

ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ
КОМІТЕТ З ПИТАНЬ ВНУТРІШНЬОГО ТРАНСПОРТУ
Робоча група з питань внутрішнього водного транспорту

ЄВРОПЕЙСЬКІ ПРАВИЛА СУДНОПЛАВСТВА ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

(5-й перегляд)

ПРИМІТКА

Умовні позначення документів Організації Об'єднаних Націй складаються з великих літер і цифр. Коли таке позначення зустрічається у тексті, воно вказує на відповідний документ Організації Об'єднаних Націй.

*
* *
*

Вжиті позначення і виклад матеріалу у цьому виданні не виражають з боку Секретаріату Організації Об'єднаних Націй жодної позиції щодо правового статусу країни, території, міста чи району, або їх властей чи делімітації їх кордонів.

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

ВИДАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ

ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ

Європейська Економічна Комісія Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) є однією з п'яти регіональних комісій у складі Економічної і Соціальної Ради (ЕКОСОП). Її було створено у 1947 році з метою відновлення післявоєнної Європи, розвитку економічної діяльності і зміцнення економічних відносин між європейськими країнами, а також між Європою і рештою країн світу. Під час холодної війни ЄЕК ООН була унікальним форумом для економічного діалогу і співробітництва між Сходом і Заходом. Не дивлячись на труднощі цього періоду, завдяки йому було досягнуто значних успіхів і консенсусу при погодженні багатьох питань і в стандартизації.

Після закінчення холодної війни членства в ЄЕК ООН набули не тільки багато нових держав, а й сама вона набула нових функцій. З початку 90-х років комісія зосередила свої зусилля на аналізі перехідного процесу, використовуючи свій досвід у питаннях узгодження для полегшення процесу інтеграції країн Центральної і Східної Європи у світовий ринок.

ЄЕК ООН — це форум, де представники країн Західної, Центральної і Східної Європи, Центральної Азії і Північної Америки (всього 56 держав) збираються разом для вироблення інструментів економічного співробітництва. До сфери такого співробітництва входять економіка, статистика, довкілля, транспорт, торгівля, стала енергетика, лісоматеріали і житлове господарство. Комісія пропонує регіональну платформу для розробки і узгодження конвенцій, норм і стандартів. Експерти Комісії надають технічну допомогу країнам Південно-Східної Європи і Співдружності Незалежних Держав. Така допомога полягає у наданні консультаційних послуг, а також у проведенні семінарів і робочих нарад, у ході яких країни мають можливість обмінятися досвідом і кращою практикою.

ТРАНСПОРТ В ЄЕК ООН

Відділ транспорту ЄЕК ООН є секретаріатом Комітету з питань внутрішнього транспорту (КВТ) і Комітету експертів ЕКОСОП з перевезення небезпечних вантажів і Узгодженої на глобальному рівні системи класифікації безпеки і маркування хімічної продукції. КВТ і його 17 робочих груп, а також комітет ЕКОСОП і його підкомітети — це міжурядові органи, відповідальні за прийняття рішень, діяльність яких покликана значною мірою покращити повсякденне життя людей і функціонування підприємств в усьому світі шляхом вжиття конкретних заходів, спрямованих на підвищення безпеки руху, покращання екологічних показників, енергоефективності і конкурентоспроможності транспортно-логістичного сектору.

Комітет ЕКОСОП було створено у 1953 році Генеральним секретарем у відповідь на звернення Економічної і Соціальної Рад для вироблення рекомендацій з перевезення небезпечних вантажів. Його повноваження було розширено у 1999 році, коли до його обов'язків було додано глобальну (багатогалузеву) гармонізацію систем класифікації безпеки і маркування хімічної продукції. До складу комітету входять експерти країн, які володіють необхідними знаннями і досвідом у галузі міжнародної торгівлі і перевезення небезпечних вантажів та хімічних продуктів. Склад його учасників обмежений для того щоб відобразити належний географічний баланс між усіма регіонами світу і забезпечити необхідну участь країн, що розвиваються. Хоч Комітет є допоміжним органом ЕКОСОП, Генеральним секретарем у 1963 році було прийнято рішення про те, що послуги секретаріату буде забезпечувати Відділ транспорту ЄЕК ООН.

Комітет з питань внутрішнього транспорту — це міжурядовий форум, який не має аналогів. Засновано його було у 1947 році з метою підтримки відновлення транспортного сполучення у післявоєнній Європі. Упродовж багатьох років він спеціалізується на сприянні гармонізованому і сталому розвитку різних видів внутрішнього транспорту. Основні результати цієї наполегливої і важкої роботи знайшли своє відображення: i) у 58 конвенціях ООН і значно більшій кількості технічних приписів, що регулярно оновлюються, забезпечуючи міжнародну правову основу для стійкого розвитку як національного, так і міжнародного автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і інтермодального транспорту, а також перевезень небезпечних вантажів, конструкції і перевірок автотранспортних засобів; ii) у проектах зі створення транс'європейських автомагістралей, транс'європейських залізничних мереж і євразійських транспортних зв'язків, покликаних сприяти координації інвестиційних програм за участі багатьох країн; iii) у системі МДП, яка являє собою рішення для спрощення глобальної процедури митного транзиту; iv) в інструменті під назвою «Майбутні системи внутрішнього транспорту» («ForFITS»), який може допомагати національним і місцевим властям при моніторингові викидів CO₂ на внутрішніх видах транспорту, а також під час вибору і розробки заходів, спрямованих на пом'якшення наслідків зміни клімату, виходячи з їх очікуваної ефективності і враховуючи місцеві умови; v) у транспортній статистиці — методиках і даних, узгоджених на міжнародному рівні; vi) у дослідженнях і звітах, що допомагають удосконалювати політику в галузі транспорту шляхом розгляду актуальних питань перевезень на основі передових методів дослідження й аналізу. Разом з цим, КВТ приділяє особливу увагу інтелектуальним транспортним послугам, стійкій міській мобільності і міській логістиці, а також підвищенню стійкості транспортних мереж і послуг в умовах адаптації до змін клімату і насутих проблем безпеки.

ЄПСВВШ
ЄВРОПЕЙСЬКІ ПРАВИЛА СУДНОПЛАВСТВА
ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ
П'ЯТЕ ПЕРЕГЛЯНЕ ВИДАННЯ

Діяльність, спрямована на розробку технічних норм і конвенцій з питань внутрішніх водних шляхів, розпочалася у 1956 році після створення Комітетом з питань внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) на своїй 16-й сесії Підкомітету з питань внутрішнього водного транспорту. Метою Підкомітету є розгляд спільно з Робочою групою з річкового законодавства питань, пов'язаних із внутрішнім водним транспортом, при цьому основне завдання полягало у підготовці проектів двох конвенцій: однієї — з уніфікації деяких правил у частині відповідальності при зіткненні суден внутрішнього плавання, іншої — про реєстрацію суден внутрішнього плавання. Тоді ж було визнано, що узгоджені правила навігації мають першочергове значення для сприяння руху транспорту на внутрішніх водних шляхах і забезпечення безпеки; з тих пір цей Підкомітет взяв їх під свою опіку. Підкомітет з питань внутрішнього водного транспорту (реорганізованого пізніше у Робочу групу з питань внутрішнього водного транспорту — SC.3 — Комітету з питань внутрішнього транспорту) серед основних пунктів свого порядку денного розглядав такі питання: розвиток уніфікованої системи внутрішніх водних шляхів і створення Європейської мережі внутрішніх водних шляхів, розробка Європейських правил судноплавства внутрішніми водними шляхами, гармонізація поліцейських приписів і технічних вимог до суден, стандартизація судових документів; усі вони отримали розвинення у міжнародних угодах і резолюціях Робочої групи.

Європейські правила судноплавства внутрішніми водними шляхами (ЄПСВВШ) вперше було прийнято у 1962 році шляхом їх затвердження згаданим вище Підкомітетом з питань внутрішнього водного транспорту. У цьому, п'ятому, виданні Робоча група з питань внутрішнього водного транспорту і її група експертів з ЄПСВВШ врахували практичний досвід застосування чинних правил навігації річкових комісій і країн-членів ЄЕК ООН. Зокрема у цьому виданні переглянуто низку статей, що стосуються малих суден, радіотелефонного зв'язку, автоматичних ідентифікаційних систем (AIC) для внутрішнього плавання, запобігання забрудненню водного середовища, а також наведено додаток, що містить контрольний перелік заходів безпеки при бункеруванні суден.

Це п'яте видання ЄПСВВШ являє собою переглянутий текст додатка до Резолюції № 24, який заміняє попередній текст, змінений у відповідності до резолюцій № 26, 27, 37, 39, 43–47, 54, 62 та 66. Цю заміну здійснено Резолюцією № 81, схваленою Робочою групою з питань внутрішнього водного транспорту на своїй 58-й сесії (ECE/TRANS/SC.3/197), згідно з процедурою затвердження, що застосовується від моменту прийняття вихідної резолюції у 1985 р. Підготовлено його завдяки роботі груп експертів на нарадах у період з 2010 по 2014 роки.

ЄПСВВШ — Європейські Правила Судноплавства Внутрішніми Водними Шляхами

Резолюція № 24

Прийнято Робочою групою з питань внутрішнього водного транспорту 15 листопада 1985 року

Робоча група з питань внутрішнього водного транспорту,

беручи до уваги резолюцію № 4 Підкомітету з питань внутрішнього водного транспорту (TRANS/270, додаток 1), яка регламентує застосування Європейських правил судноплавства внутрішніми водними шляхами (ЄПСВВШ), і змінений текст ЄПСВВШ, наведений у документі W/TRANS/SC.3/37/Rev.2, в якому враховуються резолюції № 7 і № 8 Підкомітету і додаток 1 до його доповіді (TRANS/333),

відмічаючи, що поправки, які стосуються судноплавства по озерах і річках, зокрема малих суден, включено до ЄПСВВШ на підставі резолюцій № 19 і № 20 (TRANS/SC.3/91, додаток 1 і TRANS/SC.3/95),

відмічаючи, що завдяки застосуванню урядами і річковими комісіями цих резолюцій, відповідні правила, що діють на внутрішніх водних шляхах Європи, значною мірою уніфіковано,

відмічаючи, зростання перевезень внутрішніми водними шляхами, в тому числі розвиток перевезень річка–море, а також розвиток сучасних методів судноплавства,

відмічаючи бажання в інтересах безпеки судноплавства враховувати в ЄПСВВШ зміни в галузі внутрішнього судноплавства і їх наслідки для чинних правил,

відмічаючи і надалі бажання вносити до відповідних частин ЄПСВВШ спеціальні пропозиції, що стосуються судноплавства по озерах, і правил плавання для малих суден,

розглянувши прохання Комітету з питань внутрішнього транспорту щодо перегляду ЄПСВВШ (TRANS/SC.3/37/ Rev.2) (ECE/TRANS/23, пункт 115),

постановляє замінити текст ЄПСВВШ, наведений у документі W/TRANS/SC.3/37/Rev/2, поправки до нього, наведені у документах TRANS/SC.3/91, додаток 1, і TRANS/SC.3/95, додатком до цієї резолюції під назвою «ЄПСВВШ – Європейські правила судноплавства внутрішніми водними шляхами», що містяться у документі TRANS/SC.3/115,

постановляє розробити додатки 9, 10 і 11 після перегляду Європейських приписів, що стосуються міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) (резолюція № 223 Комітету з питань внутрішнього транспорту),

підтверджує свою рекомендацію, звернену до урядів і річкових комісій, яку включено до резолюції № 4, розпочати на базі рекомендацій, викладених у наведених нижче пунктах 1 і 2, перегляд правил, що діють на внутрішніх водних шляхах:

1. національні правила повинні складатися із двох частин:
 - а) перша частина має містити положення, наведені у додатку до цієї резолюції під назвою «ЄПСВВШ — Європейські правила судноплавства внутрішніми водними шляхами».

При включенні цих положень дуже важливо зберегти існуючий порядок і нумерацію розділів та, наскільки це можливо, порядок, назви і формулювання самих статей, але

- i) у тих випадках, коли ЄПСВВШ припускає декілька можливостей, у національні правила не обов'язково включати всі ці можливості;
 - ii) уряди можуть вилучити, додати чи змінити деякі положення розділів 1 — 8 ЄПСВВШ, якщо цього вимагають навігаційні умови. Список таких положень наведено у розділі 9 «Регіональні і національні особливі приписи». Уряди надають інформацію про такі відмінності до Робочої групи з питань внутрішнього водного транспорту (SC.3);
- b) друга частина повинна містити конкретні положення, які уряди, з урахуванням місцевих особливостей, вважатимуть за доцільне прийняти. Ці конкретні положення не повинні розходитися з приписами ЄПСВВШ, включаючи і ті, що можуть бути опущені у першій частині. Крім цього, за винятком випадків наявності дуже особливих місцевих умов, урядам не слід вводити будь-яких обмежень, не передбачених ЄПСВВШ, стосовно питань, які регламентуються положеннями ЄПСВВШ, особливо тих, що стосуються сигналізації суден;
2. у кожній країні перша частина правил повинна бути, наскільки це можливо, однаковою для усіх внутрішніх водних шляхів країни; але кожен уряд може відступати від цього припису, якщо характеристики різних мереж внутрішніх водних шляхів є настільки відмінні, що це робить неможливим застосування цього припису,

просить уряди і річкові комісії інформувати Виконавчого секретаря Європейської економічної комісії до 1 липня 1987 року про те, чи можуть вони застосовувати цю резолюцію,

просить Виконавчого секретаря Європейської економічної комісії періодично вносити питання про включення цієї Резолюції до порядку денного Робочої групи з питань внутрішнього водного транспорту.

