите".

Значение всех других сигналов, состоящих из красных или зеленых огней, устанавливается в соответствии с этим принципом. В частности, постоянный красный огонь в комбинации с другими огнями означает либо "остановитесь", либо "соблюдайте осторожность".

Однако, поскольку зеленые огни всегда устанавливаются у кромки водного пути или фарватера, суда никогда не должны направляться на зеленый свет. Поэтому необходимо предусматривать другой сигнал разрешения прохода, на который суда могут направляться: желтый огонь.

Сдвоенные огни должны образовывать визуальный угол не менее 5' (тангенс угла $5' = 0,00145$), с тем чтобы один огонь можно было отличить от другого.

1.3.2 Один красный огонь



"Проход запрещен"

Этот сигнал применяется:

либо на некоторых из фарватеров или рукавов водного пути (пролеты моста, проход через которые запрещен; рукава, запрещенные для судоходства, и т. д.); либо на всем водном пути (прекращение судоходства, шлюзы и т. д.).

Указанный сигнал должен применяться только в том случае, если один красный огонь достаточно ясно указывает данное запрещение. В остальных случаях рекомендуется применять два или несколько красных огней (см. ниже).

1.3.3 Два красных огня, расположенных по вертикали (сдвоенные огни)



Полное и продолжительное прекращение судоходства (закрытие водного пути, мосты или шлюзы не действуют и т. д.).

1.3.4 Два красных огня, расположенных рядом по горизонтали (сдвоенные огни)



Полное, но кратковременное прекращение судоходства. Этот сигнал всегда приводится в действие в зависимости от обстоятельств (разводные мосты, шлюзы, узкий фарватер и т. д.).

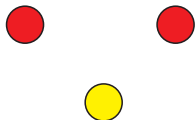
Выключение одного из красных огней означает: "Проход запрещен (проход будет вскоре разрешен)".

1.3.5 Два или несколько расположенных отдельно красных огней



"Проход запрещен" (между огнями), см. также пункт 1.3.6.

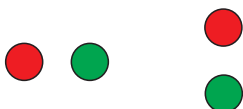
- 1.3.6 Два отдельных красных огня и между ними один желтый огонь



"Проход (между огнями) запрещен при несоблюдении действующих ограничений" (например, мост не разведен и т. д.).

Можно также использовать желтый огонь в сочетании с сигналом, указанным в пункте 1.3.4.

- 1.3.7 Один красный и один зеленый огонь, расположенные рядом по горизонтали (сдвоенные огни), или один красный огонь над одним зеленым огнем



"Проход запрещен, но подготовьтесь к движению". Этот сигнал всегда приводится в действие в зависимости от обстоятельств.

- 1.3.8 Один зеленый огонь



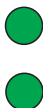
"Проходите" (зеленый огонь устанавливается у кромки фарватера). Этот сигнал применяется, однако, только в том случае, если один зеленый огонь достаточно ясно указывает свободный проход. В других случаях рекомендуется применять два отдельных зеленых огня, указывающих проход.

- 1.3.9 Два зеленых огня, расположенных рядом по горизонтали (сдвоенные огни)



"Проходите" (этот сигнал устанавливается у кромки фарватера). Этот сигнал всегда приводится в действие в зависимости от обстоятельств, когда время разрешения прохода ограничено.

- 1.3.10 Два зеленых огня, расположенных по вертикали (сдвоенные огни)



"Проходите" (этот сигнал устанавливается у кромки фарватера). Этот сигнал может применяться в особых случаях (шлюз не действует, и все его ворота открыты).

- 1.3.11 Два расположенных отдельно зеленых огня



"Проходите между огнями".

- 1.3.12 Красный и два зеленых огня, расположенные по вертикали



"Проход только со стороны двух зеленых огней".

- 1.3.13 Две пары зеленых огней, расположенных по вертикали



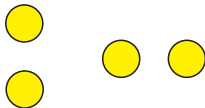
"Проход с любой стороны".

- 1.3.14 Одиночный желтый огонь или желтый огонь между зелеными огнями



"Проходите, но обращайтесь внимание на встречное движение". Суда могут направляться на этот желтый огонь, который расположен над фарватером.

- 1.3.15 Два желтых сдвоенных огня (расположенных по вертикали или в случае необходимости рядом по горизонтали) отдельно или между зелеными огнями



"Проходите, движение в противоположном направлении запрещено". Суда могут направляться на эти желтые огни, расположенные над фарватером.

- 1.3.16 Один или два белых огня:
Постоянный огонь (постоянные огни):
предупредительный сигнал (см. примечание 1, ниже)



"Затруднения впереди - остановитесь, если этого требуют правила".

Примеры: шлюз закрыт, встречное судно.

- Изофазный огонь (изофазные огни):
предупредительный сигнал
"Проход разрешен"



Примеры: шлюз открыт, встречных судов нет.

1.3.17 Один белый постоянный огонь и один белый изофазный огонь, расположенные рядом по горизонтали (сдвоенные огни)



"Рекомендуется направляться в сторону изофазного огня". Этот сигнал применяется, например, при подходе к двойному шлюзу.

1.3.18 Один красный огонь над одним белым огнем



"Запрещение создавать волнение".

1.3.19 Один красный огонь над одним белым огнем и еще один красный огонь рядом с первым



"Имеется препятствие. Проходите только со стороны белого и красного огней и не создавайте волнения".

1.3.20 Два красных огня над двумя белыми огнями



"Имеется препятствие. Проходите с любой стороны, но не создавайте волнения".

1.3.21 Два изофазных желтых огня, расположенных один над другим (сдвоенные огни)



Суда, следующие по основному водному пути, должны, при необходимости, изменить курс и скорость, с тем чтобы освободить судам выход из гаваней или притоков.

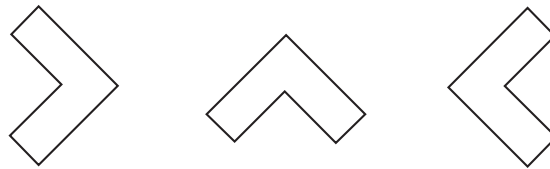
Примечание 1: Постоянные одиночные белые огни должны применяться только в качестве предупредительных сигналов. При использовании постоянных белых огней необходимо принимать меры предосторожности, поскольку их можно спутать с другими белыми огнями (например, с огнями уличного освещения).

Примечание 2: Во всех сигналах, предусмотренных в пунктах 1.3.2-1.3.15, каждый постоянный красный, зеленый или желтый огонь может быть заменен, соответственно, красно-бело-красным, зелено-бело-зеленым или желтым щитом, как предусмотрено ниже, в разделах 3 и 4.

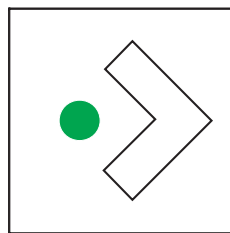
1.4 Дополнительный световой сигнальный знак

Белая светящаяся стрелка
(в сочетании с некоторыми огнями из раздела 1.3)

Сигнал относится к направлению, указанному стрелкой.

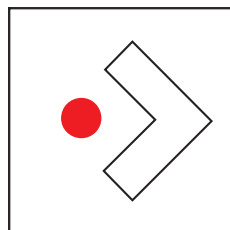


Примеры: Этот сигнальный знак, расположенный на основном водном пути у входа в затон, означает:



1) с зеленым огнем

Вход в затон по направлению стрелки разрешен.



2) с красным огнем

Вход в затон по направлению стрелки запрещен.

1.5 Система сигнализации

1.5.1 В основе нижеследующих положений лежат принципы определенной в Соглашении от 15 апреля 1982 года Системы морской сигнализации МАМС в той мере, в какой они могут применяться к внутренним водным путям. Эти положения определены таким образом, чтобы по возможности избежать опасности возникновения противоречия или путаницы между этими двумя системами сигнализации.

1.5.2 Существуют три различные категории систем сигнализации:

"Обозначение на водном пути границ фарватера" плавучими буйами или швимерами (см. пункт 2.1).

Обычно эта категория используется только на тех участках водного пути, на которых фарватер не может быть достаточно четко обозначен знаками, устанавливаемыми на берегах.

"Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия", т. е. места, которые суда должны избегать.

Опасными местами являются: оконечности бун, выступающие части берега, затопленные поймы, постоянные препятствия.

Навигационными препятствиями являются: находящиеся на мели или затонувшие суда или плавучие установки; зоны проведения работ на водном пути, потерянные якоря.

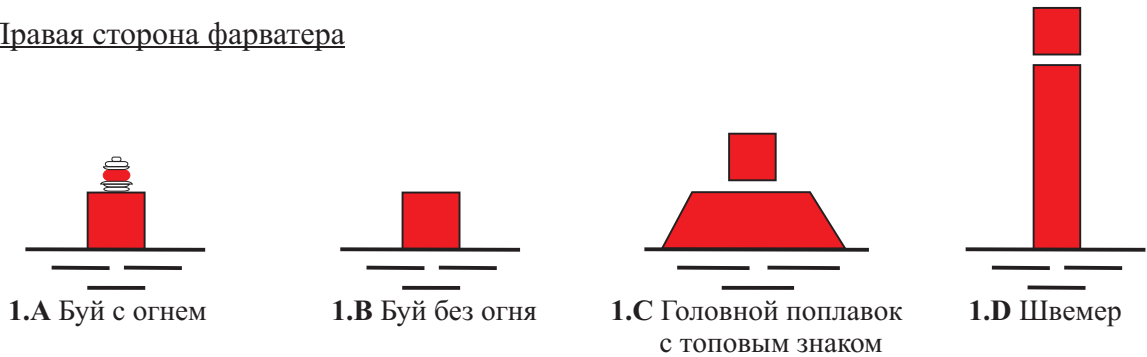
"Устанавливаемые на берегу сигнальные знаки, указывающие положение фарватера" относительно берегов. Знаки указывают положение фарватера относительно берегов и, в случае необходимости, направление фарватера при перевале его от одного берега к другому. Эти знаки могут применяться также в качестве отдельных ориентировочных пунктов для судоводителей.

На озерах и широких водных путях используются три указанные выше категории сигнальных знаков. Кроме того, в разделе 2.4 приведены специальные положения.

2 СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ПУТИ

2.1 Сигнальные знаки на водном пути для обозначения границ фарватера

2.1.1 Правая сторона фарватера



(рис. 1)

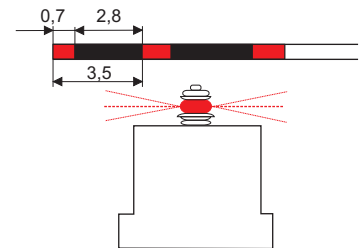
Цвет: красный

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

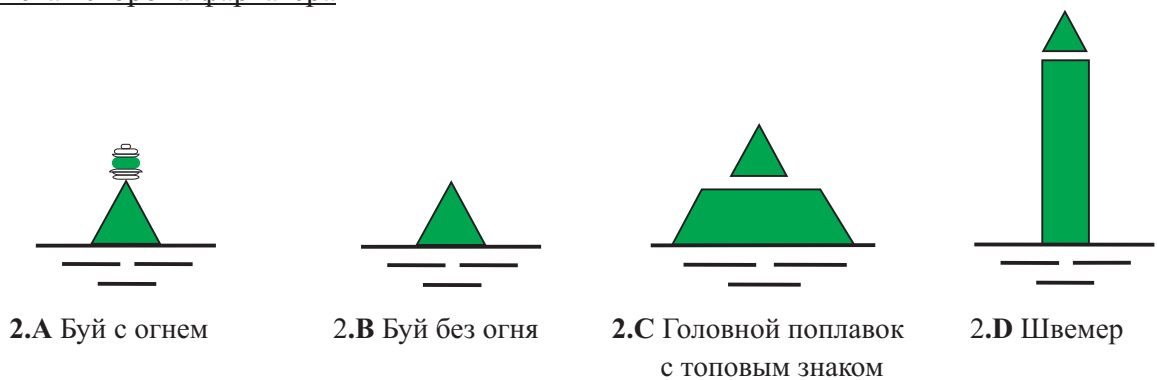
Топовый знак (если установлен): красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем.