ЗМІСТ

Стор.

Резолюція № 24 — Європейські правила судноплавства внутрішніми водними шляхами (ЄПСВВШ)	6
Додаток до Резолюції № 24	15
Розділ 1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	15
Стаття 1.01 — Значення деяких термінів	15
I. Типи суден	15
II. Склади	16
III. Світлова і звукова сигналізація	16
IV. Інші терміни	16
Стаття 1.02 — Судноводій	17
Стаття 1.03 — Обов'язки екіпажу та інших осіб, що перебувають на борту	18
Стаття 1.04 — Загальний обов'язок проявляти пильність	18
Стаття 1.05 — Керування в умовах особливих обставин	19
Стаття 1.06 — Використання водного шляху	19
Стаття 1.07 — Максимальне завантаження, максимальна кількість пасажирів і оглядовість	19
Стаття 1.08 — Конструкція, обладнання й екіпаж суден	19
Стаття 1.09 — Керування судном	20
Стаття 1.10 — Суднові документи та інші документи	20
Стаття 1.11 — Правила плавання	21
Стаття 1.12 — Небезпечні предмети на борту; утрата предметів; перешкоди	21
Стаття 1.13 — Схоронність сигнальних знаків водного шляху	21
Стаття 1.14 — Пошкодження штучних споруд	21
Стаття 1.15 — Заборона скидів у водний шлях	21
Стаття 1.16 — Рятування і надання допомоги	22
Стаття 1.17 — Судна, що сіли на мілину чи затонули	22
Стаття 1.18 — Обов'язок звільняти фарватер	22
Стаття 1.19 — Особливі розпорядження	22
Стаття 1.20 — Контроль	22
Стаття 1.21 — Особливі перевезення	23
Стаття 1.22 — Спеціальні тимчасові приписи	23
Стаття 1.23 — Дозвіл масових заходів	23
Стаття 1.24 — Застосування Правил у портах, місцях завантаження і розвантаження	23

Розділ 2	МАРКУВАННЯ І ШКАЛИ ОСАДКИ; ОБМІРИ СУДЕН	25
Стаття 2.01	— Розпізнавальні знаки суден, за винятком малих суден і морських суден	25
Стаття 2.02	— Розпізнавальні знаки малих суден	26
Стаття 2.03	— Обміри суден	26
Стаття 2.04	— Вантажне маркування і шкали осадки	26
Стаття 2.05	— Розпізнавальні знаки якорів	26
Розділ 3	ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН	29
I.	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	29
Стаття 3.01	— Застосування і визначення	29
Стаття 3.02	— Вогні	29
Стаття 3.03	— Щити, прапори і вимпели	29
Стаття 3.04	— Циліндри, кулі, конуси і подвійні конуси	30
Стаття 3.05	— Заборонені вогні і сигнали	30
Стаття 3.06	— Запасні вогні	30
Стаття 3.07	— Заборона використання освітлювальних пристроїв, прожекторів, щитів, прапорів та ін.	30
II.	НІЧНА І ДЕННА СИГНАЛІЗАЦІЯ	31
A.	ХОДОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ	31
Стаття 3.08	— Ходова сигналізація одиночних моторних суден	31
Стаття 3.09	— Ходова сигналізація буксированих складів	31
Стаття 3.10	— Ходова сигналізація штовханих складів	33
Стаття 3.11	— Ходова сигналізація зчалених груп	33
Стаття 3.12	— Ходова сигналізація вітрильних суден	34
Стаття 3.13	— Ходова сигналізація малих суден	34
Стаття 3.14	— Додаткова сигналізація суден, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів	35
Стаття 3.15	— Сигналізація суден, на яких дозволено перевозити більш як 12 пасажирів і максимальна довжина корпусу яких становить до 20 м	36
Стаття 3.16	— Ходова сигналізація поромів	37
Стаття 3.17	— Додаткова сигналізація суден, що користуються переважним правом проходження	37
Стаття 3.18	— Додаткова сигналізація суден, що втратили маневреність	37
Стаття 3.19	— Ходова сигналізація з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок	38
B.	СТОЯНКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ	38
Стаття 3.20	— Стоянкова сигналізація суден	38
Стаття 3.21	— Додаткова сигналізація суден, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів	38
Стаття 3.22	— Сигналізація поромів, що стоять біля пристані	39
Стаття 3.23	— Стоянкова сигналізація з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок	39
Стаття 3.24	— Сигналізація сіток чи жердин суден, що перебувають на стоянці	39
Стаття 3.25	— Сигналізація плавучих засобів, що виконують роботи, і суден, що сіли на мілину або затонули	39
Стаття 3.26	— Сигналізація якорів, які можуть становити небезпеку для судноплавства	40

III. ОСОБЛИВА СИГНАЛІЗАЦІЯ.....	41
Стаття 3.27 — Додаткова сигналізація суден органів контролю та пожежних і рятувальних суден	41
Стаття 3.28 — Додаткова ходова сигналізація суден, що виконують роботи на водному шляху	41
Стаття 3.29 — Додаткова сигналізація для захисту від хитавиці.....	41
Стаття 3.30 — Сигнали лиха	42
Стаття 3.31 — Сигналізація, що вказує на заборону доступу на борт	42
Стаття 3.32 — Заборона тютюнопаління, використання вогню і незахищеного світла	42
Стаття 3.33 — Заборона стоянки вздовж борту судна	43
Стаття 3.34 — Додаткова сигналізація суден, обмежених у маневруванні.....	43
Стаття 3.35 — Додаткова сигналізація суден, зайнятих ловінням риби	44
Стаття 3.36 — Додаткова сигналізація суден, що використовуються для проведення водолазних робіт	44
Стаття 3.37 — Додаткова сигналізація суден, зайнятих мінним траленням	45
Стаття 3.38 — Додаткова сигналізація суден лоцманської служби.....	45
Розділ 4 ЗВУКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ; РАДІОТЕЛЕФОННИЙ ЗВ'ЯЗОК; НАВІГАЦІЙНІ ПРИЛАДИ	47
Стаття 4.01 — Загальні положення	47
Стаття 4.02 — Використання звукових сигналів	47
Стаття 4.03 — Заборонені звукові сигнали	47
Стаття 4.04 — Сигнали лиха	48
Стаття 4.05 — Радіотелефонний зв'язок	48
Стаття 4.06 — Радіолокатор	48
Стаття 4.07 — Автоматична ідентифікаційна система (АІС) у внутрішньому судноплаванні	49
Розділ 5 СИГНАЛІЗАЦІЯ І СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ШЛЯХУ	51
Стаття 5.01 — Сигналізація	51
Стаття 5.02 — Судноплавна обстановка	51
Розділ 6 ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ	53
I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	53
Стаття 6.01 — Визначення і сфера застосування.....	53
Стаття 6.01-біс — Високошвидкісні судна	53
Стаття 6.02 — Малі судна: загальні правила	53
II. ЗУСТРІЧНЕ ПЛАВАННЯ, ПЕРЕТИНАННЯ КУРСІВ І ОБГІН	53
Стаття 6.03 — Загальні принципи.....	53
Стаття 6.03-біс — Перетинання курсів.....	54
Стаття 6.04 — Зустрічне плавання: загальні правила.....	54
Стаття 6.05 — Зустрічне плавання: відступ від загальних правил.....	55
Стаття 6.06 — Зустрічне плавання: високошвидкісні судна.....	56
Стаття 6.07 — Розходження у вузьких проходах	56
Стаття 6.08 — Заборона зустрічі за допомогою сигнальних знаків водного шляху	57

Стаття 6.09 — Обгін: загальні положення	57
Стаття 6.10 — Обгін	57
Стаття 6.11 — Заборона обгону за допомогою сигнальних знаків водного шляху	58
III. ІНШІ ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ.....	58
Стаття 6.12 — Плавання на ділянках, регламентованих приписами	58
Стаття 6.13 — Поворот.....	58
Стаття 6.14 — Керування судном при відплитті	59
Стаття 6.15 — Заборона заходити у простір між суднами буксированого складу	59
Стаття 6.16 — Порти і притоки: захід і вихід, вихід із перетинанням основного водного шляху.....	59
Стаття 6.17 — Рух суден, що йдуть поряд і в одному напрямку, та заборона наблизитися до суден.....	60
Стаття 6.18 — Заборона волочити якорі, троси або ланцюги	60
Стаття 6.19 — Плавання дрейфом.....	61
Стаття 6.20 — Хвилювання.....	61
Стаття 6.21 — Склади	61
Стаття 6.21-біс — Зміна місцезнаходження штовханих барж поза штовханим складом	61
Стаття 6.22 — Тимчасове призупинення судноплавства	62
Стаття 6.22-біс — Плавання поблизу плавучих засобів, що виконують роботи, і суден, що сіли на мілину або затонули, а також суден, обмежених у маневруванні	62
IV. ПОРОМИ.....	62
Стаття 6.23 — Правила для поромів	62
V. ПРОХОДЖЕННЯ ПІД МОСТАМИ; ПРОХОДЖЕННЯ ГРЕБЕЛЬ І ШЛЮЗІВ	63
Стаття 6.24 — Проходження під мостами і проходження гребель: загальні положення	63
Стаття 6.25 — Проходження під стаціонарними мостами	63
Стаття 6.26 — Проходження через розвідні мости.....	63
Стаття 6.27 — Проходження гребель.....	64
Стаття 6.28 — Проходження шлюзів	64
Стаття 6.28-біс — Вхід у шлюзи і вихід із них	66
Стаття 6.29 — Порядок проходження через шлюзи	66
VI. ОБМЕЖЕНА ВИДИМІСТЬ — ПЛАВАННЯ ЗА ДОПОМОГОЮ РАДІОЛОКАТОРА.....	66
Стаття 6.30 — Загальні правила плавання в умовах обмеженої видимості; плавання з допомогою радіолокатора	66
Стаття 6.31 — Звукові сигнали під час стоянки.....	67
Стаття 6.32 — Плавання з допомогою радіолокатора	67
Стаття 6.33 — Положення стосовно суден, що здійснюють плавання без допомоги радіолокатора	68
VII. ОСОБЛИВІ ПРАВИЛА	69
Стаття 6.34 — Особливі пріоритети.....	69
Стаття 6.35 — Використання водних лиж і аналогічних засобів.....	69
Стаття 6.36 — Дії рибальських суден та інших суден стосовно них	69
Стаття 6.37 — Поведінка осіб, котрі займаються підводним плаванням, і дії суден стосовно них	69

Розділ 7	ПРАВИЛА СТОЯНКИ	71
Стаття 7.01	— Загальні принципи стоянки	71
Стаття 7.02	— Стоянка	71
Стаття 7.03	— Стоянка на якорі і використання телескопічних анкерних паль (опор)	72
Стаття 7.04	— Швартування	72
Стаття 7.05	— Зона стоянки	72
Стаття 7.06	— Дозвіл на стоянку для суден деяких категорій	73
Стаття 7.07	— Стоянка при перевезенні небезпечних вантажів	73
Стаття 7.08	— Несення вахти	73
Розділ 8	ВИМОГИ ДО СИГНАЛІВ І НАДАННЯ ДАНИХ	75
Стаття 8.01	— Сигнал «Тримайтеся на відстані від мене»	75
Стаття 8.02	— Вимоги до надання даних	76
Розділ 9	РЕГІОНАЛЬНІ І НАЦІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВІ ПРИПИСИ	79
Стаття 9.01	— Регіональні і національні особливі приписи	79
Стаття 9.02	— Розділ 1 «ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ»	79
Стаття 9.03	— Розділ 2 «МАРКУВАННЯ І ШКАЛИ ОСАДКИ; ОБМІР СУДЕН»	80
Стаття 9.04	— Розділ 3 «ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН»	80
Стаття 9.05	— Розділ 4 «ЗВУКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ; РАДІОТЕЛЕФОННИЙ ЗВ'ЯЗОК; НАВІГАЦІЙНІ ПРИЛАДИ»	81
Стаття 9.06	— Розділ 5 «СИГНАЛІЗАЦІЯ І СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ШЛЯХУ»	81
Стаття 9.07	— Розділ 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ»	81
Стаття 9.08	— Розділ 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ»	82
Стаття 9.09	— Розділ 8 «ВИМОГИ ДО СИГНАЛІВ І НАДАННЯ ДАНИХ»	82
Розділ 10	ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ВОД І ВИДАЛЕННЯ ВІДХОДІВ, ЦО УТВОРЮЮТЬСЯ НА БОРТУ СУДЕН	83
Стаття 10.01	— Значення окремих термінів	83
Стаття 10.02	— Обов'язок дотримуватися регіональних приписів	84
Стаття 10.03	— Загальний обов'язок проявляти пильність	84
Стаття 10.04	— Заборона зливання і скидання	84
Стаття 10.05	— Збір і обробка відходів на борту	84
Стаття 10.06	— Журнал обліку відпрацьованих мастил, здавання відходів до приймальних пунктів	85
Стаття 10.07	— Обов'язок проявляти обережність під час бункерування	85
Стаття 10.08	— Збір, здавання і приймання відходів, пов'язаних із вантажем	86
Стаття 10.09	— Фарбування і зовнішнє зачищення суден	86
Додаток 1	ВІДМІТНА ЛІТЕРА АБО ГРУПА ЛІТЕР ДЕРЖАВИ ПОРТУ ПРИПИСКИ ЧИ МІСЦЯ РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН	87
Додаток 2	ШКАЛИ ОСАДКИ СУДЕН ВНУТРІШНЬОГО ПЛАВАННЯ	89

Додаток 3	ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН	91
	I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	91
	II. ХОДОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ.....	93
	III. СТОЯНКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ	103
	IV. ОСОБЛИВА СИГНАЛІЗАЦІЯ.....	108
Додаток 4	СУДНОВІ ВОГНІ ТА КОЛІР СУДНОВИХ СИГНАЛЬНИХ ВОГНІВ	113
Додаток 5	СИЛА СВІТЛА І ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ СУДНОВИХ СИГНАЛЬНИХ ВОГНІВ.....	115
Додаток 6	ЗВУКОВІ СИГНАЛИ.....	117
	I. ЗВУЧНІСТЬ СИГНАЛІВ.....	117
	II. КОНТРОЛЬ РІВНЯ АКУСТИЧНОГО ТИСКУ	117
	III. ЗВУКОВІ СИГНАЛИ СУДЕН.....	117
	A. Загальні сигнали.....	118
	B. Сигнали зустрічного плавання	118
	C. Сигнали обгону.....	119
	D. Сигнали повороту	120
	E. Порти і притоки: вхід і вихід, вихід з перетинанням головного водного шляху	120
	F. Сигнали, що подаються в умовах обмеженої видимості	121
Додаток 7	СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ СУДНОПЛАВСТВО НА ВОДНИХ ШЛЯХАХ.....	123
	I. ОСНОВНІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ	123
	A. Забороняючі сигнальні знаки	123
	B. Вказівні сигнальні знаки.....	128
	C. Сигнальні обмежувальні знаки	131
	D. Знаки необов'язкових приписів	133
	E. Вказівні знаки	134
	II. ДОДАТКОВІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ	144
	A. Таблички з написами, що вказують відстань, на якій починає діяти припис, або особлива умова, вказані основним знаком.....	144
	B. Додатковий світловий сигнал.....	144
	C. Стрілки, що вказують напрямок ділянки, якої стосується основний сигнальний знак.....	145
	D. Таблички з пояснювальними написами або додатковою інформацією.....	145
Додаток 8	СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ШЛЯХУ	147
	I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	147
	A. Судноплавна обстановка водних шляхів.....	147
	B. Визначення.....	147
	C. Ритмічність вогнів	148
	II. СПЕЦІАЛЬНІ ЗНАКИ ДЛЯ ПОЗНАЧЕННЯ МЕЖ ФАРВАТЕРУ	149
	A. Права сторона фарватеру.....	149

	В. Ліва сторона фарватеру.....	149
	С. Розгалуження фарватеру.....	150
III.	ВСТАНОВЛЕНІ НА БЕРЕЗІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО ПОКАЗУЮТЬ ПОЛОЖЕННЯ ФАРВАТЕРУ.....	151
	А. Сигнальні знаки на березі, які показують положення фарватеру стосовно берегів.....	151
	В. ПЕРЕВАЛЬНІ ЗНАКИ	152
IV.	СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО ОГОРОДЖУЮТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ МІСЦЯ І НАВІГАЦІЙНІ ПЕРЕШКОДИ	155
	А. Нерухомі сигнальні знаки.....	155
	В. Плавучі знаки.....	156
IV-біс	ІНША СИГНАЛІЗАЦІЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ МІСЦЬ І ПЕРЕШКОД НА ВОДНОМУ ШЛЯХУ.....	158
	А. Дозволено прохід з вільної сторони без зниження швидкості.....	158
	В. Дозволено прохід з вільної сторони на зниженій швидкості (для запобігання хвилюванню).....	159
V.	ДОДАТКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ ДЛЯ ПЛАВАННЯ З ДОПОМОГОЮ РАДІОЛОКАТОРА	160
	А. Позначення опор мостів (за необхідності).....	160
	В. Позначення повітряних ліній електропередачі (за необхідності)	160
VI.	ДОДАТКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ НА ОЗЕРАХ І ШИРОКИХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ.....	161
	А. Сигнальні знаки, що огороджують небезпечні місця, навігаційні перешкоди і перешкоди особливого характеру.....	161
	В. Позначення осі фарватеру, середини фарватеру і місць причалювання.....	163
	С. Сигналізація метеорологічної обстановки на озерах	163
VII.	СИГНАЛІЗАЦІЯ ЗАБОРОНЕНИХ АБО РЕГЛАМЕНТОВАНИХ ЗОН	164
VIII.	БУЇ РІЗНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ	165
IX.	ВХОДИ У ПОРТ	165
Додаток 9	ЗРАЗОК ЖУРНАЛУ ОБЛІКУ ВІДПРАЦЬОВАНИХ МАСТИЛ	167
Додаток 10	ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ПАРАМЕТРИ РАДІОЛОКАЦІЙНОЇ УСТАНОВКИ.....	171
Додаток 11	КОНТРОЛЬНИЙ ПЕРЕЛІК ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ ПРИ БУНКЕРУВАННІ	173

Додаток до Резолюції № 24
Європейські правила судноплавства
внутрішніми водними шляхами
ЄПСВВШ

Розділ 1
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1.01 — Значення деяких термінів

У цих Правилах використовуються такі визначення:

I. ТИПИ СУДЕН

1. Термін «судно» означає судна внутрішнього плавання, у тому числі малі судна і пороми, а також плавучі засоби і морські судна;
2. Термін «моторне судно» означає будь-яке судно, що використовує власну силову установку, за винятком суден, двигун яких використовується тільки для здійснення незначних переміщень (у портах або місцях завантаження чи розвантаження), або для збільшення їх маневрності під час буксирування чи штовхання;
3. Термін «плавучий засіб» означає плавучу споруду, обладнану механічними установками і призначену для роботи на водних шляхах чи у портах (землесосні і землечерпальні снаряди, елеватори, копри, піднімальні крани тощо);
4. Термін «пором» означає судно, яке забезпечує переправу через водний шлях і класифікується компетентними органами як пором. Судна, які надають таку послугу і які не переміщуються вільно, у будь-якому випадку належать до категорії поромів;
5. Термін «високошвидкісне судно» означає моторне судно, за винятком малих суден, яке спроможне здійснювати плавання зі швидкістю понад 40 км/год відносно поверхні води (наприклад, судно на підводних крилах, судно на повітряній подушці або судно з кількома корпусами), якщо це вказано у його судовому свідоцтві;
6. Термін «пасажирське судно» означає судно для одноденних екскурсій чи каютне судно, побудоване і обладнане для перевезення більш як 12 пасажирів;
7. Термін «штовхана баржа» означає будь-яке судно, сконструйоване або спеціально обладнане для руху методом штовхання;
8. Термін «баржа морського судна» означає штовхану баржу, сконструйовану для перевезення на борту морських суден і для судноплавства внутрішніми водними шляхами;
9. Термін «вітрильне судно» означає будь-яке судно, що рухається лише за допомогою вітрила; судно, яке рухається за допомогою вітрила і одночасно використовує свою силову установку, слід вважати моторним судном;
10. Термін «мале судно» означає будь-яке судно, довжина корпусу якого без керма і бушприта становить менш як 20 м, за винятком суден, побудованих або обладнаних для буксирування, штовхання чи проведення зчалених суден, що не класифікуються як малі судна, і за винятком суден, на яких дозволено перевозити більш як 12 пасажирів, поромів і штовханих барж;
11. Термін «водний мотоцикл» означає будь-яке мале судно, що використовує свої власні механічні засоби руху, яке спроможне нести на своєму борту одну або кілька осіб і яке побудоване або призначене для ковзання по водній поверхні чи виконання спортивних фігур, наприклад, водні санки, водні скутери, джетбайки, джетські та інші аналогічні судна;

12. Термін «спортивне або прогулянкове судно» означає будь-яке судно, що використовується у спортивних цілях або для відпочинку без наміру фінансового заробітку.

II. СКЛАДИ

1. Термін «склад» означає буксироване або штовхане з'єднання суден чи зчалену їх групу;
2. Термін «буксирований склад» означає будь-яке з'єднання, що складається з одного або кількох суден, плавучих установок чи з'єднань плавучих матеріалів, буксированих одним або кількома моторними суднами; останні є частиною складу і називаються буксирами;
3. Термін «штовханий склад» означає жорстке з'єднання суден, принаймні одне з яких ставиться попереду моторного судна, що забезпечує рух складу, так званого «штовхача». Склад зі штовхача і штовханого судна, з'єднаного у спосіб, який забезпечує керуваність всього складу, також називається жорстким;
4. Термін «зчалена група» означає групу суден, з'єднаних між собою борт до борту, жодне з яких не розміщується попереду моторного судна, що забезпечує рух групи.

III. СВІТЛОВА І ЗВУКОВА СИГНАЛІЗАЦІЇ

1. Терміни «білий вогонь», «червоний вогонь», «зелений вогонь», «жовтий вогонь» і «синій вогонь» означають вогні, кольори яких відповідають приписам додатка 4 до цих Правил;
2. Терміни «яскравий вогонь», «ясний вогонь» і «звичайний вогонь» означають вогні, сила світла яких відповідає приписам додатка 5 до цих Правил;
3. Терміни «частий проблісковий вогонь» і «дуже частий проблісковий вогонь» означають ритмічні вогні, що мають 40–60 та 100–120 проблісків за хвилину відповідно;
4. Термін «короткий звук» означає звук тривалістю близько 1-ї секунди, термін «тривалий звук» — звук тривалістю майже 4 секунди, причому інтервал між двома черговими звуками дорівнює приблизно одній секундi;
5. Термін «серія дуже коротких звуків» означає серію принаймні із шести звуків тривалістю близько 1/4 секунди кожен, розділених паузами тривалістю приблизно 1/4 секунди;
6. Термін «тритональний звуковий сигнал» означає сигнал із трьох звуків різної тональності, які повторюються тричі і звучать безпосередньо один за одним, загальною тривалістю близько 2-х секунд. Частота звуків повинна бути від 165 до 297 Гц, а між найвищим і найнижчим звуками різниця повинна становити принаймні два повні тони. Кожна серія з трьох звуків повинна починатися з найнижчого тону і закінчуватися найвищим тоном;
7. Термін «дзвін сигнального дзвона» означає два удари сигнального дзвона.

IV. ІНШІ ТЕРМІНИ

1. Термін «плавуча установка» означає будь-яку, зазвичай стаціонарну, плавучу споруду, наприклад, таку як купальня, док, причал, ангар для суден;
2. Термін «з'єднання плавучого матеріалу» означає плоти, а також будь-які споруди, з'єднання чи пристрій, призначені для плавання, але які не є судном чи плавучою установкою;
3. Судно, з'єднання плавучого матеріалу чи плавуча установка вважаються «на стоянці», коли вони безпосередньо або в інший спосіб стоять на якорі чи пришвартовані до берега;
4. Судно, з'єднання плавучого матеріалу чи плавуча установка вважаються «на ходу», коли вони безпосередньо або в інший спосіб не стоять на якорі, не пришвартовані до берега і не стоять на міліні. Для суден, з'єднань плавучого матеріалу чи плавучих установок, що рухаються, термін «зупинитися» означає припинити рух відносно берега.
5. Термін «судно, зайняте ловінням риби» означає будь-яке судно, що здійснює вилов риби за допомогою сіток, ярусних гачкових снастей, тралів чи інших знарядь лову, які обмежують

його маневреність; однак, він не стосується суден, що здійснюють вилов риби за допомогою буксирних гачкових снастей або інших знарядь лову, які не обмежують його маневреність;

6. Термін «ніч» означає добовий період між заходом і сходом сонця;
7. Термін «день» означає добовий період між сходом і заходом сонця;
8. Термін «стан втоми» означає стан, який настає в результаті недостатнього відпочинку або захворювання і виражається у відхиленні від норми поведінки і зниженні швидкості реакції;
9. Термін «стан сп'яніння» означає стан, який настає в результаті вживання алкоголю, наркотиків, медикаментів або інших речовин, який визначається згідно з національним законодавством і практикою;
10. Термін «обмежена видимість» означає умови, за яких видимість обмежена через туман, млу, снігопад чи зливу;
11. Термін «безпечна швидкість» означає таку швидкість, при якій судно або склад може плавати в умовах безпеки, здійснювати маневри і зупинятися у межах відстані, яких вимагають дійсні обставини і умови;
12. Термін «водний шлях» означає будь-який внутрішній водний шлях, відкритий для судноплавства;
13. Термін «фарватер» означає частину водного шляху, що може бути фактично використана для судноплавства;
14. Термін «лівий і правий береги» означає сторони внутрішнього водного шляху при русі від витoku річки убік її гирла;

Стосовно каналів, озер і широких водних шляхів термін «лівий і правий береги» визначається компетентними органами залежно від місцевих умов. Однак, для каналів рекомендовано визначати терміни «права» і «ліва» сторона по відношенню до спостерігача, поверненого обличчям у напрямку зростання цифр на кілометрових стовпах на цьому водному шляху;
- 14-біс. «Права сторона» і «ліва сторона» судноплавного шляху або фарватеру визначаються по відношенню до спостерігача, поверненого обличчям вниз за течією. Для каналів, озер і широких водних шляхів «права сторона» і «ліва сторона» визначаються відповідними компетентними органами;
15. Термін «уверх за течією» означає напрямок убік витoku річки, включаючи ділянки, де під час відпливу і припливу напрямок течії змінюється. На каналах напрямок визначається компетентними органами і використовується термін «у напрямку від пункту А до пункту В». «Униз за течією» — означає зворотний напрямок;
16. Термін «ВОПНВ» означає правила, додані до Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами;
17. Термін «плавання з допомогою радіолокатора» означає плавання в умовах обмеженої видимості з використанням радіолокатора;
18. Термін «пристрій АІС для внутрішнього судноплавства» означає пристрій, що встановлюється на борту судна і у відповідності до стандартів використовується для систем виявлення і відстеження суден на внутрішніх водних шляхах.