2.1.2 Левая сторона фарватера



(рис. 2)

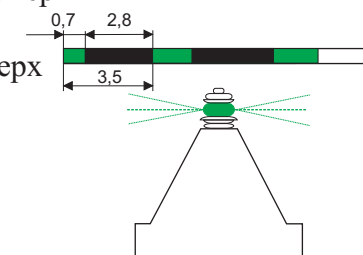
Цвет: зеленый

Форма: конический буй либо буй с топовым знаком, либо швемемер

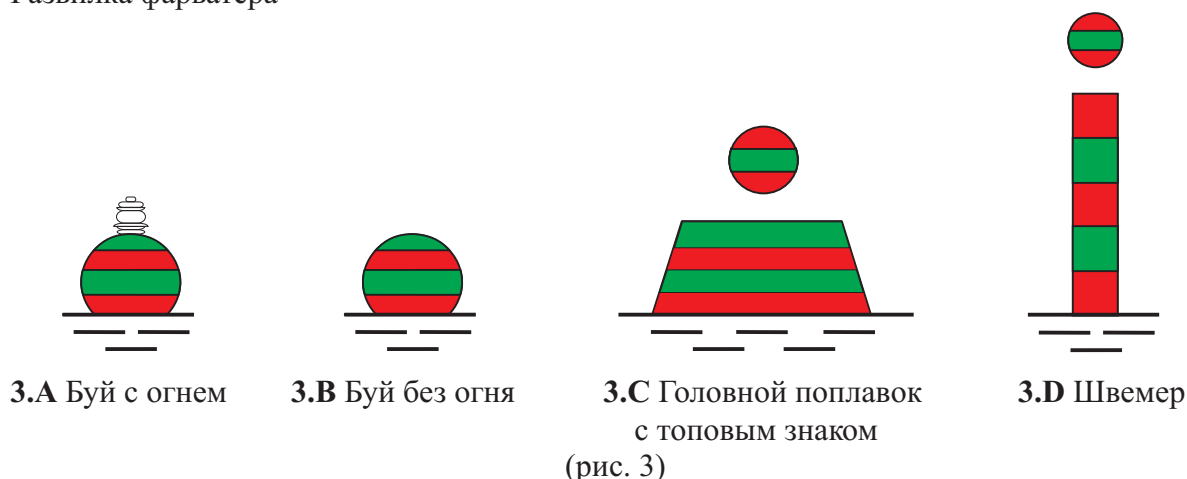
Топовый знак (если установлен): зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь

Как правило, с радиолокационным отражателем



2.1.3 Развилка фарватера

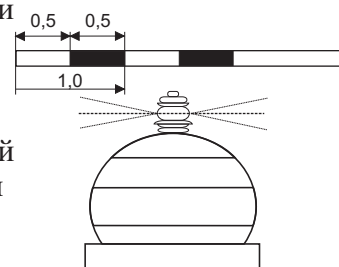


Цвет: горизонтальные красные и зеленые полосы

Форма: сферический буй и буй с топовым знаком или швимер

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

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

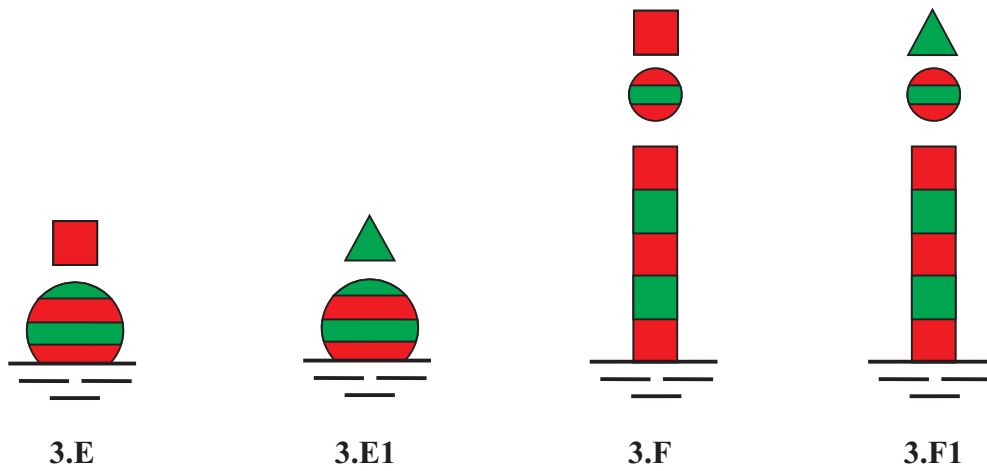


Как правило, с радиолокационным отражателем.

Если существует опасность того, что этот сигнальный огонь может быть ошибочно принят за морскую сигнализацию, либо за сигнализацию на озерах или широких водных путях, определенную в разделе 2.4, то этот ритм не должен использоваться и должен заменяться группо-проблесковым ритмом с тремя проблесками в группе.

Когда сигнальный знак развилки фарватера используется на озерах или широких водных путях, необходимо полностью исключать возможность ошибочного принятия его за сигнальные знаки, предусмотренные в разделе 2.4.

В случае необходимости красный топовый знак цилиндрической формы или зеленый топовый знак конической формы, установленный над знаком развилки, указывает, с какой стороны предпочтительно проходить (основной фарватер). В зависимости от обстоятельств на этом знаке устанавливается красный или зеленый ритмичный огонь.



(рис. 4)

- 2.1.4 Белая буква "P", нанесенная на буюх, описанных в пунктах 2.1.1 и 2.1.2, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки. Если буй с нанесенной буквой "P" оборудуются огнем, то ритм этого огня отличается от ритма огней других буюх, ограждающих границы фарватера.
- 2.1.5 Описанные выше сигнальные знаки не должны использоваться на фарватерах и в специальных зонах, упомянутых в главе 7 настоящего документа.

2.2 Сигнальные знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия

2.2.1 Если необходимо только обозначить препятствие или опасное место, не устанавливая для идущих судов обязательное направление движения, то можно применять:

2.2.1.1 для препятствий и опасных мест, расположенных на фарватере: буи, швемеры, топовые знаки и огни, предписанные выше, в пункте 2.1, для обозначения границ фарватера;

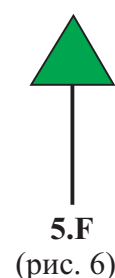
2.2.1.2 для припятствий и опасных мест, расположенных вне фарватера: либо неподвижные сигнальные знаки либо плавучие знаки:

A. Неподвижные сигнальные знаки

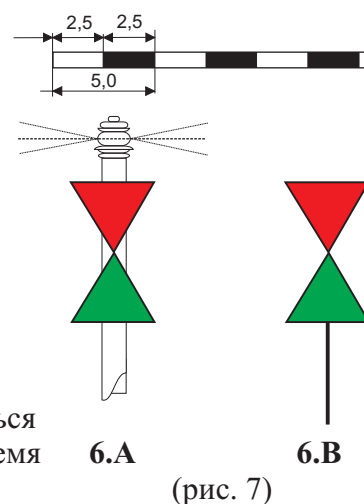
1. Правый берег
Цвет: красный
Форма: стойка с топовым знаком
Топовый знак: красный конус вершиной вниз
Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



2. Левый берег
Цвет: зеленый
Форма: стойка с топовым знаком
Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх
Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь



3. Развилка
Цвет: красный/зеленый
Форма: стойка с топовым знаком
Топовый знак: красный конус вершиной вниз над зеленым конусом вершиной вверх
Огонь (если установлен): белый непрерывный частый проблесковый огонь или белый изофазный огонь (может заменяться группо-проблесковым огнем с тремя проблесками в группе).



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

4. Ответвления, устья и входы в порты

В местах приближения к ответвлениям, устьям и входам в порты берега с обеих сторон водного пути могут обозначаться до разделяющего мола сигнальными знаками, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, рис.5 и 6. Суда, входящие в порт, рассматриваются в качестве идущих вверх по течению.

В. Плавающие знаки

1. Правый берег



(рис. 8)

Цвет: горизонтальные красные и белые полосы

Форма: буй-швемемер или швемемер

Топовый знак: красный цилиндр

Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь
Как правило, с радиолокационным отражателем.

2. Левый берег



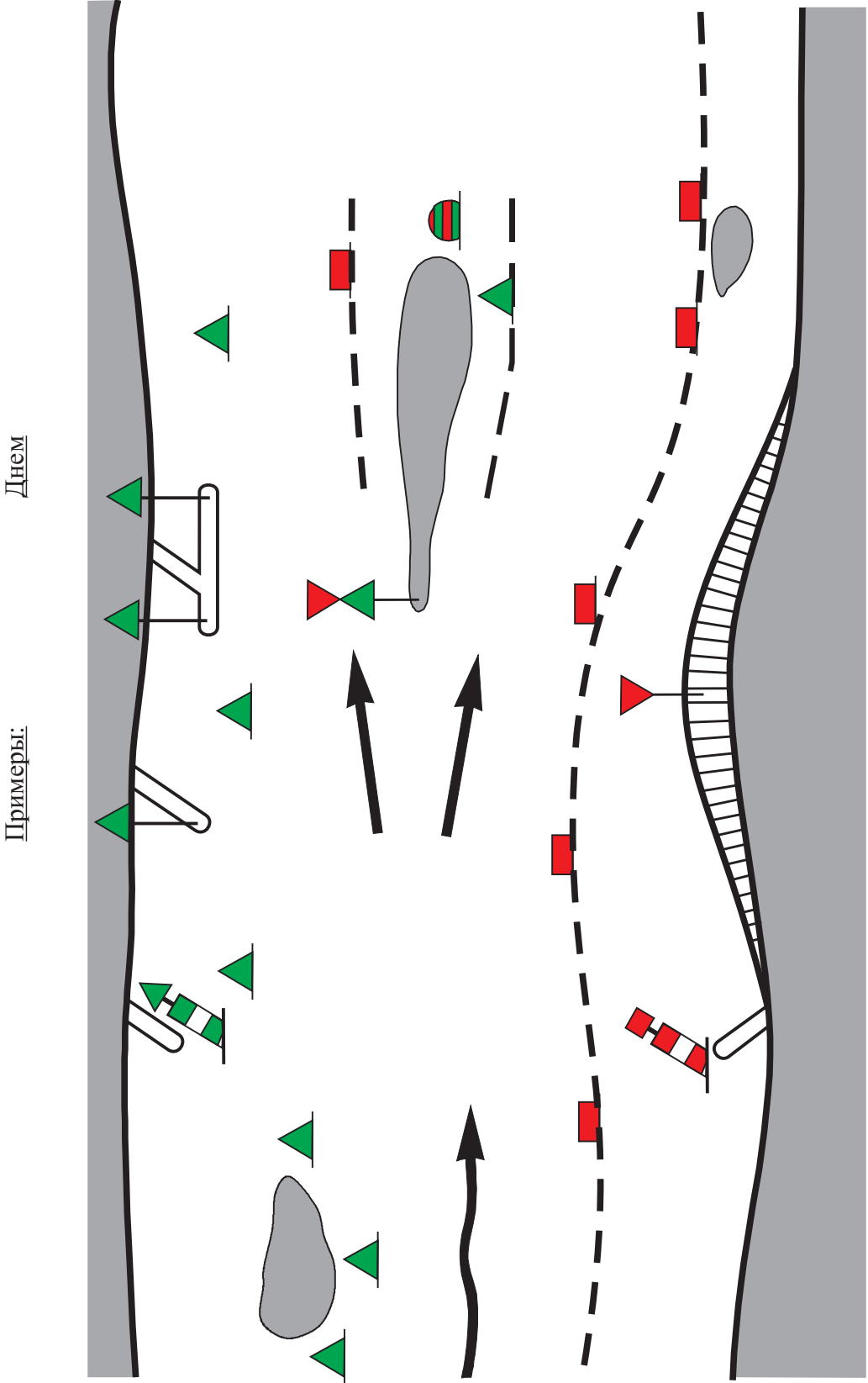
(рис. 9)

Цвет: горизонтальные зеленые и белые полосы

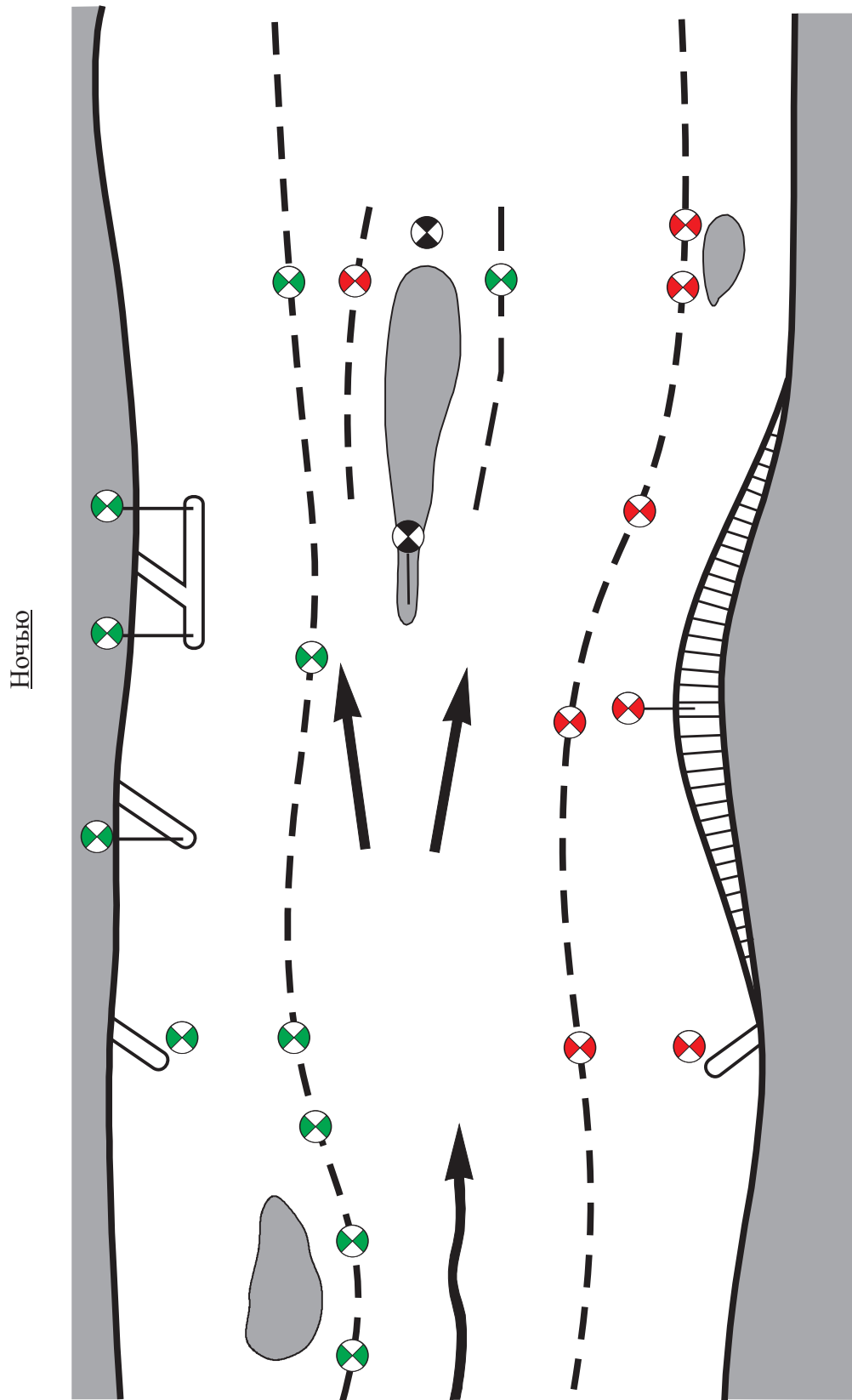
Форма: буй-швемемер или швемемер

Топовый знак: зеленый конус вершиной вверх

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь
Как правило, с радиолокационным отражателем.



(рис. 10)



(рис. 11)

2.2.2 Если желательно указать препятствия и опасные места и лишь отметить, с какой стороны должны проходить суда, то следует применять приведенную ниже сигнализацию (она может устанавливаться на вспомогательном плавсредстве).

Со стороны, по которой движение запрещено

Днем:

либо прямоугольный щит красного цвета с белой горизонтальной полосой;



либо красный шар



Ночью:

красный огонь



Со стороны, по которой движение разрешено

либо прямоугольный щит зеленого цвета с белой вертикальной полосой;

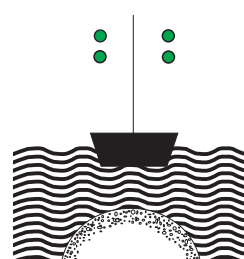
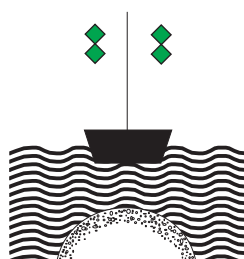
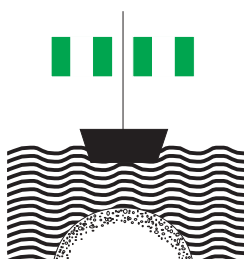
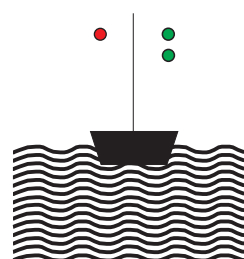
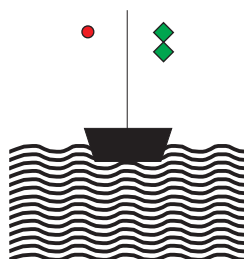
либо два ромба зеленого цвета, расположенные один над другим

два зеленых огня, расположенные один над другим

Примеры:

Днем

Ночью



2.2.3 Если желательно указать эти препятствия и опасные места и, кроме того, запретить идущим судам создавать волнение, то следует применять указанные ниже флаги, щиты, шары и огни; их можно устанавливать либо на самих препятствиях, либо на вспомогательных плавсредствах.

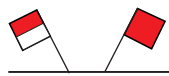
В этих случаях сигнальный знак должен устанавливаться с каждой стороны препятствия, а именно:

Со стороны, с которой фарватер свободен:

Со стороны, с которой фарватер закрыт:

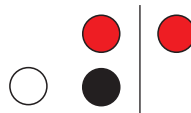
Днем:

либо красно-белый флаг
или щит;



либо красный флаг или
щит;

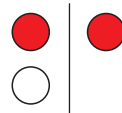
либо красный шар над
белым или черным шаром
(в зависимости от фона, на
котором он должен выделяться)



либо красный шар

Ночью:

красный огонь над белым

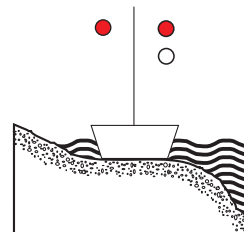
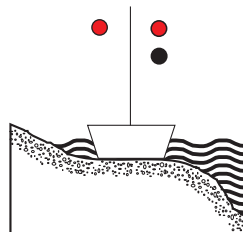
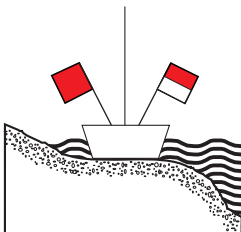


красный огонь

Примеры:

Днем

Ночью

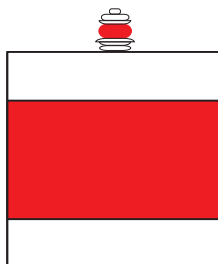


2.3 Устанавливаемые на берегу сигнальные знаки, указывающие положение фарватера

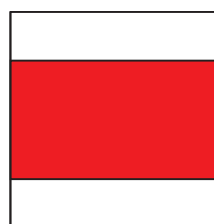
2.3.1 Устанавливаемые на берегу знаки судоходной обстановки, указывающие положение фарватера по отношению к берегам

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

1. Фарватер возле правого берега



4.A С огнем



4.B Без огня

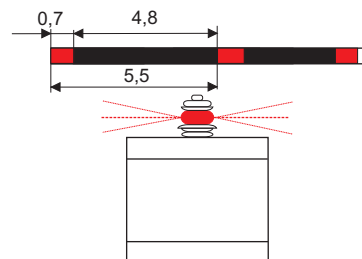
(рис. 12)

Цвет: красный/белый

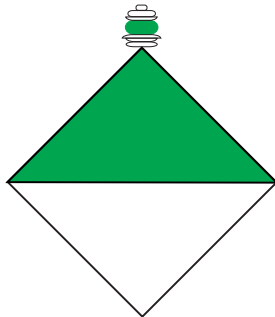
Форма: стойка с топовым знаком

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

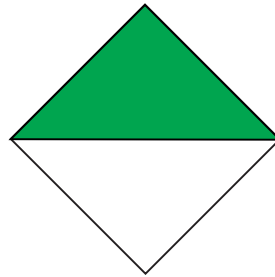
Огонь (если установлен): красный ритмичный огонь



2. Фарватер возле левого берега



5.A С огнем



5.B Без огня

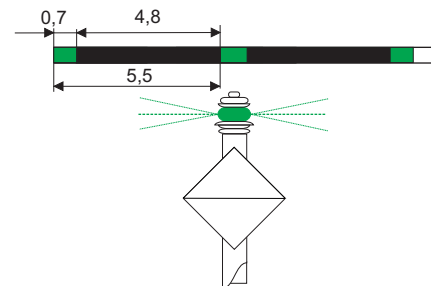
(рис. 13)

Цвет: зеленый/белый

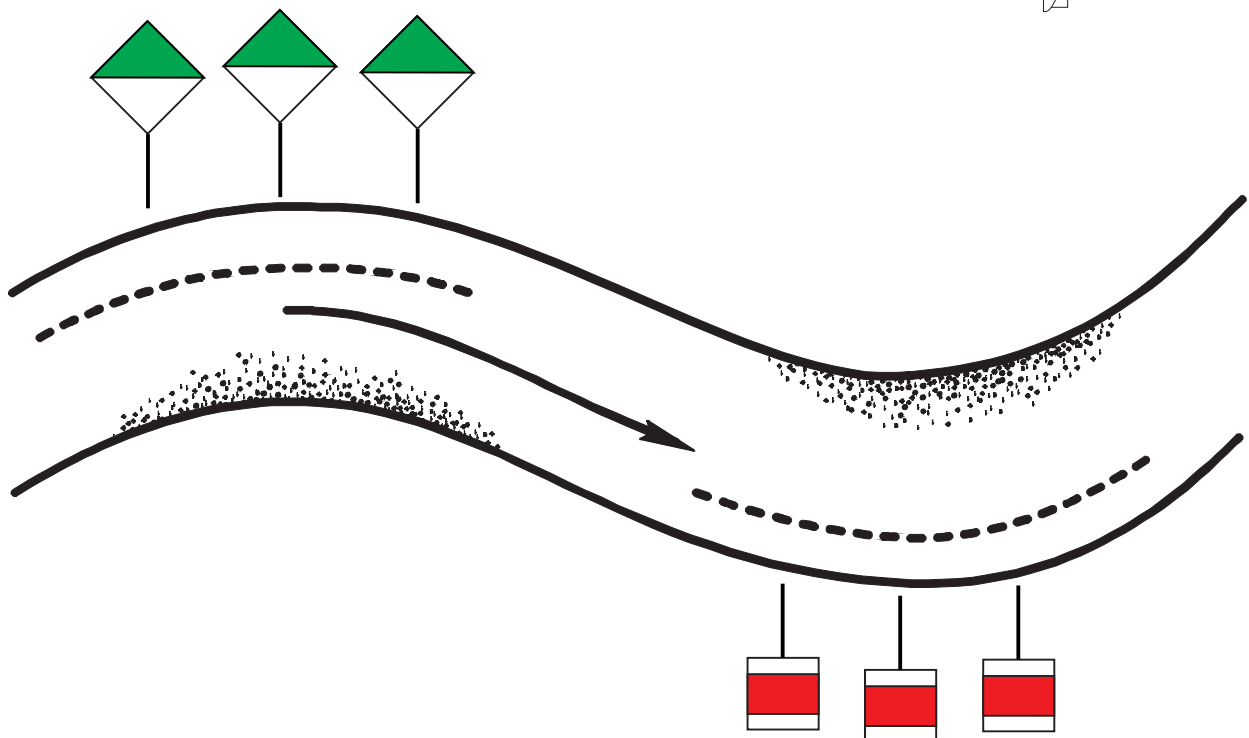
Форма: стойка с топовым знаком

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

Огонь (если установлен): зеленый ритмичный огонь



3. Использование знаков

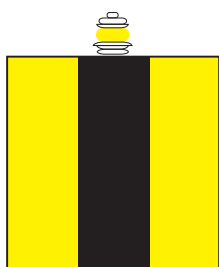


(рис. 14)

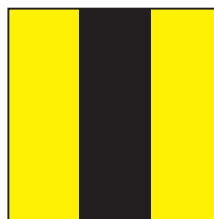
2.3.2 Перевальные знаки

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

1. Правый берег



4.C С огнем



4.D Без огня

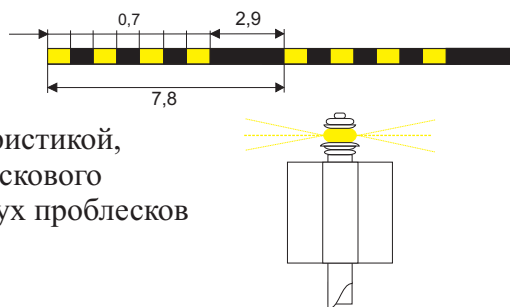
(рис. 15)

Цвет: желтый/черный

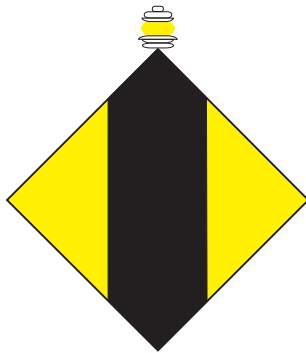
Форма: стойка с топовым знаком

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

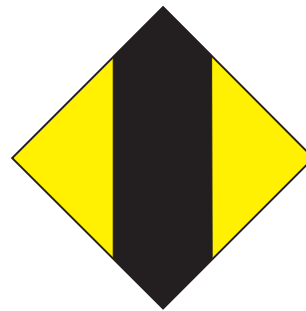
Огонь (если установлен): желтый проблесковый
или затмевающийся
огонь с четной характеристикой,
за исключением проблескового
ритма с группами из двух проблесков



2. Левый берег



5.C С огнем



5.D Без огня

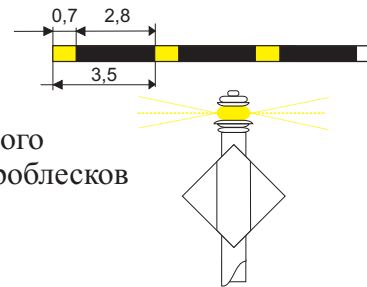
(рис. 16)

Цвет: желтый/черный

Форма: стойка с топовым знаком

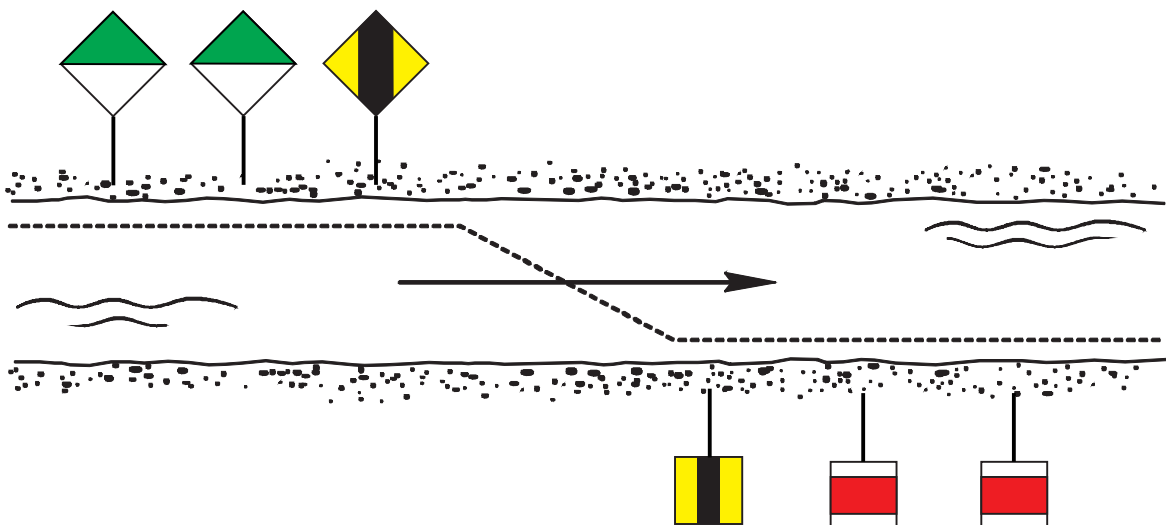
Топовый знак: желтый квадратный щит (с горизонтальными и вертикальными диагоналями) с черной вертикальной полосой посередине