Стаття 1.02 – Судноводій

1. Кожним судном або з'єднанням плавучого матеріалу, за винятком суден штовханого складу, крім штовхача, повинна керувати особа, котра має необхідну для цього кваліфікацію. Ця особа надалі буде іменуватися як «судноводій». Вважається, що судноводій володіє необхідною кваліфікацією, якщо він має чинне свідоцтво судноводія.
2. Кожним складом також має керувати судноводій, котрий має необхідну для цього кваліфікацію. Судноводій призначається у такий спосіб:
 - а) якщо до складу входить лише одне моторне судно, то судноводієм складу є судноводій моторного судна;

- b) якщо у голові буксированого складу ідуть два або кілька моторних суден в кільватері, судноводієм складу буде судноводій першого судна; але якщо першим судном є допоміжний буксир, що використовується тимчасово, то судноводієм складу буде судноводій другого судна;
 - c) якщо на чолі буксированого складу ідуть два або кілька моторних суден поза межами кільватера і якщо одне із них забезпечує основну тягу, судноводієм складу буде судноводій цього судна;
 - d) у штовханому складі, буксирування якого здійснюється двома зчаленими штовхачами, водій штовхача, який забезпечує основну тягу, буде виконувати обов'язки водія складу;
 - e) в усіх інших випадках судноводія складу слід призначати.
3. Під час плавання судноводій повинен перебувати на борту судна; крім цього, судноводій плавучого засобу повинен перебувати на борту під час роботи цього плавучого засобу.
4. Судноводій несе відповідальність за дотримання вимог положень цих Правил на своєму судні, складі чи з'єднанні плавучого матеріалу. Судноводії буксированих суден складу повинні виконувати розпорядження судноводія складу; однак, навіть без таких розпоряджень вони повинні вживати усіх необхідних заходів, яких вимагають обставини, для належного керування своїми суднами; такі само приписи стосуються і судноводія кожного судна зчаленої групи, котрий не виконує обов'язки судноводія групи.
5. На кожній плавучій установці повинна бути відповідальна особа, котра має відповідати за дотримання вимог положень цих Правил на довіреній йому плавучій установці.
6. При керуванні судном судноводій не повинен бути втомленим чи перебувати у стані сп'яніння.
7. Якщо судно чи з'єднання плавучого матеріалу, які перебувають на стоянці, не має судноводія, то відповідальність за дотримання положень цих Правил несуть:
- a) особа, що несе вахту або здійснює спостереження у відповідності до статті 7.08;
 - b) оператор і власник цього судна або з'єднання, якщо особа, згадана у підпункті а), відсутня.

Стаття 1.03 – Обов'язки екіпажу та інших осіб, що перебувають на борту

1. Члени екіпажу зобов'язані виконувати розпорядження судноводія судна у рамках покладених на нього обов'язків. Вони повинні сприяти дотриманню приписів цих Правил та інших застосовуваних положень.
2. Усі інші особи, які перебувають на борту, зобов'язані виконувати розпорядження судноводія в інтересах безпеки плавання чи порядку на борту.
3. Члени екіпажу та інші особи, що перебувають на борту, котрі тимчасово самі визначають маршрут і швидкість судна, також несуть певну відповідальність за дотримання приписів цих Правил.
4. Члени екіпажу, котрі несуть вахту, а також інші особи, що перебувають на борту і тимчасово беруть участь у керуванні рухом судна, не повинні бути стомленими чи у стані сп'яніння.

Стаття 1.04 – Загальний обов'язок проявляти пильність

1. Кожне судно має завжди рухатися з безпечною швидкістю.
2. Якщо навіть немає спеціальних приписів у цих Правилах, судноводії повинні вживати усіх запобіжних заходів, продиктованих загальним обов'язком проявляти пильність і сталою практикою плавання, щоб уникнути:
 - a) небезпеки для людського життя;
 - b) пошкодження суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів і різного роду споруд та установок, розташованих на судноплавному шляху або у безпосередній близькості від нього;
 - c) створення перешкод для судноплавства; і

- d) нанесення великої шкоди навколишньому середовищу.
3. Пункт 2 застосовується також і щодо осіб, яким доручено охорону плавучих установок.

Стаття 1.05 – Керування в умовах особливих обставин

Для попередження безпосередньої загрози небезпеки судноводії мають вжити усіх заходів, продиктованих обставинами, навіть якщо змушені через це відступити від цих Правил.

Стаття 1.06 – Використання водного шляху

Довжина, ширина, надводний габарит, осадка і швидкість суден, складів і з'єднань плавучого матеріалу повинні відповідати технічним даним водного шляху і штучних споруд.

Стаття 1.07 – Максимальне завантаження, максимальна кількість пасажирів і оглядовість

1. Судна не повинні завантажуватися так, щоб ватерлінія розташовувалася над нижньою межею вантажної марки.
2. Завантаження або крен судна не повинні створювати закриту (непрогляду) зону попереду судна протяжністю 350 м і більше. Якщо під час плавання попереду і по боках судна виникає непроглядна зона, то цю обмеженість видимості можна компенсувати використанням радіолокаційного обладнання.
3. Завантаження не повинно становити загрозу для остійності судна або міцності корпусу.
4. Крім того, у наведених нижче ситуаціях слід до відплиття перевірити остійність суден, що перевозять контейнери:
 - a) для суден завширшки до 9,5 м — при завантаженні контейнерів більш як в один ярус;
 - b) для суден завширшки 9,5 м і більше, але не більш як 11 м — при завантаженні контейнерів більш як у два яруси;
 - c) для суден завширшки 11 м і більше, але менш як 15 м — при завантаженні контейнерів більше ніж у три яруси, або більш як у три ряди ушир;
 - d) для суден завширшки 15 м і більше — при завантаженні контейнерів більше ніж у три яруси.
5. Судна, призначені для перевезення пасажирів, не повинні мати на борту більшу кількість пасажирів, ніж це дозволено компетентними органами. На борту високошвидкісних суден не може перебувати більше людей, ніж призначених для сидіння місць.

Стаття 1.08 – Конструкція, обладнання й екіпаж суден

1. Конструкція та обладнання суден і з'єднань плавучого матеріалу повинні гарантувати безпеку людям, присутнім на борту, і безпеку судноплавства, а також дотримання вимог цих Правил.
2. Усі судна, за винятком суден штовханого складу, крім штовхачів, повинні мати достатній і кваліфікований екіпаж для забезпечення безпеки присутніх на борту людей, а також безпеки плавання. Однак, немоторні судна, зчленені попарно, і деякі судна, буксировані у жорсткозчлененому з'єднанні, можуть не мати екіпажу, якщо судно, яке приводить у рух або забезпечує безпечну стоянку спареного чи жорсткозчлененого з'єднання, має достатній і кваліфікований екіпаж для забезпечення безпеки наявних на борту людей, а також безпеки плавання.
3. Вимоги, викладені вище у пунктах 1 і 2, вважаються виконаними, якщо судно має судове свідоцтво, видане у відповідності до рекомендацій, що стосуються узгоджених на європейському рівні технічних приписів, які застосовуються до суден внутрішнього плавання (Резолюція № 61), або інше судово свідоцтво, і коли конструкція і оснащення судна відповідають змісту судового свідоцтва.

4. Без шкоди для пункту 3 має бути забезпечена наявність індивідуальних рятувальних засобів, внесених до суднового свідоцтва під номером 44, у кількості, що відповідає кількості дорослих пасажирів і дітей.

Стаття 1.09 – Керування судном

1. За румпелем чи штурвальним колесом під час плавання має перебувати принаймні одна кваліфікована особа віком не молодше 16-ти років.
2. Вікове обмеження не застосовується до малих суден без силових установок.
3. Для забезпечення належного керування судном стерновий повинен мати можливість отримувати і передавати усі повідомлення і команди, що надходять до стернової рубки або з неї. Зокрема, він повинен мати можливість чути звукові сигнали і мати досить широку просторову оглядовість в усіх напрямках.
4. На випадок особливих обставин для інформування стернового на судні має бути передбачений спостережний пост або пост для приймання звукових сигналів.
5. На борту кожного високошвидкісного судна, що здійснює плавання, за румпелем чи штурвальним колесом має перебувати особа віком не молодше 21-го року, яка має необхідну кваліфікацію згідно з пунктом 1 статті 1.02, а також посвідчення, передбачене пунктом 1b) статті 4.06. Друга особа, яка також має такі документи, повинна постійно перебувати у стерновій рубці, за винятком часу причалювання і відплиття, а також під час перебування у шлюзах та їх аванпортах.

Стаття 1.10 – Суднові документи та інші документи

1. На борту судна повинні бути в наявності такі документи:
 - a) суднове свідоцтво;
 - b) обмірне свідоцтво (якщо воно застосовується);
 - c) суднова роль;
 - d) судовий журнал;
 - e) посвідчення судноводія, які належать судноводіям судна, а для інших членів екіпажу — відповідним чином заповнена службова книжка,а також інші документи, що стосуються судноплавства, згідно з вимогами міжнародних договорів чи угод.
2. Винятком для положення зазначеного вище пункту 1 є малі судна, які не зобов'язані мати документи, передбачені у підпунктах b) і d); крім того, що стосується малих прогулянкових суден, то наявність документа, передбаченого у підпункті c), не вимагається, а документ, передбачений у пункті a), може бути замінений національним свідоцтвом на право плавання.
3. Якщо це передбачено, то на борту з'єднань плавучого матеріалу повинно бути у наявності національне свідоцтво на право плавання.
4. Документи, наявність яких на борту вимагається згідно з цими Правилами чи іншими застосованими приписами, мають пред'являтися на першу вимогу офіційних осіб компетентних органів.
5. Але суднове свідоцтво і обмірне свідоцтво не обов'язково мати для штовханих барж, якщо вони мають металеву чи пластмасову табличку з такими даними:

Єдиний європейський ідентифікаційний номер судна:
Суднове свідоцтво:
Компетентний орган:
Дійсний до:

Ці дані мають бути вигравіювані або проштамповані чи надруковані фарбою, що не стирається, таким чином, щоб їх можна було легко прочитати, а висота літер і цифр не повинна бути меншою за 6 мм. Така пластинка має бути завширшки не менш як 60 мм, а її довжина — не менш як 120 мм і міцно кріпитися на добре видному місці на правому борту, поближче до корми баржі.

Відповідність інформації, вказаної на металевій пластинці, а також інформації, що міститься у судовому свідоцтві баржі, має бути підтверджена компетентним органом, штамп якого проставляється на пластинці. Суднове свідоцтво і обмірне свідоцтво повинні зберігатися в оператора баржі.

Стаття 1.11 – Правила плавання

1. Один примірник оновлених правил плавання для цього водного шляху повинен бути на борту кожного судна, за винятком суден без екіпажу, відкритих малих суден і з'єднань плавучого матеріалу.
2. Можна використовувати електронну версію, придатну для негайного зчитування.

Стаття 1.12 – Небезпечні предмети на борту; втрата предметів; перешкоди

1. Заборонено виставляти за борт суден і з'єднань плавучого матеріалу предмети, що можуть являти небезпеку для суден, з'єднань плавучого матеріалу, або плавучих установок на водному шляху чи прилеглий до нього місцевості.
2. Якорі мають бути повністю піднятими, якщо вони не використовуються.
3. Якщо судно, з'єднання плавучого матеріалу чи плавуча установка загубили який-небудь предмет, який може становити перешкоду або небезпеку для судноплавства, судноводій або особа, відповідальна за плавучу установку, повинні негайно сповістити про це найближчим компетентним органам, вказавши якнайточніше місце, де було загублено предмет. Також вони зобов'язані, по можливості, позначити це місце віхою.
4. Коли на шляху судна зустрічається невідома перешкода, що перекриває водний шлях, судноводій повинен негайно повідомити про це компетентним органам, вказавши при цьому якнайточніше місце, де було виявлено цю перешкоду.

Стаття 1.13 – Схоронність сигнальних знаків на водному шляху

1. Заборонено використовувати сигнальні знаки водного шляху (щити, бакени, поплавки, буї, попереджувальні плоті із сигнальними знаками водного шляху) для швартування або виведення суден чи з'єднань плавучого матеріалу, пошкоджувати ці знаки або робити їх непридатними для використання за призначенням.
2. Якщо судно чи з'єднання плавучого матеріалу перемістило предмет або пошкодило установку, що є частиною сигналізації водного шляху, то судноводій повинен негайно сповістити про це найближчим компетентним органам.
3. Як правило, кожен судноводій повинен негайно оповіщати найближчі компетентні органи про всі аварійні випадки, помічені на сигнальних пристроях (наприклад, погаслий вогонь, зміщення бакена, пошкодження сигналу).

Стаття 1.14 – Пошкодження штучних споруд

Якщо судно або з'єднання плавучого матеріалу пошкодить штучну споруду (шлюз, міст, пірс тощо), то судноводій повинен негайно оповістити про це найближчі компетентні органи.

Стаття 1.15 – Заборона скидів у водний шлях

1. Заборонено викидати, виливати чи допускати падіння або стікання у водний шлях будь-яких предметів або речовин, які можуть створити перешкоду чи небезпеку для судноплавства або для інших користувачів водного шляху.

2. Якщо випадково сталося скидання або існує загроза такого скидання, то судноводій повинен негайно сповістити про це найближчим компетентним органам, якнайточніше вказавши місце і характер скидання.

Стаття 1.16 – Рятування і надання допомоги

1. При аварії, яка загрожує небезпекою людям, що перебувають на борту, судноводій повинен використати усі наявні в його розпорядженні засоби для порятунку цих людей.
2. Кожен судноводій, котрий перебуває поблизу судна або з'єднання плавучого матеріалу, які зазнали аварії, що загрожує безпеці людей або може створити перешкоду на фарватері, зобов'язаний – наскільки дозволяють можливості і безпека його власного судна — негайно надати допомогу.

Стаття 1.17 – Судна, що сіло на мілину чи затонули

1. Судноводій судна, що сіло на мілину чи затонуло, або з'єднання плавучого матеріалу, що сіло на мілину чи роз'єдналося, повинен якнайшвидше оповістити про це найближчі компетентні органи. Судноводій або один із членів екіпажу судна, яке затонуло або сіло на мілину, має залишатися на борту або поблизу місця аварії до отримання від компетентних органів дозволу залишити своє місце.
2. Якщо судно затонуло чи сіло на мілину або з'єднання плавучого матеріалу сіло на мілину на фарватері чи поблизу нього, то судноводій цього судна або з'єднання плавучого матеріалу повинен, за винятком тих випадків, коли в цьому явно немає необхідності, у найкоротший термін і з дотриманням зобов'язань, що стосуються сигналів, передбачених статтею 3.25, у відповідних місцях і на достатній відстані від місця аварії попередити судна і з'єднання плавучого матеріалу, що наближаються, щоб ці судна і з'єднання плавучих матеріалів могли своєчасно вжити необхідних заходів.
3. Якщо аварія сталася під час проходження шлюзу, то судноводій повинен негайно повідомити про такий випадок обслуговуючому персоналу шлюзу.

Стаття 1.18 – Обов'язок звільнити фарватер

1. Якщо судно, що затонуло, або судно чи з'єднання плавучого матеріалу, що сіло на мілину, або втрачений судном чи з'єднанням плавучого матеріалу предмет цілком або частково перекривають, або загрожують перекрити фарватер, то судноводій судна чи з'єднання плавучого матеріалу повинен вжити усіх заходів для звільнення фарватеру у найкоротший термін.
2. Така ж обов'язковість лежить і на судноводієві судна чи з'єднання плавучого матеріалу, яке ризикує затонути чи втратити маневреність.

Стаття 1.19 – Особливі розпорядження

Судноводії, а також особи, котрим доручено охорону плавучих установок, повинні виконувати особливі розпорядження, дані їм представниками компетентних органів з метою забезпечення безпеки або належного порядку судноплавства. За умови дотримання положень відповідних міжнародних угод це стосується також випадків транскордонного переслідування.

Стаття 1.20 – Контроль

1. Судноводії, а також особи, котрим доручено охорону плавучих установок, повинні забезпечувати представникам компетентних органів необхідні умови, які дозволяють їм переконатися у дотриманні цих Правил та інших застосовних положень, сприяючи їх негайному підняттю на борт.

2. Уповноважені представники компетентних органів можуть (за винятком особливих випадків, коли застосовуються положення іншого законодавства) спеціальною постановою заборонити плавання судна, зокрема за таких обставин:
 - a) якщо на борту судна немає суднового свідоцтва або національного дозволу на плавання, або термін дії цих документів закінчився;
 - b) якщо судно не відповідає умовам, викладеним у статті 1.07;
 - c) якщо екіпаж або судно не відповідають умовам, викладеним у статті 1.08;
 - d) якщо можливості судноводія або членів екіпажу, що перебувають на чергуванні, знижені внаслідок втоми чи сп'яніння.

Стаття 1.21 – Особливі перевезення

1. Особливими перевезеннями вважаються будь-які переміщення на судновому шляху:
 - a) суден або складів, які не відповідають приписам статей 1.06 і 1.08;
 - b) плавучих установок або з'єднань плавучого матеріалу, крім тих випадків, коли абсолютно очевидно, що їх переміщення не створює перешкод і не являє собою небезпеки для судноплавства і не загрожує штучним спорудам.
2. Такі особливі перевезення можуть здійснюватися лише за окремим дозволом, виданим компетентними органами дільниць, на яких будуть виконуватися ці перевезення.
3. При перевезеннях повинні дотримуватися умови, визначені цими органами для кожного випадку окремо.
4. Для кожного перевезення призначається судноводій з урахуванням положень статті 1.02.

Стаття 1.22 – Спеціальні тимчасові приписи

1. Судноводії повинні виконувати будь-які тимчасові приписи, видані компетентними органами в особливих випадках, для забезпечення безпеки чи належного порядку судноплавства.
2. Ці приписи можуть бути обумовлені, зокрема, виконанням робіт на водному шляху, військовими навчаннями, громадськими масовими заходами, передбаченими статтею 1.23, або станом водного шляху; ці приписи можуть обмежувати або забороняти судноплавство у нічні години, проходження суден дуже великої водотоннажності на певних ділянках, де необхідно застосовувати запобіжні заходи і які позначені бакенами, буями чи іншими знаками або сигнальними засобами.

Стаття 1.23 – Дозвіл масових заходів

Проведення спортивних заходів, свят на воді та інших масових заходів, які можуть загрозувати безпеці або належному порядку навігації, залежить від дозволу компетентних органів.

Стаття 1.24 – Застосування Правил у портах, місцях завантаження і розвантаження

Ці Правила застосовуються також і на водних ділянках, що є частиною портів і місць завантаження і розвантаження, без шкоди для конкретних розпоряджень річкової поліції, виданих щодо цих портів і місць завантаження і розвантаження і обумовлених місцевими умовами та операціями з навантаження-розвантаження.

Розділ 2 МАРКУВАННЯ І ШКАЛИ ОСАДКИ; ОБМІРИ СУДЕН

Стаття 2.01 — Розпізнавальні знаки суден, за винятком малих суден і морських суден

1. Кожне судно, за винятком малих і морських суден, повинно мати на корпусі або на міцно закріплених щитках чи табличках такі розпізнавальні знаки:

- a) назву (це також можуть бути аббревіатура чи цифра).

Назва судна наноситься на обох бортах судна, за винятком штовханих барж. Назва має бути нанесена так, щоб її можна було бачити позаду. Якщо у зчаленій групі або штовханому складі один або кілька написів з назвою моторного судна закриті, то ця назва повинна повторятися на щитках, встановлених таким чином, щоб їх добре було видно у тих напрямках, з яких вони закриваються іншими суднами. Якщо судно не має назви, то на ньому наносяться або назва (чи звичайна скорочена назва) організації, якій воно належить, за якою, у разі необхідності, має йти номер, або реєстраційний номер, за яким іде літера або літери, що позначають країну, до порту якої приписане або в якій зареєстроване судно, передбачені для цієї країни у додатку 1 до цих Правил;

- b) порт приписки або реєстрації.

Назва порту приписки або місця реєстрації наноситься або на обох бортах, або на його кормі. За нею має йти літера або літери, передбачені для країни, в якій розташований порт приписки або місце реєстрації;

- c) один з наведених нижче варіантів:

- i) єдиний європейський ідентифікаційний номер судна, який складається із восьми арабських цифр. Перші три цифри позначають країну й орган, якими цей єдиний європейський ідентифікаційний номер суден було присвоєно. Це розпізнавальне позначення є обов'язковим лише для тих суден, яким було присвоєно єдиний європейський ідентифікаційний номер,

або

- ii) офіційний номер, що складається із семи арабських цифр, після яких, у разі необхідності, іде рядкова літера. Перші дві цифри позначають країну й орган, якими цей офіційний номер було присвоєно. Таке розпізнавальне позначення є обов'язковим лише для тих суден, яким було присвоєно офіційний номер і який поки що не замінено на єдиний європейський ідентифікаційний номер.

Єдиний європейський ідентифікаційний номер або офіційний номер судна наносяться з дотриманням вимог, наведених у пункті a) вище.

2. Крім цього, за винятком малих суден і морських суден:

- a) на кожному призначеному для перевезення вантажів судні слід вказати його вантажопідйомність у тоннах. Ці дані слід наносити на обох бортах судна на корпусі або на міцно прикріплених щитках чи табличках;

- b) на кожному призначеному для перевезення пасажирів судні слід вказати максимально дозволена кількість пасажирів. Ці дані мають розміщуватися на борту судна на видному місці.
3. Указані вище розпізнавальні знаки слід наносити чіткими, стійкими до стирання латинськими літерами (стійким до стирання вважається напис, зроблений олійною фарбою). Висота літер назви судна повинна становити не менш як 20 см, а інших позначень — не менше як 15 см. Ширина літер і товщина ліній мають бути пропорціональні висоті. Літери повинні бути світлого кольору на темному тлі чи навпаки — темного кольору літери на світлому фоні.
 4. Як виняток із положень наведених вище пунктів, морські судна можуть зберігати свої розпізнавальні знаки.
 5. Удень судна на ходу, які мають екіпаж, повинні нести на кормовій частині свій державний прапор. Високошвидкісні судна можуть нести замість державного прапора щит, що за формою і кольором відповідає державному прапору.

Стаття 2.02 — Розпізнавальні знаки малих суден

1. Малі судна повинні мати офіційні реєстраційні знаки; якщо такі знаки не передбачено, то вони повинні вказувати:
 - a) назву, якою також може бути аббревіатура або цифра;
 - b) прізвище або місце проживання його власника.
2. Реєстраційні і розпізнавальні знаки, згадані у пункті 1 а), наносяться із зовнішньої сторони малого судна чіткими стійкими до стирання латинськими літерами заввишки не менше як 10 см (стійким до стирання вважається напис, зроблений олійною фарбою). Якщо мале судно не має назви, то на ньому наноситься назва (або звичайна скорочена назва) організації, якій належить судно, за якою, у разі необхідності, наноситься номер.
3. Прізвище і місце проживання власника судна наносяться на видному місці із внутрішньої або зовнішньої сторони судна.
4. На суднових шлюпках із зовнішньої або внутрішньої сторони повинна наноситися лише назва судна, яка доповнюється іншими особливими вказівками, що дозволяють встановити власника.

Стаття 2.03 — Обміри суден

Кожне судно внутрішнього плавання, за винятком малих суден, призначене для перевезення вантажів, має бути обміряне.

Стаття 2.04 — Вантажне маркування і шкали осадки

1. Кожне судно, за винятком малих суден, повинно мати маркування, що позначає площину максимальної осадки. Способи визначення максимальної осадки суден внутрішнього плавання і умови проставлення вантажної марки регламентуються правилами з питань технічних приписів, які відповідають Рекомендаціям, що стосуються узгоджених на європейському рівні технічних приписів, які застосовуються до суден внутрішнього плавання (Резолюція № 61). Для морських суден ватерлінія у прісних водах улітку замінює вантажне маркування.
2. Кожне судно, осадка якого може сягати 1 м, за винятком малих суден, повинно мати шкали осадки. Умови проставлення шкал осадки суден внутрішнього плавання наведено у додатку 2 цих Правил.

Стаття 2.05 — Розпізнавальні знаки якорів

1. Суднові якорі повинні мати стійкі до стирання розпізнавальні знаки. Ці знаки мають складатися принаймні з єдиного європейського ідентифікаційного номера (ЄІН), якщо це передбачено.

Якщо якор застосовується на іншому судні одного і того ж власника, то перший (раніше нанесений) знак може бути збережений.

2. Положення пункту 1 не застосовується до якорів морських і малих суден.

Розділ 3 ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН

I. Загальні положення

Стаття 3.01 — Застосування і визначення

1. Удень, коли цього вимагають умови видимості, слід також застосовувати сигналізацію, визначену для ночі.
2. Схематичне зображення сигналів, описаних у цьому розділі, наведено у додатку 3 до цих Правил.
3. У цьому розділі:
 - a) термін «топовий вогонь» означає яскравий білий вогонь, що випромінює безперервне світло по всій дузі горизонту у 225° і розташований таким чином, щоб це світло було видно від напрямку прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позаду траверзу кожного борту;
 - b) термін «бортові вогні» означає ясний зелений вогонь на правому борту і ясний червоний вогонь на лівому борту, причому кожен із цих вогнів випромінює безперервне світло по всій дузі горизонту у $112^\circ 30'$ і розташований таким чином, щоб це світло було видно від напрямку прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позаду траверзу борту;
 - c) якщо не передбачено інше, термін «кормовий вогонь» означає ясний або звичайний білий вогонь, що випромінює безперервне світло по всій дузі горизонту у 135° і розташований таким чином, щоб це світло було видно від напрямку прямо по кормі до $67^\circ 30'$ з кожного борту;
 - d) термін «вогонь, видимий з усіх сторін» означає вогонь, що випромінює безперервне світло по всій дузі горизонту у 360° ;
 - e) термін «висота» означає висоту над площиною максимальних вантажних марок або для суден, що не мають вантажних марок, — над ватерлінією.
4. При проходженні під постійним чи розвідним мостами, при проходженні через греблю або шлюзи судна можуть нести вогні, щити, кулі і т. ін., передбачені цим розділом, на меншій висоті, щоб здійснити це проходження безперешкодно.