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



3. Использование знаков

3.1 Простое указание перевала

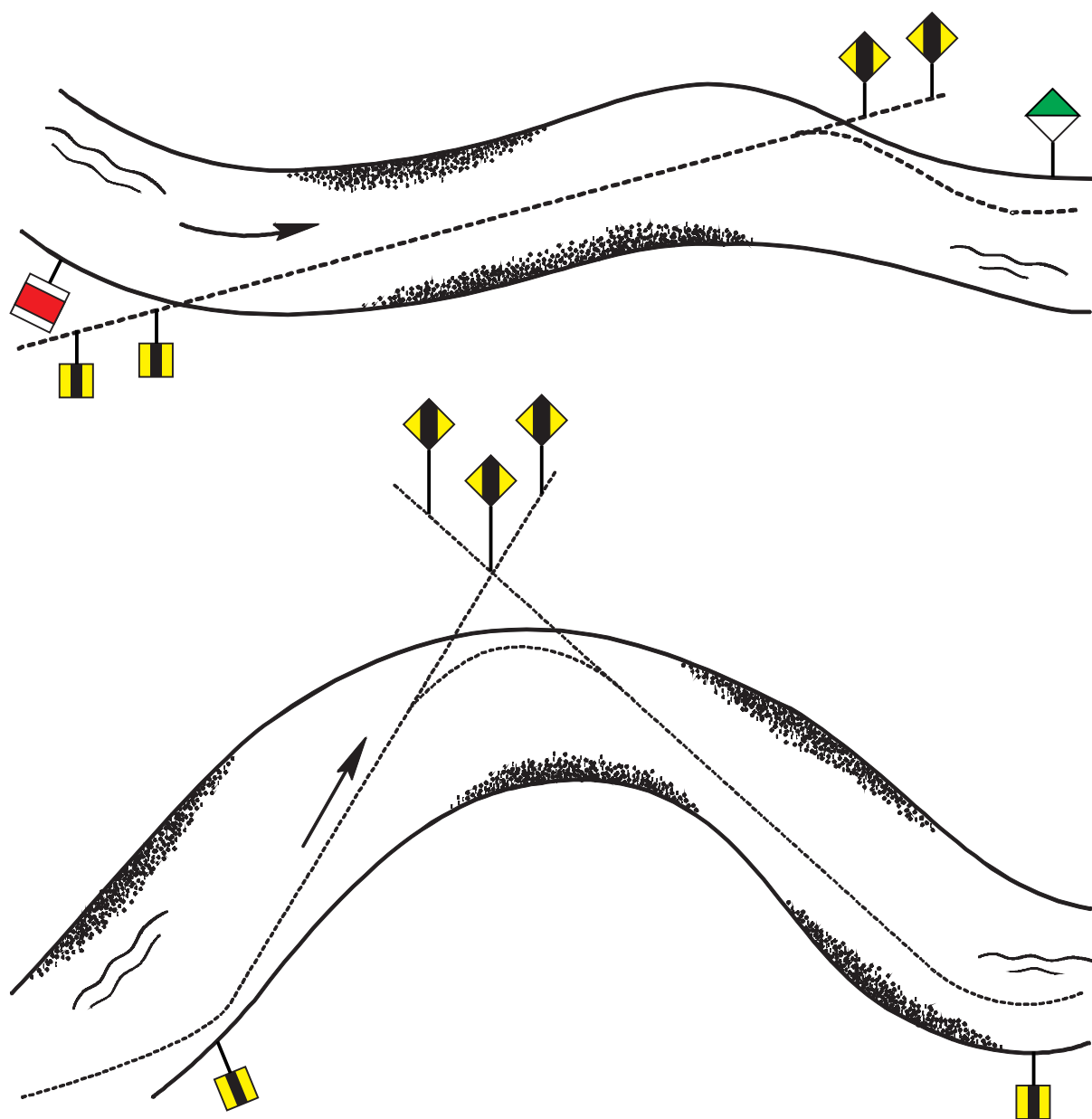


(рис. 17)

3.2 Указание оси длинного перевала

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

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



(рис. 18)

2.4 Сигнализация на озерах и широких водных путях

2.4.1 С учетом замечания, приведенного в пункте 2.1.3, положения приведенных выше разделов 2.1 - 2.3 применяются к озерам и широким водным путям.

Однако в необходимых случаях могут использоваться также следующие сигнальные знаки, взятые из "Системы морской сигнализации МАМС":

кардинальные знаки;

знаки, обозначающие отдельное опасное место;

знаки для обозначения безопасных вод;

специальные знаки.

2.4.2 Кардинальные знаки

2.4.2.1 Определение квадрантов и знаков

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

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

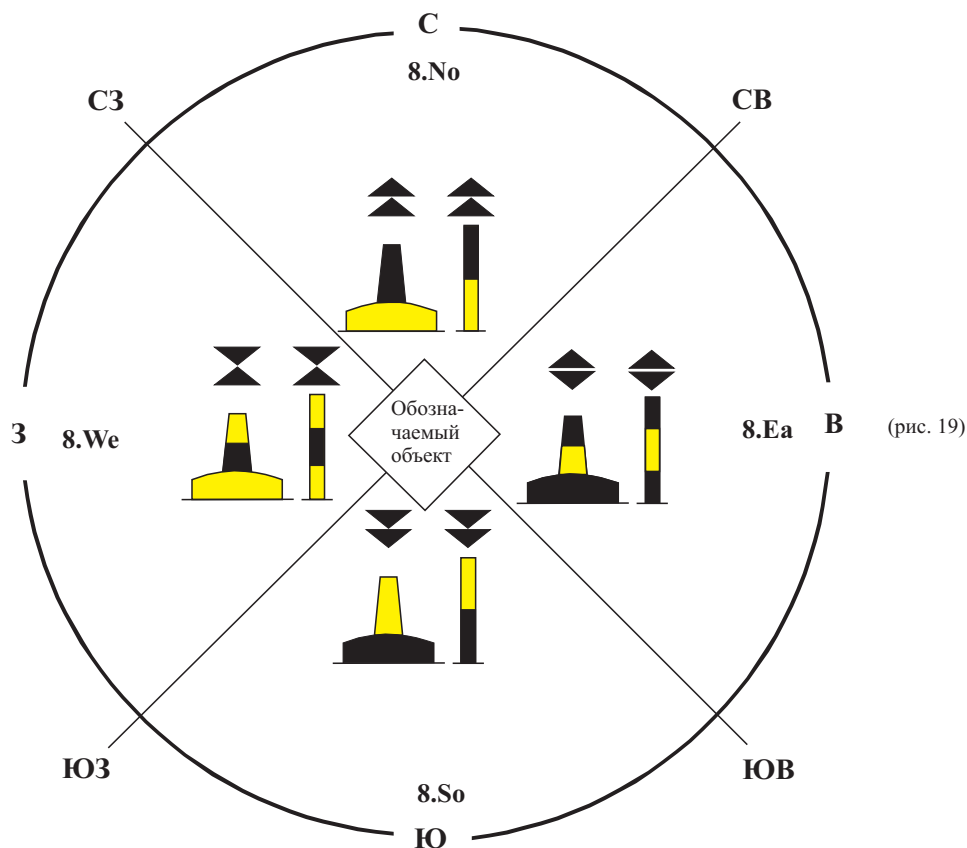
Название кардинального знака указывает, что по отношению к этому знаку надо проходить в квадранте, название которого носит этот знак.

2.4.2.2 Использование кардинальных знаков

Кардинальный знак может использоваться, например:

- для указания того, что наиболее глубокое место в данном районе находится в квадранте, название которого носит этот знак;
- для указания стороны безопасного прохода по отношению к опасному месту;
- для обращения внимания на какую-либо особенность конфигурации фарватера, как, например, поворот, слияние фарватеров, развилка фарватера или оконечность мелководья.

2.4.2.3 Описание кардинальных знаков



(рис. 19)

Кардинальный знак Север

Цвет: верхняя часть - черная
нижняя часть - желтая

Форма: вежа или швемер

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

Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: непрерывный очень частый проблесковый или непрерывный частый проблесковый

Кардинальный знак Восток

Цвет: черный с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета

Форма: вежа или швемер

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

Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с тремя проблесками в группе

Кардинальный знак Юг

Цвет: верхняя часть - желтая,
нижняя часть - черная

Форма: вежа или швемер

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

Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с шестью проблесками в группе, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью не менее 2 секунд.

Кардинальный знак Запад

Цвет: желтый с одной горизонтальной полосой черного цвета

Форма: вежа или швемер

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

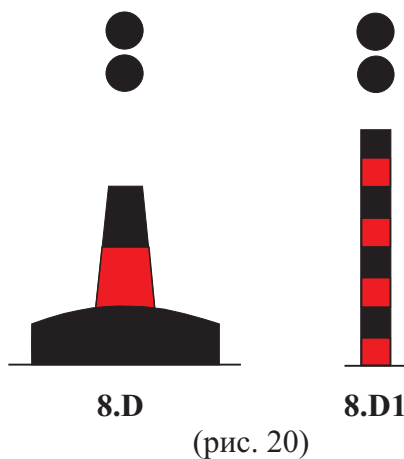
Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: очень частый группо-проблесковый или частый группо-проблесковый с девятью проблесками в группе

2.4.3 Знаки, обозначающие отдельные опасные места

2.4.3.1 Определение знаков, обозначающих отдельные опасные места

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

2.4.3.2 Описание знаков, обозначающих отдельные опасные места



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

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

Топовый знак: две черные сферы, расположенные одна над другой

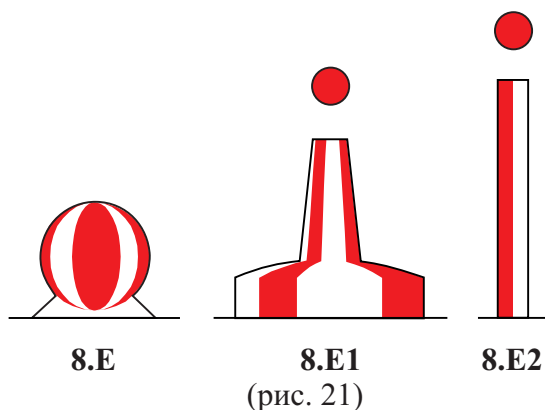
Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: группо-проблесковый с двумя проблесками в группе

2.4.4 Знаки для обозначения безопасных вод

2.4.4.1 Определение знаков для обозначения безопасных вод

Знак для обозначения безопасных вод указывает, что он окружен судоходными водами; к таким знакам относятся знаки, обозначающие ось и середину фарватера. Они могут использоваться также для обозначения места причаливания, если последнее не обозначено кардинальным или латеральным знаком.

2.4.4.2 Описание знаков для обозначения безопасных вод



Цвет: вертикальные красные и белые полосы

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

Топовый знак (если установлен): одна сфера красного цвета

Огонь (если установлен):
Цвет: белый
Ритм: изофазный, регулярно затмевающийся с одним продолжительным проблеском каждые 10 секунд или сигнал "А" азбуки Морзе

2.4.5 Специальные знаки

2.4.5.1 Определение специальных знаков

Знаки, основное назначение которых не заключается в облегчении судовождения, но которые указывают особую зону или сведения, упомянутые в соответствующих документах, например знаки зоны военных маневров, знаки зоны отдыха.

2.4.5.2 Описание специальных знаков

Цвет:	желтый
Форма:	факультативная, но исключая возможность ошибочного принятия за знаки, с помощью которых сообщается информация, касающаяся судоходства
Топовый знак (если установлен):	два желтых конуса, обращенные вершинами друг к другу
Огонь	
Цвет:	желтый
Ритм:	любой, за исключением ритмов, описанных в пунктах 2.4.2, 2.4.3, 2.4.4 или 2.4.6

2.4.6 Сигнализация метеорологической обстановки на озерах

2.4.6.1 Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность

Сигнал подается при помощи желтых проблесковых огней, с частотой около 40 проблесков в минуту.

Предупреждение о необходимости соблюдать осторожность означает возможность приближения опасных метеорологических явлений без точного указания времени их возникновения. Этот сигнал подается как можно раньше для предупреждения судоводителей о возможной опасности.

2.4.6.2 Предупреждение о непосредственно угрожающей опасности

Сигнал подается при помощи желтых проблесковых огней, с частотой около 90 проблесков в минуту.

*

* *

В приложении 2 проиллюстрированы положения настоящего раздела для озер и широких водных путей, а также положения глав 6 и 7.