Стаття 3.02 — Вогні

Якщо не вказано інше, передбачені цими Правилами вогні повинні випромінювати постійне і рівномірне світло.

Стаття 3.03 — Щити, прапори і вимпели

1. Якщо не вказано інше, передбачені цими Правилами щити і прапори повинні бути прямокутними.
2. Колір щитів, прапорів і вимпелів не повинен бути ні побляклим, ні забрудненим.
3. Розміри щитів, прапорів і вимпелів повинні бути достатніми для того, щоб забезпечувати їхню гарну видимість; ця вимога вважається виконаною лише тоді, коли:

- a) довжина і ширина щитів і прапорів становить відповідно не менш як 1 м, або не менше як 0,60 м — для малих суден;
- b) довжина вимпелів не менш як 1 м і ширина основи — не менше як 0,50 м.

Стаття 3.04 — Циліндри, кулі, конуси і подвійні конуси

1. Передбачені цими Правилами циліндри, кулі, конуси і подвійні конуси можуть бути замінені засобами, які на відстані створюють таке само зображення.
2. Колір цих знаків не повинен бути ні побляклим, ні забрудненим.
3. Мають бути дотримані такі мінімальні розміри:
 - a) циліндрів: висота 0,80 м і діаметр 0,50 м;
 - b) куль: діаметр 0,60 м;
 - c) конусів: висота 0,60 м і діаметр основи 0,60 м;
 - d) подвійних конусів: висота 0,80 м і діаметр основи 0,50 м.
4. Незважаючи на положення, викладене у пункті 3, для малих суден дозволено використовувати сигнали меншого розміру, якщо ці сигнали є завеликими, щоб забезпечувати їх гарну видимість.

Стаття 3.05 — Заборонені вогні і сигнали

1. Заборонено користуватися іншими вогнями або сигналами, ніж ті, що вказані у цих Правилах, або користуватися вказаними вогнями чи сигналами за інших умов, ніж ті, які прописані або прийнятні у цих Правилах.
2. Однак, для зв'язку між суднами або між суднами і берегом допускається використання інших вогнів чи сигналів за умови, що їх не можна сплутати з вогнями чи сигналами, наведеними у цих Правилах.

Стаття 3.06 — Запасні вогні

Якщо рекомендовані цими Правилами сигнальні вогні не діють, їх слід негайно замінити запасними вогнями. Однак, у тих випадках, коли рекомендований вогонь повинен бути яскравим, запасний вогонь може бути ясним, а коли рекомендований вогонь повинен бути ясним, запасний вогонь може бути звичайним. Ліквідація несправностей вогнів з рекомендованою потужністю має бути здійснена у якнайкоротші терміни.

Стаття 3.07 — Заборона використання освітлювальних пристроїв, прожекторів, щитів, прапорів та ін.

1. Заборонено використовувати освітлювальні пристрої або прожектори, а також щити, прапори чи інші предмети, якщо їх помилково можна прийняти за вогні чи сигнали, згадані у цих Правилах, або якщо вони можуть погіршити видимість чи ускладнити розпізнавання цих вогнів або сигналів.
2. Заборонено використовувати освітлювальні пристрої або прожектори, якщо вони можуть викликати засліплення, що створює небезпеку чи перешкоди для судноплавства чи руху наземного транспорту.

II. НІЧНА І ДЕННА СИГНАЛІЗАЦІЯ

A. ХОДОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

Стаття 3.08 — Ходова сигналізація одиночних моторних суден

1. Одиночні моторні судна повинні нести:

уночі:

- a) топовий вогонь, розташований у передній частині судна на його осі, який встановлюється на висоті не менш як 5 м. Ця висота може бути зменшена до 4 м, якщо довжина судна не перевищує 40 м.;
- b) бортові вогні, розташовані на тій же висоті і в тій же перпендикулярній площині до осі судна і встановлені на відстані не менш як 1 м нижче топового вогню і принаймні на відстані 1 м позаду нього у найширшій частині судна. Вони повинні закриватися із внутрішньої сторони судна таким чином, щоб зелений вогонь не було видно з лівого борту, а червоний вогонь — з правого борту;
- c) кормовий вогонь, розташований у задній частині судна по його осі.

2. Уночі одиночне моторне судно завдовжки понад 110 м повинно нести другий топовий вогонь, розташований позаду по осі судна і принаймні на 3 м вище переднього вогню.

3. Уночі моторне судно, яке тимчасово рухається за допоміжним моторним судном, повинно зберігати вогні, прописані у пунктах 1 і 2 вище.

4. Окрім сигналів, прописаних іншими положеннями цих Правил, високошвидкісні судна на ходу повинні нести удень і вночі:

– два жовті яскраві дуже часті пробліскові вогні.

Ці пробліскові вогні повинні розташовуватися один над одним на висоті приблизно 1 м на прийнятному місці і на такій висоті, щоб їх було видно з усіх сторін.

5. Положення цієї статті не застосовуються ні до малих суден, ні до поромів.

Стаття 3.09 — Ходова сигналізація буксированих складів

1. Головне моторне судно буксированого складу і допоміжне моторне судно, що рухається перед іншим моторним судном, яке штовхає склад чи зчалену групу, повинні нести:

уночі:

- a) два топові вогні, розташовані один над одним на відстані приблизно 1 м у передній частині по осі судна, причому верхній вогонь устанавлюється на висоті не менш як 5 м, а нижній вогонь, по можливості, на висоті не менш як 1 м над бортовими вогнями;
- b) бортові вогні, що відповідають вимогам пункту 1 b) статті 3.08;
- c) жовтий кормовий вогонь замість білого, розташований на осі судна і на достатній висоті для того, щоб його було добре видно з буксированого складу, що рухається за судном, або з моторного судна штовханого складу, або зі зчаленої групи, перед якою рухається допоміжне судно;

удень:

жовтий циліндр з двома смугами, чорною і білою, як у верхній, так і в нижній частинах, причому білі смуги повинні бути нанесені по краях циліндра. Цей циліндр має розташовуватися вертикально у носовій частині судна на достатній висоті, щоб його було видно з усіх сторін.

2. Якщо у голові складу ідуть кілька моторних суден або якщо перед моторним судном, штовхальним складом чи зчаленою групою ідуть поряд один біля одного кілька допоміжних зчалених або незчалених суден, то кожне із цих суден зобов'язане нести:

уночі:

замість топових вогнів, рекомендованих у наведеному вище пункті 1 а), — три топові вогні, розташовані один над одним на висоті приблизно 1 м, у передній частині і по осі судна, причому верхній і нижній вогні повинні розташовуватися на тій само висоті, що і вогні, рекомендовані у пункті 1 а);

удень:

циліндр згідно з пунктом 1, викладеним вище.

Якщо судно, з'єднання плавучого матеріалу або плавуча установка переміщуються за допомогою кількох моторних суден, ці вимоги застосовуються до кожного з них.

3. Судна буксированого складу, що рухаються за одним або кількома моторними суднами, передбаченими пунктами 1 і 2 вище, повинні нести:

уночі:

видимий з усіх сторін ясний білий вогонь, розташований на висоті не менш як 5 м (ця висота може бути зменшена до 4 м, якщо довжина суден не перевищує 40 м);

удень:

жовту кулю, розташовану у належному місці і на такій висоті, щоб її було видно з усіх сторін.

Але:

- а) якщо довжина складу перевищує 110 м, то він повинен нести два із рекомендованих вище вогнів, перший із яких розміщується у передній, а другий — у задній частинах складу;
- б) якщо у складі є ряд більш як із двох зчалених суден, то ці вогні або цю кулю повинні нести лише два зовнішні судна зчалу.

Сигналізація усіх буксированих суден складу повинна по можливості розміщатися на однаковій висоті над рівнем води.

4. Судно або судна, розташовані у кінці буксированого складу, повинні нести, крім сигналізації, рекомендованої у пункті 3 вище:

уночі:

кормовий вогонь, що відповідає вимогам пункту 1 с) статті 3.08.

Якщо у кінці складу розташований ряд з більш як двох зчалених суден, то лише два зовнішні судна зчалу повинні нести такий вогонь. Якщо у кінці складу ідуть малі судна, то ці судна не враховуються при застосуванні положень цього пункту.

5. Якщо судна, згадані у пункті 3 вище, є морськими суднами, які заходять безпосередньо із відкритого моря або відпливають у море, то вони можуть:

уночі:

замість білого вогню нести бортові вогні, рекомендовані у пункті 1 б) статті 3.08;

удень:

нести жовту кулю.

6. Положення цієї статті не застосовуються ні до малих суден, що буксирують лише малі судна, ні при буксируванні малих суден.

Стаття 3.10 — Ходова сигналізація штовханих складів

1. Штовхані склади повинні нести:

уночі:

- a) i) три топові вогні у носовій частині судна, яке рухається на чолі складу, або судна по лівому борту, що рухається на чолі складу. Ці вогні повинні розташовуватися у вигляді рівностороннього трикутника з горизонтальною основою у площині, перпендикулярній повздовжній осі складу. Верхній вогонь має розташовуватися на висоті не менш як 5 м. Два нижні вогні мають розміщатися на відстані приблизно 1,25 м один від одного і на відстані 1,10 м під верхнім вогнем;
- ii) топовий вогонь у носовій частині будь-якого іншого судна, загальну ширину якого видно попереду. Цей вогонь по можливості має бути розміщений на 3 м нижче від верхнього вогню, вказаного у пункті i).

Щогли, що несуть ці вогні, повинні розташовуватися на повздовжній осі судна, на якому їх встановлено;

- b) бортові вогні, що відповідають вимогам пункту 1 b) статті 3.08; ці вогні повинні розташовуватися у найширшій частині складу якомога ближче до штовхача на відстані не більш як 1 м від борту складу і на висоті не менш як 2 м;
 - c) i) три кормові вогні на штовхачі, що відповідають вимогам пункту 1 c) статті 3.08 і встановлені по лінії, перпендикулярній повздовжній осі, на відстані близько 1,25 м один від одного і на висоті, достатній для того, щоб вони не могли закриватися одним із суден складу;
 - ii) кормовий вогонь на кожному судні, загальну ширину якого видно позаду; але якщо, крім штовхача, позаду видно більше ніж двоє суден, то цей вогонь повинні нести тільки двоє суден, розташованих із зовнішньої сторони складу.
2. Положення наведеного вище пункту 1 також застосовується до штовханих складів, коли вони рухаються вночі за одним або кількома допоміжними моторними суднами; але кормові вогні, згадані вище у підпункті i) пункту 1 c), повинні бути жовтими, а не білими.

Якщо штовханий склад рухається вдень за одним або кількома допоміжними моторними суднами, то штовхач повинен нести жовту кулю, передбачену пунктом 3 статті 3.09.

3. Штовхані склади з двома штовхачами, що ідуть у зчаленій групі, повинні нести уночі кормові вогні, рекомендовані у пункті 1 c) i), на штовхачі, що забезпечує основну тягу; другий штовхач повинен нести кормовий вогонь, рекомендований у підпункті c) ii) пункту 1, що вище.
4. При застосуванні цього розділу штовхані склади, максимальні розміри яких не перевищують 110 × 12 м, розглядаються як одиночні моторні судна.
5. Положення цієї статті не застосовується ні до малих суден, які буксирують інші малі судна, ні до буксирування інших малих суден.

Стаття 3.11 — Ходова сигналізація зчалених груп

1. Зчалені групи повинні нести:

уночі:

- a) топовий вогонь на кожному судні, що відповідає вимогам пункту 1 a) статті 3.08; але на немоторних суднах цей вогонь може бути замінений видимим з усіх сторін білим вогнем, що відповідає вимогам пункту 3 статті 3.09 і встановлюється у відповідному місці, але не вище топового вогню моторного судна чи суден;
- b) бортові вогні, що відповідають вимогам пункту 1 b) статті 3.08; ці вогні мають бути розташовані із зовнішніх сторін групи, по можливості на однаковій висоті і принаймні на 1 м нижче найнижчого топового вогню;
- c) кормовий вогонь на кожному судні, рекомендований у пункті 1 c) статті 3.08.

2. Положення наведеного вище пункту 1 застосовуються також і до зчалених груп, які рухаються вночі за одним або кількома допоміжними моторними суднами.
Якщо зчалена група рухається вдень за одним або кількома допоміжними моторними суднами, то кожне судно зчаленої групи повинно нести жовту кулю, передбачену пунктом 3 статті 3.09.
3. Положення цієї статті не застосовуються ні до малих суден, які проводять у зчалі лише малі судна, ні до малих зчалених суден.

Стаття 3.12 – Ходова сигналізація вітрильних суден

1. Вітрильні судна повинні нести:
уночі:
 - a) бортові вогні, рекомендовані у пункті 1 b) статті 3.08; але ці вогні можуть бути не ясними, а звичайними вогнями;
 - b) кормовий вогонь, рекомендований у пункті 1 c) статті 3.08.
2. Крім вогнів, рекомендованих у наведеному вище пункті 1 цієї статті, вітрильне судно може нести:
уночі:
два розташовані один над одним звичайні або ясні вогні, видимі з усіх сторін, причому верхній вогонь має бути червоним, а нижній — зеленим; ці вогні повинні бути розташовані у належному місці на вершині або у верхній частині щогли на відстані не менш як 1 м один від одного.
3. Судно, що іде під вітрилом і одночасно використовує свою силову установку, повинно нести:
уночі:
вогні згідно з пунктом 1 і один топовий вогонь замість вогнів згідно з пунктом 2;
удень:
чорний конус вершиною донизу.
Цей конус має бути розташований якомога вище і в такому місці, звідки його найкраще видно.
4. Положення пунктів 1 і 2 цієї статті не застосовуються до малих суден. Положення пункту 2 не застосовується до суден, вказаних у статті 3.35.