3 СИГНАЛИЗАЦИЯ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

Можно заменить:

любой постоянный
красный огонь



прямоугольным красным щитом с
горизонтальной белой полосой



любой постоянный
зеленый огонь



прямоугольным зеленым щитом с
вертикальной белой полосой



любой постоянный
желтый огонь

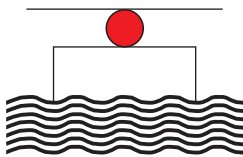


квадратным желтым щитом с
горизонтальной и вертикальной
диагоналями

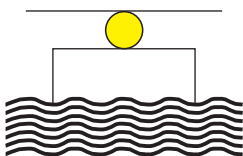


3.1 Постоянные мосты

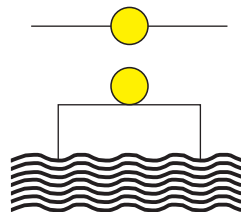
3.1.1 Пролет моста, запрещенный для судоходства



3.1.2 Рекомендуемый пролет моста



Двустороннее движение судов



Одностороннее движение судов (при одностороннем движении на другой стороне моста должен гореть красный огонь)

Если это необходимо по практическим соображениям, огни могут быть расположены по горизонтали

Для указания ширины пролета (обозначения устоев) или при необходимости для указания границ, между которыми пролет моста может нормально использоваться (например, если вблизи устоев глубина воды или свободная высота недостаточны), можно по выбору использовать следующие знаки:



Для удобства судоводителей на устоях моста может устанавливаться шкала, указывающая свободную высоту под мостом.

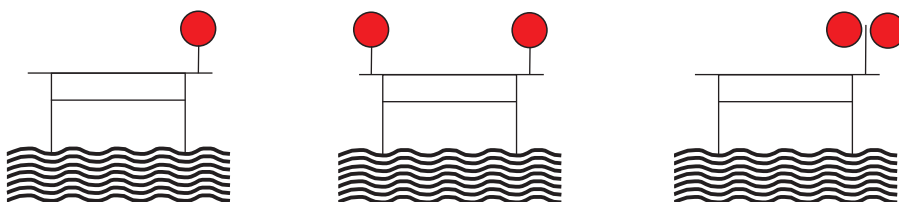
3.1.3 Пролет, в отношении которого не имеется обязательной рекомендации

Если имеются один или несколько рекомендуемых пролетов, то пролеты, в отношении которых отсутствует обязательная рекомендация, но которые судоводитель может использовать под свою ответственность, не имеют никаких сигнальных знаков или имеют знаки ограничения, предусмотренные в 5.1С ниже.

3.2 **Разводные мосты**

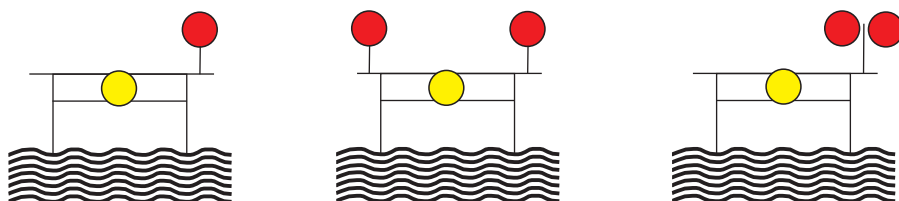
3.2.1 Проход запрещен

i) Общий случай

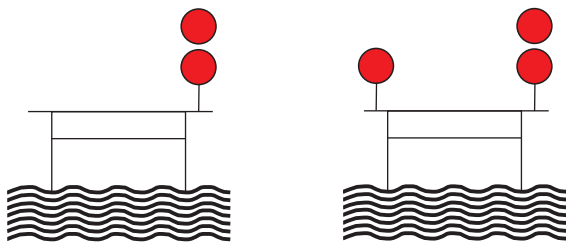


Когда один из нескольких расположенных по горизонтали красных огней погашен, это означает: "проход запрещен (разводной мост готовится к разводке)".

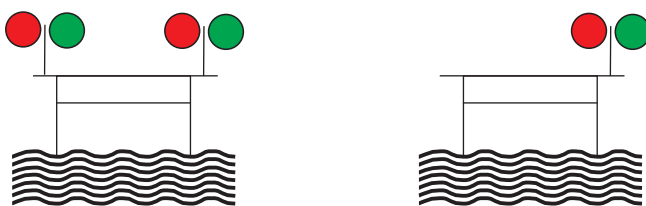
ii) Проход запрещен, за исключением судов небольшой высоты



iii) Мост не действует



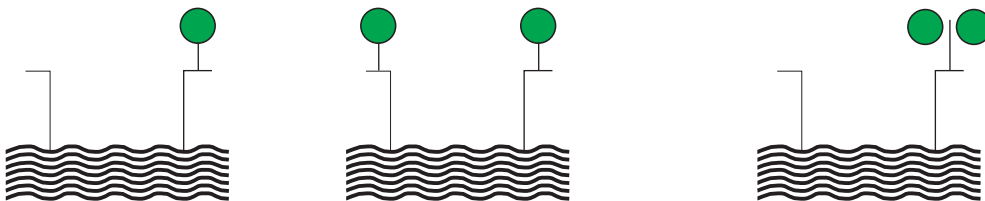
iv) "Проход запрещен, но необходимо подготовиться к движению",
проход будет вскоре свободен



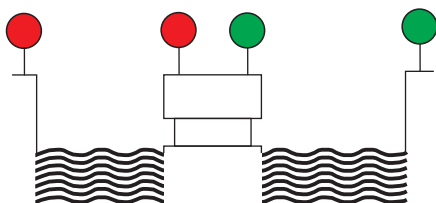
Огни могут быть расположены
либо по горизонтали, либо
один над другим.

3.2.2 Проход разрешен

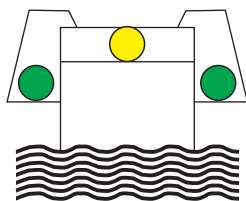
i) Общий случай



ii) Особые случаи: i. поворотный мост,



ii. подъемный мост



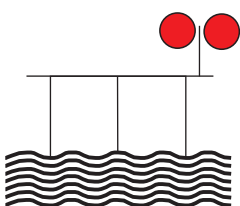
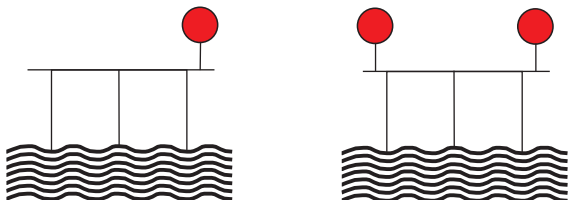
Можно применять:

- либо зеленые огни,
- либо желтый огонь,
- либо зеленые огни совместно
с желтым огнем.

3.3 Шлюзы

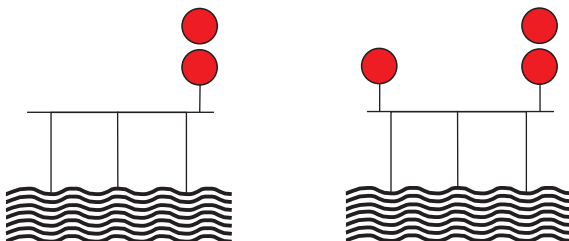
3.3.1 Вход или выход запрещен

i) Общий случай

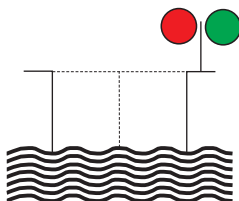
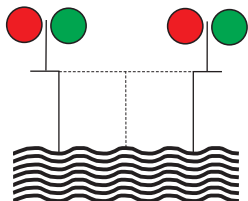


Когда один из нескольких расположенных по горизонтали красных огней погашен, это означает: "вход или выход запрещен (ворота готовятся к открытию)".

ii) Шлюз не действует

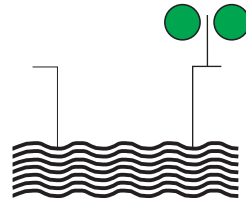
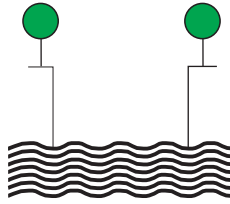
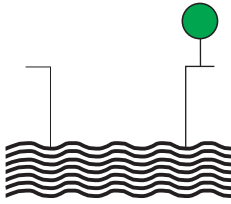


iii) "Подготовьтесь к проходу" (вход или выход будет вскоре разрешен)

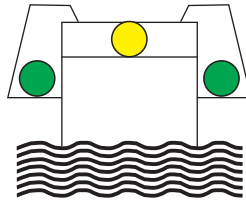


Огни могут быть расположены либо по горизонтали, либо один над другим.

3.3.2 Вход или выход разрешен



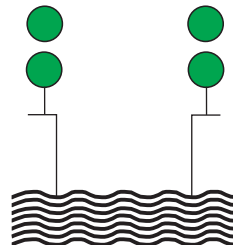
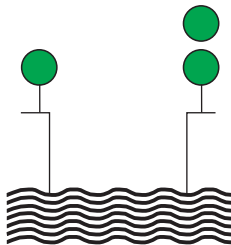
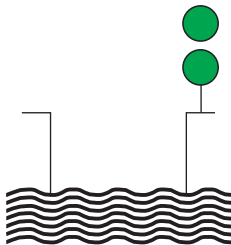
Особый случай:
поднимающиеся
ворота



Можно применять:

- либо зеленые огни,
- либо желтый огонь,
- либо зеленые огни совместно с желтым огнем.

3.3.3 Проход свободен: все ворота шлюза открыты



4 ЗАКРЫТИЕ СУДОХОДНОГО ПУТИ

Можно заменить:

любой постоянный
красный огонь



прямоугольным красным щитом
с горизонтальной белой полосой



любой постоянный
зеленый огонь



прямоугольным зеленым щитом с
вертикальной белой полосой



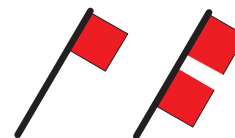
4.1 Полное и продолжительное прекращение судоходства

Общий случай



Однако можно применять один красный огонь, если такой сигнал может достаточно ясно указать запрещение и если его нельзя принять за огни, не относящиеся к сигнализации на водных путях.

В экстренных случаях до использования вышеуказанных огней или щитов временно можно применять днем красные флаги.



4.2 Временное прекращение судоходства

Такое прекращение имеет место, например, когда на узком участке водного пути разрешено попеременно одностороннее движение в каждом направлении. В этом случае сигнализация осуществляется в зависимости от обстоятельств.

"Остановитесь"



или



Когда один из нескольких расположенных по горизонтали красных огней погашен, это означает: "проход запрещен (проход будет вскоре разрешен)".

"Подготовьтесь
к проходу"



или



Огни могут быть расположены либо по горизонтали, либо один над другим.

"Проходите"



или



5. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ^{1/}

5.1 Основные сигнальные знаки

Основные сигнальные знаки, приведенные ниже, могут быть дополнены или разъяснены с помощью дополнительных сигнальных знаков, приведенных в разделе 5.2.

Щиты могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

A. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

A.1 Запрещение прохода (общий сигнальный знак)

A.1a Щиты



A.1b, A.1c и A.1d
либо красные огни

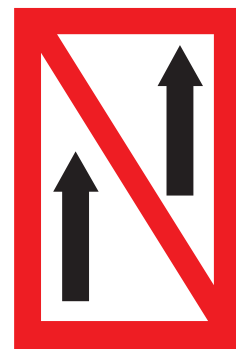


Два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение

A.1e и A.1f
либо красные флаги

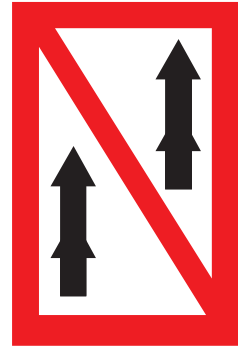


A.2 Запрещение всякого обгона



^{1/} На внутренних водных путях Беларуси, Казахстана, Российской Федерации, Республики Молдовы и Украины действуют сигнальные знаки в соответствии с национальными правилами.

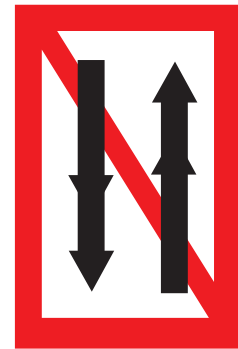
A.3 Запрещение обгона, касающееся только составов



A.4 Запрещение встречи и обгона



A.4.1 Запрещение встречи и обгона, касающееся только составов



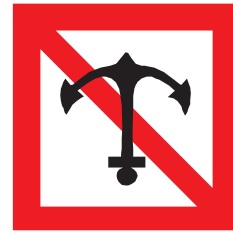
A.5 Запрещение стоянки (на якорь или на швартовых у берега)



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



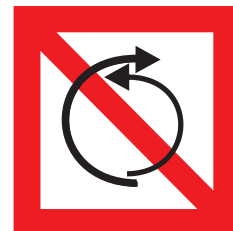
A.6 Запрещение стоять на якорь и
волочить якоря, тросы и цепи



A.7 Запрещение швартоваться у берега



A.8 Запрещение делать повороты



A.9 Запрещение создавать волнение

A.9a



либо

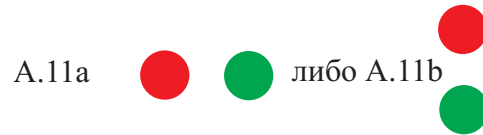
A.9b



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



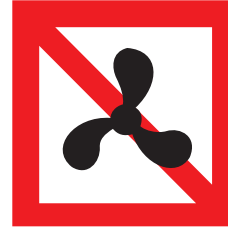
A.11 Проход запрещен, но необходимо
приготовиться к движению



либо A.11c
(красный огонь
погашен)



A.12 Запрещение плавания моторных судов



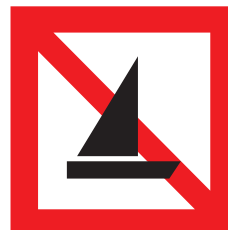
A.13 Общее запрещение плавания спортивных
либо прогулочных судов^{2/}



A.14 Запрещение воднолыжного спорта



A.15 Запрещение плавания парусных судов



^{2/} Компетентные органы могут также запрещать этим знаком плавание малых судов.

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



A.17 Запрещение плавания на досках с парусом



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



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

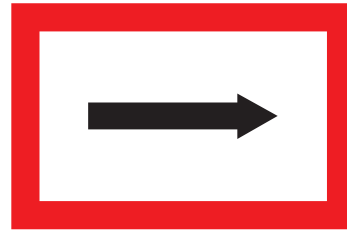


A.20 Запрещение плавания на водных мотоциклах



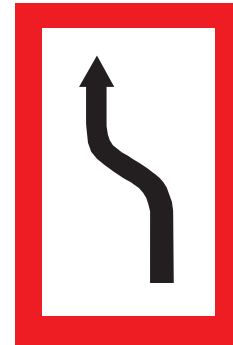
В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

В.1 Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой

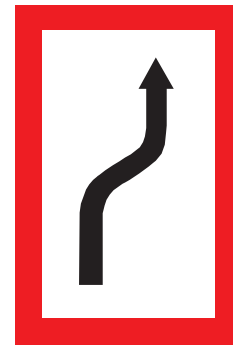


В.2

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

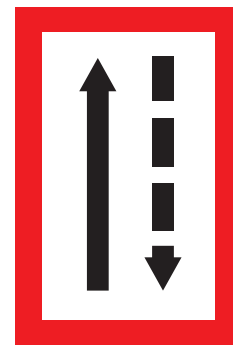


В.2б Предписание направляться к стороне фарватера, находящейся с правого борта

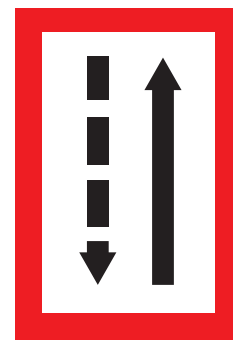


В.3

В.3а Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с левого борта

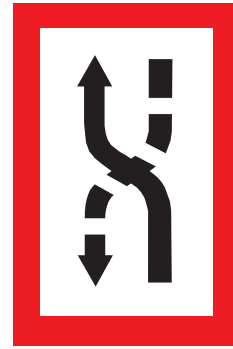


В.3б Предписание придерживаться стороны фарватера, находящейся с правого борта



B.4

B.4a Предписание перейти на сторону фарватера, находящуюся с левого борта

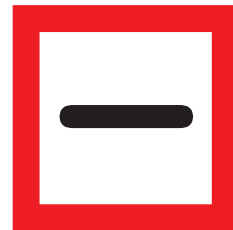


B.4b Предписание перейти на сторону фарватера, аходящуюся с правого борта



B.5 Обязательная остановка при определенных обстоятельствах

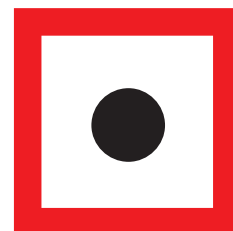
Этот знак может быть использован, например, перед таможенной или перед закрытым искусственным сооружением. В последнем случае он указывает границу, которую суда не должны переходить, пока вход в сооружение запрещен знаками, указанными в главе 3, выше.



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



B.7 Предписание подать звуковой сигнал



В.8 Предписание соблюдать особую бдительность

Этот знак можно также применять в качестве предупреждающего для указания подхода к запрещающим сигнальным знакам или сигнальным знакам ограничения либо к другому предписываемому сигнальному знаку

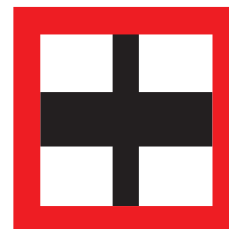


В.9 Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по этому пути суда изменять их курс или скорость

В.9а



В.9б



В.10 Предписание судам, идущим по основному пути, изменить в случае необходимости их курс или скорость, с тем чтобы уступить путь судам, выходящим из порта или притока



В.11

Обязанность выйти на радиотелефонную связь

В.11а



Обязанность выйти на радиотелефонную связь на канале, указанном на знаке

В.11б



С. СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ

С.1 Глубина ограничена



C.1a



C.1b

С.2 Свободная высота над уровнем воды ограничена

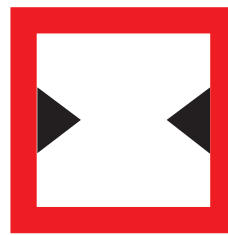


C.2a

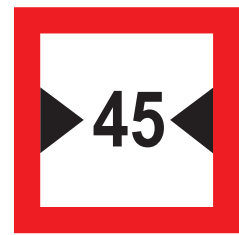


C.2b

С.3 Ширина прохода или фарватера ограничена



C.3a



C.3b

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

С.4 Имеются ограничения судоходства; необходимо ознакомиться с ними



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



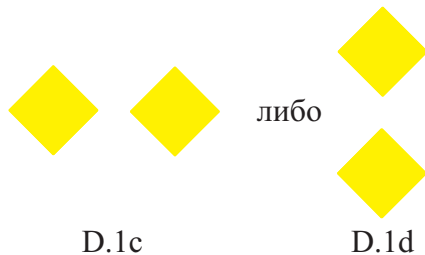
D. ЗНАКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРЕДПИСАНИЯ

D.1 Рекомендуемый фарватер

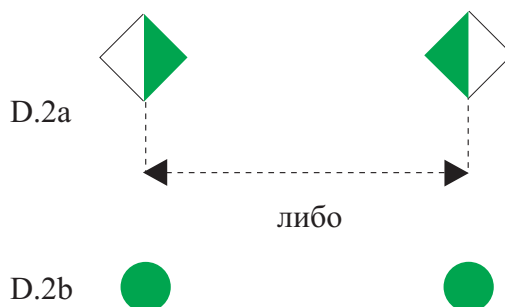
a) в обоих направлениях



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



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



D.3 Рекомендация направления движения:
в направлении стрелки



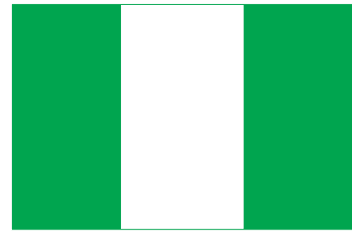
в направлении от постоянного огня к
изофазному огню



Е. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Е.1 Разрешение прохода
(общий сигнальный знак)

Е.1a



либо

Е.1b, Е.1c
и Е.1d



Е.2 Указатель воздушных линий-переходов



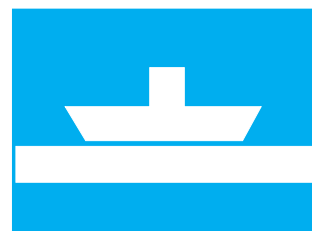
Е.3 Плотина



Е.4

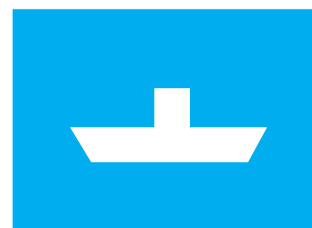
а) Паром, не передвигающийся
самостоятельно

Е.4a



б) Паром, передвигающийся
самостоятельно

Е.4b



Е.5 Разрешение стоянки
(на якоре или на швартовых у берега)



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



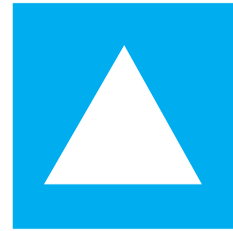
Е.5.2 Разрешение стоянки на участке
водной поверхности в
обозначенных пределах, которые
рассчитаны от щита и указаны на
нем в метрах



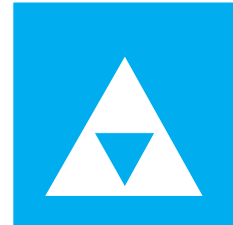
Е.5.3 Максимальное число судов, стоянка
которых разрешена борт к борту



E.5.4 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и для которых не требуется сигнализация, предписанная для судов, перевозящих опасные грузы



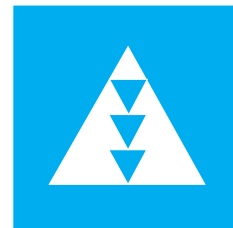
E.5.5 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести синий огонь или синий конус



E.5.6 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести два синих огня или два синих конуса



E.5.7 Зона стоянки, отведенная для судов, которые предназначены для плавания способом толкания и которые обязаны нести три синих огня или три синих конуса



E.5.8 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, для которых не требуется сигнализация, предписанная для судов, перевозящих опасные грузы



E.5.9 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести синий огонь или синий конус



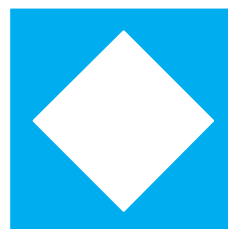
Е.5.10 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести два синих огня или два синих конуса



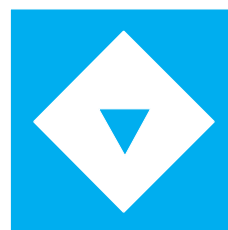
Е.5.11 Зона стоянки, отведенная для судов, не являющихся судами, предназначенными для плавания способом толкания, которые обязаны нести три синих огня или три синих конуса



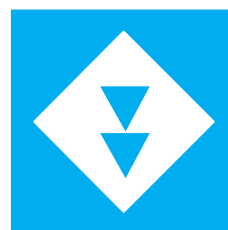
Е.5.12 Зона стоянки, отведенная для всех судов, для которых не требуется сигнализация, предписанная для судов, перевозящих опасные грузы



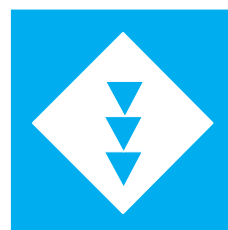
Е.5.13 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести синий огонь или синий конус



Е.5.14 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести два синих огня или два синих конуса



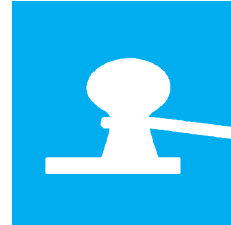
Е.5.15 Зона стоянки, отведенная для всех судов, которые обязаны нести три синих огня или три синих конуса



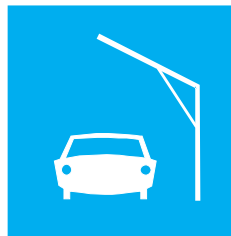
E.6 Разрешение стоять на якоре либо
волочить якоря, тросы или цепи



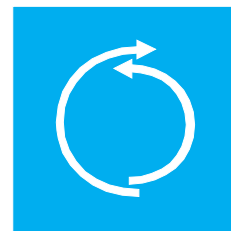
E.7 Разрешение швартоваться у берега



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

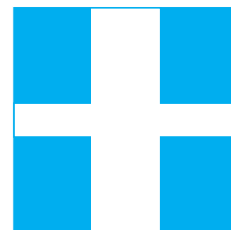


E.8 Указание места для поворота



E.9 Встречный путь рассматривается как
приток пути, по которому идет судно

E.9a

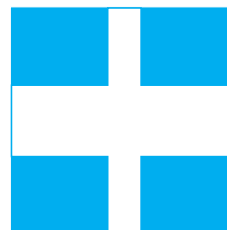


E.9b



E.10 Путь, по которому идет судно ,
рассматривается как приток
встречного пути

E.10a



E.10b



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



E.11a

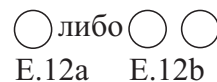
либо



E.11b

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

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



b) изофазный огонь (огни): проход
разрешается



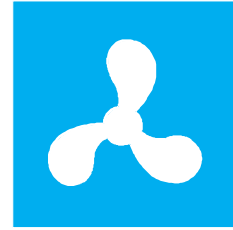
E.13 Место забора питьевой воды



E.14 Телефон



E.15 Плавание моторных судов разрешено



E.16 Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено^{3/}



E.17 Воднолыжный спорт разрешен



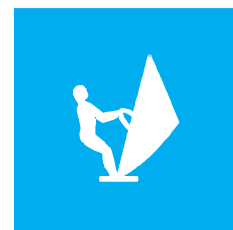
E.18 Плавание парусных судов разрешено



E.19 Плавание гребных судов разрешено



E.20 Плавание на досках с парусом разрешено



^{3/} Компетентные органы могут также разрешать этим знаком плавание малых судов.

E.21 Разрешение скоростного движения малых спортивных или прогулочных судов



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



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



E.24 Разрешение плавания на водных мотоциклах



E.25 Возможность подключиться к электропитанию



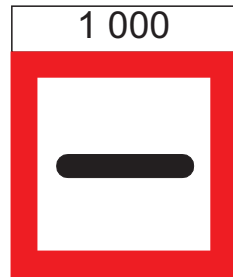
5.2 Дополнительные сигнальные знаки

Основные сигнальные знаки (см. раздел 5.1) могут быть дополнены следующими сигнальными знаками:

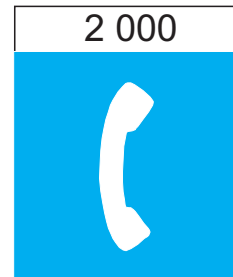
5.2.1 Таблички с надписями, указывающие расстояние, на котором начинает действовать предписание, или особое условие, указанное основным знаком

Примечание: Эти таблички помещаются над основным сигнальным знаком.