Стаття 3.13 – Ходова сигналізація малих суден

1. Одиночні малі моторні судна під час руху вночі повинні нести або:
 - a) топовий вогонь ясний, а не яскравий, розташований на тій же висоті, що і бортові вогні, і на відстані 1 м або менше попереду від них;
 - b) бортові вогні, які можуть бути звичайними. Вони мають розташовуватися на тій же висоті і у тій само перпендикулярній площині до осі судна і повинні закриватися із внутрішньої сторони судна таким чином, щоб зелений вогонь не було видно з лівого борту, а червоний – з правого борту;
 - c) кормовий вогонь;або
 - d) топовий вогонь, передбачений підпунктом a) вище; але цей вогонь повинен бути розташований принаймні на 1 м вище бортових вогнів;
 - e) бортові вогні, передбачені підпунктом b) вище; але ці вогні мають бути розташовані поряд, або в одному ліхтарі, по осі судна на носі або поблизу нього;
 - f) кормовий вогонь; але цей вогонь можна не встановлювати за умови, що топовий вогонь, передбачений підпунктом d) вище, буде ясним білим вогнем, видимим з усіх сторін.

2. Одиночні малі моторні судна завдовжки до 7 м можуть замість вогнів, рекомендованих у пункті 1 вище, нести звичайний білий вогонь, встановлений у відповідному місці на висоті, де його буде видно з усіх сторін.
3. Якщо мале судно буксирує або веде у зчалі тільки малі судна, то вночі воно повинно нести вогні згідно з пунктом 1 вище.
4. Буксировані малі судна або малі судна, що ідуть у зчалі, повинні нести вночі звичайний білий вогонь, видимий з усіх сторін. Це правило не застосовується до судових шлюпок.
5. Малі вітрильні судна повинні нести:
уночі:
або бортові вогні і кормовий вогонь, причому бортові вогні мають бути розташовані поряд або в одному ліхтарі по осі судна на носі або близько від нього, а кормовий вогонь має розташовуватися у задній частині судна; але ці вогні можуть бути звичайними вогнями;
або бортові вогні і кормовий вогонь, розміщені в одному і тому ж ліхтарі, встановленому у відповідному місці, на вершині або у верхній частині щогли; цей вогонь може бути звичайним вогнем;
або (якщо довжина судна становить до 7 м) звичайний білий вогонь, видимий з усіх сторін. При наближенні інших суден ці судна повинні, крім того, показувати другий звичайний білий вогонь.
6. Одиночні малі судна, які не є ні моторними, ні вітрильними, повинні нести:
уночі:
звичайний білий вогонь, видимий з усіх сторін.
Але судові шлюпки за тих само умов повинні показувати цей вогонь лише при наближенні інших суден.
7. Мале судно, що іде під вітрилом і одночасно використовує мотор, повинно нести:
удень:
чорний конус, вершина якого спрямована донизу. Цей конус має бути розташований якомога вище і в тому місці, де його найкраще буде видно.

**Стаття 3.14 — Додаткова сигналізація суден,
що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів**

1. Судна, що здійснюють перевезення певних легкозаймистих речовин, вказаних у ВОПНВ, повинні нести, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил, сигналізацію відповідно до вимог підрозділу 7.1.5.0 або підрозділу 7.2.5.0 ВОПНВ, зокрема:
уночі:
синій вогонь;
удень:
синій конус вершиною донизу,
як вказано у ВОПНВ, розділ 3.2, таблиця А, колонка (12), або таблиця С, колонка (19).
Ці сигнальні знаки повинні бути розташовані у відповідному місці і на такій висоті, щоб їх було видно з усіх сторін. Синій конус може бути замінений синім конусом у носовій частині і синім конусом у кормовій частині судна, розташованими на висоті не менше як 3 м.
2. Судна, що здійснюють перевезення певних речовин, небезпечних для здоров'я і вказаних у ВОПНВ, повинні нести, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил, сигналізацію у відповідності з вимогами підрозділу 7.1.5.0 або підрозділу 7.2.5.0 ВОПНВ, зокрема:

уночі:

два сині вогні;

удень:

два сині конуси вершиною донизу,

як указано у ВОПНВ, розділ 3.2, таблиця А, колонка (12), або таблиця С, колонка (19).

Ці сигнальні знаки мають бути розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним у відповідному місці і на такій висоті, щоб їх було видно з усіх сторін. Два сині конуси можуть бути замінені на два сині конуси у носовій частині і два сині конуси у кормовій частині судна, розташовані на висоті не менше як 3 м.

3. Судна, що здійснюють перевезення певних вибухонебезпечних речовин, вказаних у ВОПНВ, повинні нести, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил, сигналізацію згідно з вимогами підрозділу 7.1.5.0 або підрозділу 7.2.5.0 ВОПНВ, а саме:

уночі:

три сині вогні;

удень:

три сині конуси вершиною донизу,

як указано у ВОПНВ, розділ 3.2, таблиця А, колонка (12).

Ці сигнальні знаки мають бути розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним у відповідному місці і на такій висоті, щоб їх було видно з усіх сторін. Три сині конуси можна замінити трьома синіми конусами на носі і трьома синіми конусами на кормі судна на висоті не менш як 3 м.

4. Якщо штовханий склад або зчалена група складається з одного або кількох суден, вказаних у пунктах 1, 2 або 3 вище, то судно, яке забезпечує рух штовханого складу або зчаленої групи, повинно нести сигналізацію, рекомендовану у пунктах 1, 2 або 3 вище.
5. Штовхані склади, рух яких забезпечується двома штовхачами, розташованими лагом, повинні нести сигналізацію, передбачену пунктом 4 вище, на штовхачі, що знаходиться з правого борту.
6. Судна, штовхані склади або зчалені групи, які перевозять кілька видів небезпечних речовин, вказаних у пунктах 1, 2 або 3 вище, повинні нести сигналізацію, що відповідає небезпечній речовині, яка вимагає найбільшої кількості синіх вогнів чи конусів.
7. Судна, які не зобов'язані нести сигналізацію, вказану у пунктах 1, 2 або 3 вище, але мають свідоцтво про допуск на підставі розділу 8.1.8 або тимчасове свідоцтво на підставі розділу 8.1.9 ВОПНВ і дотримуються рекомендацій з безпеки, які стосуються суден, вказаних у пункті 1 вище, можуть при підході до шлюзів нести сигналізацію, вказану у пункті 1 вище, при спільному шлюзуванні з яким-небудь судном, яке зобов'язане нести сигналізацію, вказану у пункті 1 вище.
8. Сила світла синіх вогнів, рекомендованих у цій статті, повинна відповідати, як мінімум, силі світла звичайних синіх вогнів.

Стаття 3.15 — Сигналізація суден, на яких дозволено перевозити більш як 12 пасажирів і максимальна довжина корпусу яких становить до 20 м

Судна, на яких дозволено перевозити більш як 12 пасажирів і у яких максимальна довжина корпусу становить менше як 20 м, повинні нести:

удень:

жовтий подвійний конус, розташований у відповідному місці і на такій висоті, щоб його було видно з усіх сторін.

Стаття 3.16 – Ходова сигналізація поромів

1. Пороми, які не переміщаються самостійно, повинні нести:
 - уночі:
 - a) ясний білий вогонь, видимий з усіх сторін і розташований на висоті не менш як 5 м;
 - b) ясний зелений вогонь, видимий з усіх сторін і розташований на відстані приблизно 1 м над вогнем, рекомендованим у підпункті a) вище;
 - удень:

зелену кулю, розташовану на висоті не менш як 6 м.

Висота розташування ясного білого вогню і зеленої кулі може бути зменшена, якщо довжина порому становить менш як 20 м.
2. Шлюпка або головний поплавок порому з повздовжнім тросом повинні нести уночі ясний білий вогонь, видимий з усіх сторін і розташований на відстані не менш як 3 м над рівнем води.
3. Пороми, що рухаються самостійно, повинні нести:
 - уночі:
 - a) ясний білий вогонь, видимий з усіх сторін, як це рекомендовано у пункті 1 a) вище;
 - b) ясний зелений вогонь, видимий з усіх сторін, як це рекомендовано у пункті 1 b) вище;
 - c) бортові вогні і кормовий вогонь, як це рекомендовано у пунктах 1 b) і 1 c) статті 3.08;
 - удень:

зелену кулю, як це рекомендовано вище у пункті 1.

Стаття 3.17 – Додаткова сигналізація суден, що користуються переважним правом проходження

Судна, яким компетентний орган надав переважне право проходження у тих місцях, де він регулює відповідний порядок проходження, повинні нести, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил:

удень:

червоний вимпел, піднятий у носовій частині судна на висоту, достатню для того, щоб його було добре видно.

Стаття 3.18 – Додаткова сигналізація суден, що втратили маневреність

1. Будь-яке судно, що втратило маневреність, повинно, у разі необхідності, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил, показувати:
 - уночі:

або червоний вогонь, що розхитується; на малих судах цей вогонь замість червоного може бути білим;

або два червоні вогні, розташовані один над одним на відстані приблизно 1 м, видимі з усіх сторін і встановлені у відповідному місці на достатній висоті;
 - удень:

або червоний прапор, що розхитується;

або дві чорні кулі, розташовані одна над одною на відстані приблизно 1 м, встановлені у відповідному місці і на такій висоті, щоб їх було видно з усіх сторін.
2. Крім того, у разі необхідності, таке судно повинно подавати відповідний звуковий сигнал.

Стаття 3.19 — Ходова сигналізація з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок

Без шкоди для спеціальних приписів, які можуть бути введені на підставі статті 1.21, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки повинні нести:

уночі:

ясні білі вогні, видимі з усіх сторін, у достатній кількості для позначення їх контуру.

В. СТОЯНКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

Стаття 3.20 — Стоянкова сигналізація суден

1. Усі судна, що перебувають на стоянці, за винятком суден, перерахованих у статтях 3.22 і 3.25, повинні нести:

уночі:

звичайний білий вогонь, видимий з усіх сторін і на висоті не менш як 3 м.

Цей вогонь може бути замінений на звичайний білий вогонь у носовій частині і на звичайний білий вогонь у кормовій частині судна, видимі з усіх сторін і розташовані збоку фарватеру на тій же висоті;

удень:

тільки судна, що стоять на відкритому місці (без прямого або іншого доступу до берега), — чорну кулю, розташовану у відповідному місці у носовій частині судна і на такій висоті, щоб її було видно з усіх сторін.

2. Склад, що стоїть на відкритому місці (без прямого або іншого доступу до берега), повинен нести:

уночі:

на кожному судні складу — звичайний білий вогонь, видимий з усіх сторін, у відповідному місці на висоті не менш як 4 м. Загальна кількість вогнів сигналізації барж може бути обмежена 4-ма, за умови, що контури складу чітко позначені;

удень:

чорна куля на судні у головній частині складу або на зовнішніх суднах головної частини складу і за відповідних обставин — на штовхачі.

3. Мале судно у нічні години може нести замість вогнів, рекомендованих у пункті 1 вище, звичайний білий вогонь, розташований у відповідному місці і на такій висоті, щоб його було видно з усіх сторін.

4. Сигналізація, рекомендована у цій статті, не є обов'язковою за таких умов:

- a) коли судно перебуває на стоянці на водному шляху, плавання яким тимчасово неможливе або заборонено;
- b) коли судно перебуває на стоянці біля берега і достатньо освітлене з берега;
- c) коли судно перебуває на стоянці за межами фарватеру у явно безпечному положенні;
- d) коли судові шлюпки стоять поблизу суден, яким вони належать.

Стаття 3.21 — Додаткова сигналізація суден, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів

Рекомендації статті 3.14 застосовуються також до суден і складів, згаданих у наведеній вище статті, коли вони перебувають на стоянці.

Стаття 3.22 – Сигналізація поромів, що стоять біля пристані

1. Уночі несамохідні (які не можуть самі переміщатися) пороми, що стоять біля пристані, повинні нести вогні, рекомендовані у пункті 1 статті 3.16. Крім того, шлюпка або головний поплавок порома з повздовжнім тросом повинні нести вогонь, рекомендований у пункті 2 статті 3.16.
2. Уночі пороми, що рухаються самостійно, які виконують роботи і стоять біля пристані, повинні нести вогні, рекомендовані у пункті 1 статті 3.16. Під час короткої стоянки вони можуть нести також вогні, рекомендовані у пункті 1 b) і c) статті 3.08. Зелений вогонь, передбачений у пункті 3 b) статті 3.16, вони повинні погасити, як тільки перестануть виконувати роботи.

Стаття 3.23 – Стоянкова сигналізація з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок

Без шкоди для спеціальних рекомендацій, які можуть бути введені дією статті 1.21, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки повинні нести:

уночі:

звичайні білі вогні, видимі з усіх сторін, кількість яких є достатньою для позначення їх контуру збоку фарватеру.

При цьому застосовуються положення пункту 4 статті 3.20.

Стаття 3.24 – Сигналізація сіток чи жердин суден, що перебувають на стоянці

Якщо судна мають сітки чи жердини, поставлені на фарватері або у безпосередній близькості від нього, то ці сітки або жердини повинні позначатися:

уночі:

звичайними білими вогнями, видимими з усіх сторін, кількість яких є достатньою для позначення їх місцезнаходження;

удень:

жовтими поплавками або жовтими прапорами, кількість яких є достатньою для позначення їх місцезнаходження.