Примеры:



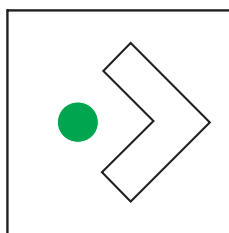
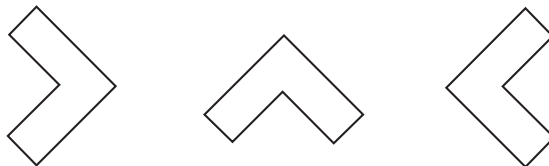
Остановка через 1000 м



Телефон через 2 000 м

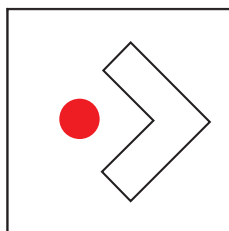
5.2.2 Дополнительный световой сигнал

Белая светящаяся стрелка в сочетании с некоторыми огнями означает:



а) с зеленым огнем

Например: вход в затор по направлению стрелки разрешен



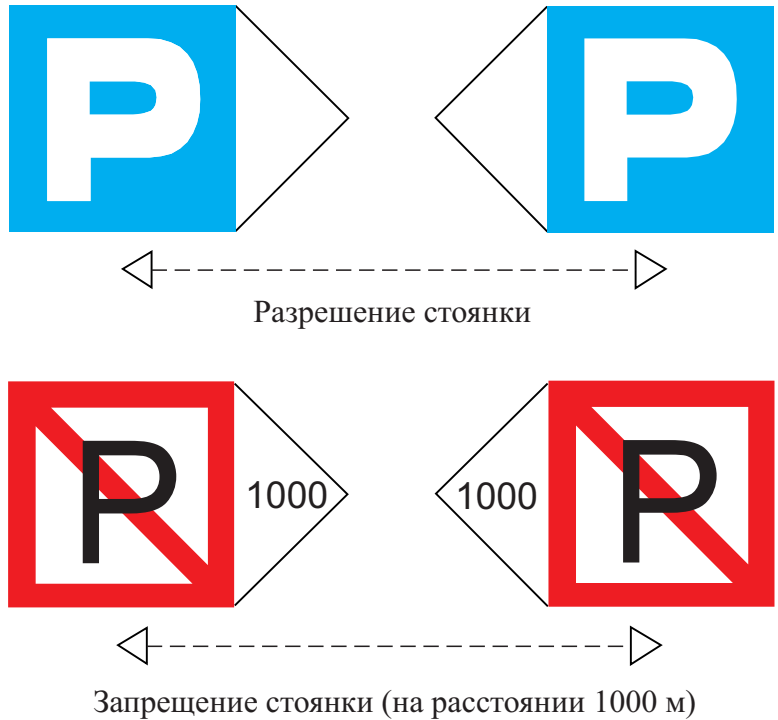
б) с красным огнем

Например: вход в затор по направлению стрелки запрещен

5.2.3 Стрелки, указывающие направление участка, к которому относится основной сигнальный знак

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

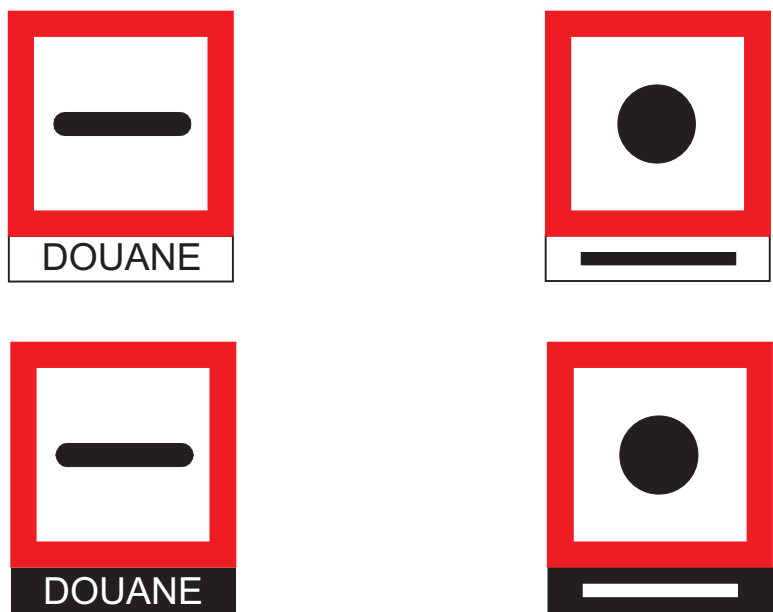
Примеры :



5.2.4 Таблички с поясняющими надписями или дополнительной информацией

Примечание: Эти таблички помещаются под основным сигнальным знаком

Примеры:



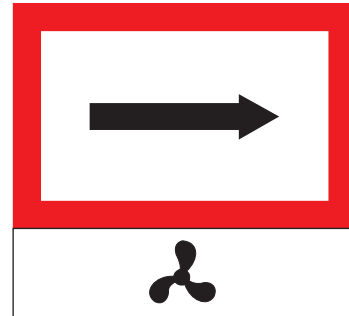
Остановка для таможенного
контроля

Подать продолжительный
звуковой сигнал

5.2.5. Таблички, указывающие характер соответствующих судов

Если запрещение, предписание или указание применяются только к определенному типу судов или деятельности, условное обозначение этой категории изображается черным цветом на белом фоне на табличке, расположенной под сигнальным знаком.

Пример:



Предписание для моторных судов
придерживаться определенного
направления.

6. РАЗНОЕ

6.1 Входы в порты

В этом пункте выражение "вход в порт" означает также вход в притоки, ответвления и затоны.

6.1.1 Если необходима дневная сигнализация входа в порт, то она должна обеспечиваться следующим образом:

с левого борта при входе: либо путем окраски в красный цвет опоры огня, которая по возможности должна иметь цилиндрическую форму, либо при помощи цилиндрической топовой фигуры красного цвета, либо путем нанесения на моле красных прямоугольников;

с правого борта при входе: либо путем окраски в зеленый цвет опоры огня, которая по возможности должна быть конической формы, либо при помощи конической топовой фигуры зеленого цвета, либо путем нанесения на моле зеленых треугольников вершиной вверх.

6.1.2 Ночью при входе в малые порты достаточно освещать дневные сигнальные знаки, описанные выше.

Если считается необходимым установить огни, то входы в порты должны обозначаться:

с левого борта при входе: красным, предпочтительно ритмичным огнем;

с правого борта при входе: зеленым, предпочтительно ритмичным огнем.

При наличии узкого входа в порт или в случае особой конфигурации этого входа достаточно установить один из этих огней, с тем чтобы помочь судоводителю

вести судно в порт. Этот единственный огонь обязательно должен быть ритмичным.

В приложении 2 показано применение положений данного раздела на озерах и широких водных путях.

- 6.1.3 В отношении цвета и формы ограждения фарватеров, ведущих в порт, применяются те же правила.

Для различения огней рекомендуется, чтобы огни одного и того же цвета, используемые для обозначения входа в порт или обозначения фарватера, имели различную ритмичность.

Установка вышеуказанных огней, предназначенных для обозначения входа в порт, не исключает установки постоянных огней с тем значением, которое придано им в разделе 1.3 в целях регулирования судоходства. В этом случае огни, обозначающие вход в порт, обязательно должны быть ритмичными.

6.2 Километраж

Может оказаться целесообразным устанавливать вдоль внутренних водных путей километровые отметки и, возможно, промежуточные отметки на каждом гектометре.

7. СИГНАЛИЗАЦИЯ ЗАПРЕЩЕННЫХ ИЛИ РЕГЛАМЕНТИРОВАННЫХ ЗОН

- 7.1 Если пределы запрещенных или регламентированных зон должны быть ограждены сигнальными знаками, то такое ограждение производится при помощи специальных сигнальных знаков, предусмотренных в пункте 2.4.5. Характер запрещения или предписания по мере возможности доводится до сведения пользователей в письменном виде (например, на картах) и с помощью местных средств информации.

Такая информация подается преимущественно с помощью щитов, установленных на берегу и представляющих собой один из сигнальных знаков запрещения или разрешения, предусмотренных выше, в разделах 5.1А или 5.1Е, или с помощью прямоугольных красных щитов с белой горизонтальной полосой. Эти щиты в случае необходимости дополняются стрелкой, предусмотренной в пункте 5.2.3 выше, и указывающей направление участка, на котором применяется данный знак.

Местная информация может также наноситься на желтые буи, предусмотренные в пункте 2.4.5. Она может также подаваться топовыми фигурами, установленными на бую, вместо возможной топовой фигуры, предусмотренной в пункте 2.4.5. Например, буи, ограждающие зону, полностью запрещенную для судоходства, могут нести древко с жестким треугольным флажком красного цвета. При использовании других топовых фигур они должны явно отличаться, с одной стороны, от этого красного флажка и, с другой стороны, от топовых фигур, предусмотренных в главе 2 выше.

7.2 Если в прибрежной зоне, запрещенной или регламентированной для одного или нескольких типов судов или деятельности, открыт фарватер, в котором на один из этих типов судов не распространяется данное запрещение или предписание (за исключением входа в порт, где применяются предписания, содержащиеся в разделе 2.1), то стороны этого фарватера также обозначаются желтыми буями. Оба буя, находящиеся при входе в порт, по своим размерам вдвое превышают другие буи, и в случае необходимости их верхняя часть окрашивается в красный цвет справа и в зеленый цвет слева по отношению к судоводителю, выходящему из фарватера.

Установленные на берегу щиты, предусмотренные в пункте 5.1Е, указывают на характер разрешения (например, щит "воднолыжный спорт разрешен" устанавливается для указания фарватера, предназначенного для водных лыж, в зоне, где запрещено либо любое судоходство, либо катание на водных лыжах); они могут быть дополнены стрелкой, предусмотренной в пункте 5.2.3 выше.


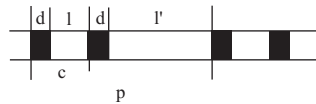
Если в зоне, открытой для различных видов деятельности, открыт фарватер, в котором разрешается лишь один вид деятельности, то стороны этого фарватера ограждаются таким же образом, как и в предыдущем случае. Щит на берегу должен по возможности указывать характер разрешаемого вида деятельности.



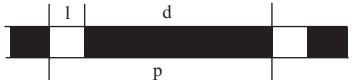
7.3 В приложении 2 проиллюстрировано применение положений этого раздела на озерах и широких водных путях.

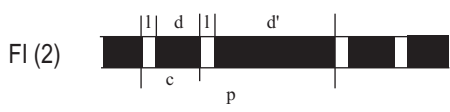
8. БУИ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ


Буи, предназначенные для не упомянутых выше целей, должны быть главным образом белого цвета, с тем чтобы их нельзя было ошибочно принять за красные, зеленые или желтые буи. На них могут наноситься пиктограммы.


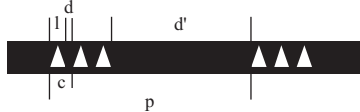
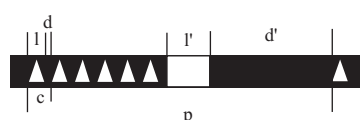
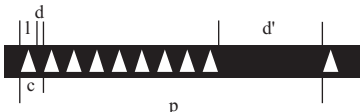
Приложение 1: Ритмичные огни

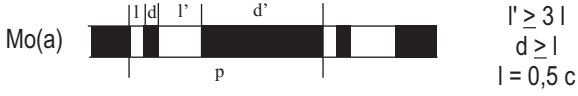
КЛАСС	КРАТКОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ	ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
1. ЗАТМЕВАЮЩИЙСЯ ОГОНЬ		Огонь, у которого общая продолжительность проблеска в периоде явно превышает общую продолжительность затмения, причем все интервалы затмения равны по продолжительности.		
1.1 Регулярно затмевающийся огонь	Ос	Огонь с регулярно повторяющимися затмениями	<p>Продолжительность проблеска огня должна составлять не менее трехкратной продолжительности затмения. Продолжительность затмения должна предпочтительно составлять от 0,5 до 1 с. Продолжительность периода должна быть не менее 2 с.</p>  <p style="text-align: center;">Пример: $l = 3$ с; $d = 1$ с; $p = 4$ с.</p> $l \geq 3d$ $0,5 \text{ с} \leq d \leq 1 \text{ с}$ $p \geq 2 \text{ с}$	<p>Белый затмевающийся огонь используется для обозначения: - знака безопасных вод</p> <p>Желтый затмевающийся огонь используется для обозначения: - знака указания перевала</p>
1.2 Группо-затмевающийся огонь	Ос()	Огонь с регулярно повторяющимися группами определенного числа затмений	<p>Проблески огня между затмениями в группе равны по продолжительности, и эта продолжительность явно меньше, чем продолжительность проблеска огня между последовательными группами. Продолжительность проблеска огня между группами должна быть не менее трехкратной продолжительности проблеска огня в группе. Продолжительность проблеска огня в группе не должна быть меньше длительности затмения. Продолжительность затмения должна предпочтительно составлять от 0,5 до 1 с. В группе из двух затмений продолжительность затмения вместе с продолжительностью проблеска огня в этой группе должна быть не менее 1 с. В группе с тремя или более затмениями продолжительность затмения вместе с продолжительностью проблеска в одной группе должна быть не менее 2 с. Количество затмений в группе, как правило, должно быть не более четырех.</p>  <p style="text-align: center;">Пример: $l' = 6$ с; $l = 2$ с; $d = 1$ с; $c = 3$ с; $p = 10$ с.</p> $l' \geq 3l$ $l \geq d$ $0,5 \text{ с} \leq d \leq 1 \text{ с}$ $c \geq 1 \text{ с}$	<p>Группо-затмевающийся желтый огонь может использоваться для обозначения: - специальных знаков; - перевального знака</p>

КЛАСС	КРАТКОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ	ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
2. ИЗОФАЗНЫЙ ОГОНЬ	ISO	Огонь, у которого проблеск и затмение явно имеют равную продолжительность.	<p>Период должен быть менее 4с.</p>  <p>$l = d$ $p \geq 4 \text{ с}$</p> <p>Пример: $l = d = 2 \text{ с}$; $p = 4 \text{ с}$</p>	<p>Белый изофазный огонь может использоваться для обозначения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - знака безопасных вод; - знака развилки фарватера; - знака обозначения навигационных препятствий вне фарватера и опасных мест, если проход возможен с обеих сторон; - предупреждающего сигнального знака.
3. ПРОБЛЕСКОВЫЙ ОГОНЬ		Огонь, у которого общая продолжительность проблеска в периоде явно короче, чем общая продолжительность затмения, и все проблески огня (вспышки) равны по продолжительности.		
3.1 Регулярно проблесковый огонь	FI	Проблесковый огонь, у которого проблеск регулярно повторяется с частотой не более 30 проблесков в минуту.	<p>Продолжительность интервала темноты (затмения) между двумя последовательными вспышками должна быть не менее трехкратной продолжительности проблеска. Продолжительность проблеска не должна превышать 1 с.</p>  <p>$d \geq 3l$ $l \leq 1 \text{ с}$ $p \geq 2 \text{ с}$</p> <p>Пример: $d = 3 \text{ с}$; $l = 1 \text{ с}$; $p = 4 \text{ с}$</p>	<p>Желтый проблесковый огонь может использоваться для обозначения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - специального знака; - перевального знака.
3.2 Проблесковый огонь с длительным проблеском	LFI	Проблесковый огонь с одним регулярно повторяемым проблеском длительностью не менее 2 с (длительный проблеск)	 <p>$d \geq 3l$ $l \geq 2 \text{ с}$ $p = 10 \text{ с}$</p> <p>Пример: $d = 8 \text{ с}$; $l = 2 \text{ с}$</p>	<p>Белый проблесковый огонь с длительным проблеском с периодом 10 с обозначает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - знак безопасных вод.

КЛАСС	КРАТКОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ	ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
3.3 Группо-проблесковый огонь	FI ()	Проблесковый огонь с регулярно повторяющимися группами определенного числа проблесков.	<p>Затмения между проблесками в одной группе равны по продолжительности, и эта продолжительность явно меньше продолжительности затмений между последовательными группами.</p> <p>Продолжительность затмений между группами должна быть не менее трехкратной продолжительности затмения в одной группе.</p> <p>Продолжительность затмения в одной группе должна быть не менее продолжительности проблеска.</p> <p>Продолжительность проблеска не должна превышать 1 с .</p> <p>В группе из двух проблесков продолжительность проблеска вместе с продолжительностью затмения в одной группе должна быть не менее 1 с.</p> <p>В группе из трех или более проблесков продолжительность проблеска вместе с продолжительностью затмения в одной группе должна быть не менее 2 с.</p> <p>Количество проблесков в группе должно быть, как правило, не более пяти.</p>	<p>Белый группо-проблесковый огонь с группами из двух проблесков с периодом в 5 или 10 с обозначает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - знак одиночного препятствия. <p>Желтый группо-проблесковый огонь с группами из четырех, пяти или (в исключительных случаях) шести проблесков может использоваться для обозначения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - специального знака; - перевального знака.
	FI (2)		 <p style="text-align: right;"> $d' \geq 3 d$ $d \geq l$ $l \leq 1 c$ $c \geq 1 c$ </p>	
			Пример: $d' = 6 c$; $d = 2 c$; $l = 1 c$; $c = 3 c$; $p = 10 c$	

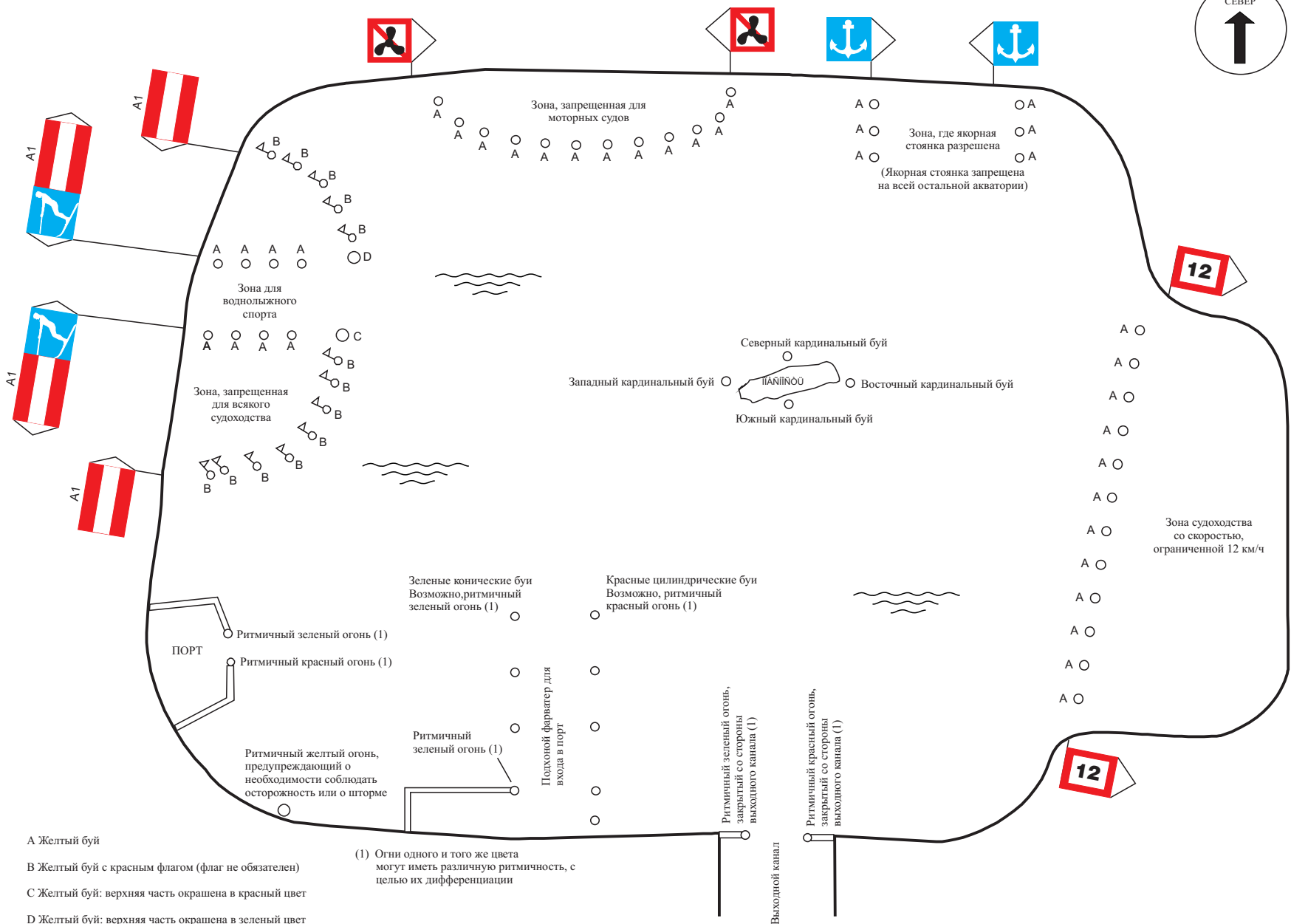
3.4 Сложный группо-проблесковый огонь	FI (.+.)	Огонь, аналогичный группо-проблесковому огню, за исключением того, что последовательные группы в периоде имеют различное количество проблесков.	<p>Продолжительность затмения после одиночного проблеска должна быть не менее трехкратной продолжительности затмения после группы проблесков.</p> <p>Характер огней, как правило, должен быть ограничен (2+1) вспышками и лишь в исключительных случаях может составлять (3+1) вспышки.</p>	<p>Желтый сложный группо-проблесковый огонь может использоваться для обозначения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - специального знака.
	FI (2+1)		 <p style="text-align: right;"> $d''' \geq 3 d'$ $d' \geq 3 d$ $d \geq l$ $l \leq 1 c$ $c \geq 1 c$ </p>	
			Пример: $d''' = 9 c$; $d' = 3 c$; $d = 1 c$; $l = 1 c$; $c = 2 c$; $p = 16 c$	

КЛАСС	КРАТКОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ	ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
4. ЧАСТЫЙ ПРОБЛЕСКО- ВЫЙ ОГОНЬ		Огонь, у которого идентичные проблески повторяются с частотой 40-60 проблесков* в минуту.	Продолжительность затмения должна быть не меньше, чем продолжительность проблеска.	
4.1 Непрерывный частый проблесковый огонь	Q	Огонь с регулярно повторяемыми частыми проблесками.	 $d \geq l$ $1 \text{ c} \leq p \leq 1,5 \text{ c}$ <p>Пример: $l = d = 0,5 \text{ c}$; $p = 1 \text{ c}$.</p>	Белый непрерывный частый проблесковый огонь может использоваться для обозначения: <ul style="list-style-type: none"> - кардинального знака «Север»; - знака развилки фарватера; - знака обозначения навигационных препятствий вне фарватера и опасных мест, если проход возможен с обеих сторон.
4.2 Частый группо-проблесковый огонь	Q ()	Огонь с регулярно повторяющимся определенным количеством частых проблесков.	Количество проблесков в группе должно равняться трем или девяти. Особый характер огня с группой из шести проблесков предназначен для обозначения кардинального знака «Юг». Продолжительность длительного затмения должна составлять не менее 3 с.	<div data-bbox="981 853 1624 1029"> <p>Q(3)</p>  $d' \geq 3 \text{ c}$ $d \geq l$ $1 \text{ c} \leq c \leq 1,5 \text{ c}$ $p = 10 \text{ c}$ <p>Пример: $d' = 7,5 \text{ c}$; $l = d = 0,5 \text{ c}$; $c = 1 \text{ c}$.</p> </div> <div data-bbox="952 1053 1624 1236"> <p>Q(6) + LFI</p>  $d' \geq 3 l'$ $d \geq l$ $l' \geq 2 \text{ c}$ $1 \text{ c} \leq c \leq 1,5 \text{ c}$ $p = 15 \text{ c}$ <p>Пример: $d' = 7 \text{ c}$; $l' = 2 \text{ c}$; $l = d = 0,5 \text{ c}$; $c = 1 \text{ c}$.</p> </div> <div data-bbox="981 1252 1624 1428"> <p>Q(9)</p>  $d' \geq 3 \text{ c}$ $d \geq l$ $1 \text{ c} \geq c \geq 1,5 \text{ c}$ $p = 15 \text{ c}$ <p>Пример: $d' = 6,5 \text{ c}$; $l = d = 0,5 \text{ c}$; $c = 1 \text{ c}$.</p> </div>

КЛАСС	КРАТКОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ	ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРИМЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
5. ОЧЕНЬ ЧАСТЫЙ ПРОБЛЕСКОВЫЙ ОГОНЬ		Огонь, у которого идентичные проблески повторяются с частотой от 100 до 120 проблесков* в минуту.	Продолжительность затмения должна быть не меньше, чем продолжительность проблеска.	
5.1 Непрерывный очень частый проблесковый огонь	VQ	Огонь с очень частыми регулярно повторяющимися проблесками.		Белый непрерывный очень частый проблесковый огонь обозначает: - кардинальный знак «Север».
5.2 Очень частый группо-проблесковый огонь	VQ ()	Огонь с регулярно повторяющимся определенным количеством очень частых проблесков.	Аналогичны характеристикам частого группо-проблескового огня, за исключением частоты проблесков ($0,5 \leq c \leq 0,6 \text{ с}^*$) и периода.	Белый огонь с группой из трех очень частых проблесков с периодом 5 с обозначает: - кардинальный знак «Восток». Белый огонь с группой из пяти очень частых проблесков, за которыми следует длительный проблеск, продолжительностью не менее 2 с, с периодом 10 с, обозначает: - кардинальный знак «Юг». Белый огонь с группой из девяти очень частых проблесков с периодом 10 с обозначает: - кардинальный знак «Запад».
6. ОГОНЬ, ПОДАЮЩИЙ СИГНАЛЫ АЗБУКОЙ МОРЗЕ	Mo ()	Огонь, у которого проблески, продолжительность которых четко подразделяется на две категории, группируются для обозначения знака или знаков азбуки Морзе.	<p>Подаваемые огнем сигналы должны быть ограничены, как правило, одной буквой азбуки Морзе, две буквы допускаются в порядке исключения.</p> <p>Продолжительность «точки» должна быть приблизительно 0,5 с, продолжительность «тире» должна быть не менее трехкратной продолжительности «точки».</p>	<p>Белый огонь, подающий сигнал в виде одиночной букв «А» азбуки Морзе, обозначает: - знак безопасных вод.</p>
			 <p>Mo(a) $l' \geq 3 l$ $d \geq l$ $l = 0,5 \text{ с}$</p>	<p>Желтый огонь, подающий сигнал в виде буквы, не являющейся одиночной «А» или «U», обозначает: - специальный знак.</p>
			Пример: $l' = 1,5 \text{ с}; l = 0,5 \text{ с}; d = 0,5 \text{ с}; d' = 4,5 \text{ с}; p = 7 \text{ с}$.	

* / Компетентным органам рекомендуется выбрать частоту для всех предписываемых ими огней с частыми и очень частыми проблесками: либо 60 и 120 проблесков в минуту, либо 50 и 100 проблесков в минуту.

Приложение 2
 Сигнализация на озерах и широких водных путях



- A Желтый буй
- B Желтый буй с красным флагом (флаг не обязателен)
- C Желтый буй: верхняя часть окрашена в красный цвет
- D Желтый буй: верхняя часть окрашена в зеленый цвет

(1) Огни одного и того же цвета могут иметь различную ритмичность, с целью их дифференциации

Выходной канал