Стаття 3.25 – Сигналізація плавучих засобів, що виконують роботи, і суден, що сіли на мілину або затонули

1. Плавучі засоби, що виконують роботи, і судна, що вимірюють глибини чи стоять на місці, повинні нести:
 - a) зі сторони або сторін, з яких фарватер вільний:

уночі:

два звичайні зелені вогні або два ясні зелені вогні, розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним;

удень:

два зелені подвійні конуси, розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним, і у відповідних випадках;
 - b) зі сторони, з якої фарватер не вільний:

уночі:

звичайний червоний вогонь або ясний червоний вогонь, розташований на тій само висоті, що і найвищий один з двох зелених вогнів, рекомендованих у пункті a) вище, і такої само сили світла;

удень:

червона куля, розташована на тій само висоті, що і найвищий один з двох зелених подвійних конусів, рекомендованих у пункті а) вище,

або коли ці судна мають бути захищені від хитавиці;

с) зі сторони або сторін, з яких фарватер вільний:

уночі:

звичайний червоний вогонь і звичайний білий вогонь або ясний червоний вогонь і ясний білий вогонь, розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним, причому червоний вогонь має бути зверху;

удень:

прапор, верхня половина якого червоного, а нижня — білого кольору, або два, розташовані один над одним, прапори, із яких верхній червоний, а нижній — білий,

і у відповідних випадках;

d) зі сторони, з якої фарватер не вільний:

уночі:

червоний вогонь, розташований на такій само висоті, що і червоний вогонь, рекомендований у підпункті с) вище, і такої само сили світла;

удень:

червоний прапор, розташований на тій само висоті, що і червоно-білий або червоний прапор, встановлений з іншої сторони.

2. Денна сигналізація, рекомендована у підпунктах а) і b) пункту 1 вище, може бути замінена такими знаками:

а) зі сторони або сторін, з яких фарватер вільний, — щитом дозволу на проходження E.1 (додаток 7):

і, за відповідних обставин,

б) зі сторони, з якої фарватер не вільний, — щитом заборони на проходження A.1 (додаток 7), розташованим на такій само висоті, що і щит, рекомендований у підпункті а) вище.

3. Сигналізація, рекомендована у пунктах 1 і 2 вище, повинна розташовуватися на такій висоті, щоб її було видно з усіх сторін.

Прапори можуть бути замінені щитами такого ж кольору.

4. Судна, що сіли на мілину або затонули, повинні нести сигналізацію, рекомендовану у підпунктах с) і d) пункту 1 вище. Якщо положення затонулого судна перешкоджає розміщенню сигнальних знаків безпосередньо на судні, їх слід розмістити на човнах, буюх чи інших відповідних засобах.

5. Компетентні органи можуть звільняти від зобов'язання дотримуватися приписів, що стосуються сигнальних знаків, передбачених у підпунктах а) і b) пунктів 1 і 2 вище.

Стаття 3.26 — Сигналізація якорів, які можуть становити небезпеку для судноплавства

1. Якщо у ситуаціях, передбачених статтями 3.20 і 3.23, уночі якорі суден, з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок віддані таким чином, що вони, їх троси або ланцюги можуть становити небезпеку для судноплавства, то стоянковий вогонь, що найближче розташований до цих якорів, повинен бути замінений двома звичайними білими вогнями, видимими з усіх сторін і розташованими один над одним на відстані приблизно 1 м.

2. Судна, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки повинні позначати кожен зі своїх якорів, які можуть становити небезпеку для судноплавства:
 - уночі:
поплавком з радіолокаційним відбивачем, оснащеним звичайним білим вогнем, видимим з усіх сторін;
 - удень:
жовтим поплавком з радіолокаційним відбивачем.
3. Кольтроси або якірні ланцюги плавучих засобів можуть становити небезпеку для судноплавства, вони мають бути позначені:
 - уночі:
поплавком з радіолокаційним відбивачем, оснащеним звичайним білим вогнем, видимим з усіх сторін;
 - удень:
жовтим поплавком з радіолокаційним відбивачем.

III. ОСОБЛИВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

Стаття 3.27 — Додаткова сигналізація суден органів контролю та пожежних і рятувальних суден

Судна органів контролю можуть без шкоди для вимог сигналізації, які застосовуються до них на підставі інших положень чинних Правил, показувати:

уночі і вдень:

звичайний частий проблисковий синій вогонь, видимий з усіх сторін.

За наявності дозволу від компетентних властей, це стосується також пожежних і рятувальних суден, що прямують для надання допомоги.

Стаття 3.28 — Додаткова ходова сигналізація суден, що виконують роботи на водному шляху

Судна на ходу, що виконують промірні або інші роботи на водному шляху, можуть, не порушуючи вимог щодо сигналізації, приписаної їм іншими положеннями цих Правил, показувати:

уночі і вдень:

ясний або звичайний частий проблисковий жовтий вогонь, видимий з усіх сторін.

Цю сигналізацію можуть використовувати тільки ті судна, які мають письмовий дозвіл компетентних органів.

Стаття 3.29 — Додаткова сигналізація для захисту від хитавиці

1. Судна, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки на ходу або на стоянці (за винятком вказаних у статті 3.25), які необхідно захистити від хитавиці, спричиненої проходженням інших суден чи з'єднань плавучого матеріалу, можуть, не порушуючи вимог щодо сигналізації, приписаних їм іншими положеннями цього розділу, показувати:

уночі:

звичайний червоний вогонь і звичайний білий вогонь або ясний червоний вогонь і ясний білий вогонь, розташовані на відстані приблизно 1 м один над одним, причому червоний вогонь має розташовуватися над білим і в такому місці, щоб їх було чітко видно і не можна було прийняти за інші вогні;

удень:

прапор, верхня частина якого червоного, а нижня — білого кольору, встановлений у відповідному місці і на такій висоті, щоб його було видно з усіх сторін. Цей прапор може бути замінений двома розташованими один над одним прапорами, верхній з яких червоного, а нижній — білого кольорів. Ці прапори можуть бути замінені щитами такого ж кольору.

2. Не порушуючи вимог положень статті 3.25, сигналізацію, згадану у пункті 1 вище, можуть використовувати лише:
 - a) судна, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки, які зазнали серйозних пошкоджень або які беруть участь у рятувальних роботах, а також судна, що втратили маневреність;
 - b) судна, з'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки, що мають письмовий дозвіл компетентних органів.

Стаття 3.30 — Сигнали лиха

1. Коли судну, яке терпить лихо, потрібна допомога, воно може показувати:
 - a) прапор або який-небудь інший відповідний предмет, обертаючи його по колу;
 - b) вогонь, що обертається по колу;
 - c) прапор з розташованою над ним або під ним кулею або аналогічним предметом;
 - d) ракети або бомби, що через короткі інтервали викидають зірки червоного кольору;
 - e) світловий сигнал у вигляді сполучення знаків ...---... (SOS) за азбукою Морзе;
 - f) полум'я, що утворюється при спалюванні гудрону, мастила тощо;
 - g) ракети, що спускаються на парашуті, або ручні ліхтарі, що випромінюють червоне світло;
 - h) повільні повторювальні рухи випрямленими руками зверху донизу з кожної сторони.
2. Ці сигнали замінюють або доповнюють звукові сигнали, передбачені у статті 4.04.

Стаття 3.31 — Сигналізація, що вказує на заборону доступу на борт

1. Якщо встановлені положення забороняють доступ на борт особам, що не належать до складу службового персоналу, то ця заборона повинна позначатися:

білими, облямованими червоною смугою щитками круглої форми з червоною діагоналлю і чорним зображенням заборонного жесту рукою або, як варіант, білими, облямованими червоною смугою, щитками круглої форми з червоною діагоналлю і чорним зображенням фігури пішохода.

Такі щитки, у разі необхідності, розташовують на борту або сходнях. На відміну від рекомендацій пункту 3 статті 3.03, їх діаметр повинен становити приблизно 0,60 м.

2. За необхідності, ці щитки повинні освітлюватися таким чином, щоб їх було чітко видно вночі.

Стаття 3.32 — Заборона тютюнопаління, використання вогню і незахищеного світла

1. Якщо іншими установленими положеннями заборонено:
 - a) палити,
 - b) використовувати вогонь і незахищене світлона борту, то ця заборона повинна бути позначена білими, облямованими червоною смугою щитками круглої форми з червоною діагональною смугою та із зображенням палаючого

сірника або, як варіант, білими, облямованими червоною смугою щитками круглої форми з червоною діагональною смугою із зображенням цигарки, що димить.

Такі щитки, за необхідності, мають бути розташовані на борту або на сходнях. На відміну від рекомендацій статті 3.03, їх діаметр має становити приблизно 0,60 м.

2. За необхідності, ці щитки повинні освітлюватися таким чином, щоб їх було чітко видно вночі.

Стаття 3.33 — Заборона стоянки вздовж борту судна

1. Якщо встановленими положеннями або спеціальними приписами компетентних органів заборонено стоянку вздовж борту поблизу якого-небудь судна (наприклад, через характер його вантажу), то це судно повинно нести на палубі по повздовжній осі:

квадратний щит із трикутником унизу.

Цей квадратний щит повинен бути білим з обох боків і мати червону облямівку і червону діагональ від верхнього лівого кута до нижнього правого кута, а також літеру «Р» чорного кольору у центрі.

Обидві сторони трикутника повинні бути білими, а на них має бути вказана чорними цифрами відстань у метрах, на якій заборонено стоянку.

2. Уночі ці щити повинні освітлюватися так, щоб їх було чітко видно з усіх сторін судна.
3. Ця стаття не застосовується до суден, штовханих складів і зчалених груп, передбачених статтею 3.21.

Стаття 3.34 — Додаткова сигналізація суден, обмежених у маневруванні

1. Судно, можливість якого поступатися дорогою у відповідності до цих Правил обмежена через виконання ним підводних або інших робіт, зокрема днопоглиблювальних робіт, прокладання кабелів або встановлення буїв, і положення якого може перешкоджати судноплавству, повинно, крім сигналізації, рекомендованої іншими положеннями цих Правил, нести:

уночі:

три ясні або звичайні вогні, з яких верхній і нижній є червоними, а середній — білий і які розташовані один над одним на відстані не менш як 1 м на висоті, на якій їх видно з усіх сторін;

удень:

чорну кулю, подвійний чорний конус і чорну кулю, при чому подвійний чорний конус посередині, розташовані на відстані не менш як 1 м один від одного на висоті, на якій їх видно з усіх сторін.

2. Якщо судна, вказані у пункті 1 вище, виконують роботи, і це створює перешкоди для судноплавства, то, крім сигналізації, передбаченої цим пунктом, вони повинні нести:

уночі:

- а) два ясні або звичайні червоні вогні, розташовані один над одним на відстані не менш як 1 м з того боку чи боків, де розташована перешкода, так, щоб їх було видно звідусіль;
- б) два яскраві або звичайні зелені вогні, розташовані один над одним на відстані не менш як 1 м з того боку/боків, де прохід вільний, в такий спосіб, щоб вони були помітні звідусіль.

вдень:

- а) дві чорні кулі, розташовані одна над одною на відстані не менш як 1 м з того боку/боків, де розташована перешкода;
- б) два подвійні чорні конуси, розташовані один над одним на відстані не менш як 1 м з того боку/боків, де прохід вільний.

Вогні, кулі та подвійні конуси, передбачені у цьому пункті, мають розміщуватись на відстані не менш як 2 м і в жодному разі не вище, ніж нижній вогонь або нижня куля, передбачена в пункті 1 цієї статті.

3. Положення цієї статті не застосовні до плавучих засобів, що виконують роботи або перебувають у нерухомому стані.

Стаття 3.35 — Додаткова сигналізація суден, зайнятих ловінням риби

1. Судно, що займається протягуванням тралової сітки або іншого знаряддя для ловіння у воді (трала), має, окрім сигналізації, приписаної іншими положеннями цих Правил, нести:

уночі:

два яскраві або звичайні вогні: зверху — зелений, знизу — білий, розташовані один над одним на відстані не менш як 1 м, на висоті, на якій їх видно звідусіль, та попереду вогню, визначеного у пункті 1 а) статті 3.08, до того ж верхній вогонь розташований нижче цього вогню, а нижній — вище, ніж вогні, визначені у пункті 1 б) статті 3.08, та на висоті щонайменше у два рази більшій від згаданої вище відстані по вертикалі; однак судна довжиною менш як 50 м у цьому разі можуть не нести вогонь, визначений у пункті 1 а) статті 3.08;

удень:

два чорних конуси, з'єднані своїми вершинами, розташовані один над одним, на висоті, на якій їх видно звідусіль.

2. Судно, що займається ловінням риби, за винятком суден, вказаних у пункті 1 вище, має нести сигналізацію, приписану в цьому ж пункті, окрім вогню, приписаного у пункті 1 а) статті 3.08, а також замість зеленого вогню:

уночі:

яскравий або звичайний червоний вогонь так, щоб його було видно звідусіль,

і, окрім того, якщо його знаряддя для ловіння випущено на відстань понад 150 м по горизонталі по прямій від судна:

уночі:

яскравий або звичайний білий вогонь, розташований на відстані по горизонталі не менш як 2 м і не більш як 6 м від двох вказаних вище червоного і білого вогнів та розміщений на висоті, що не перевищує висоту згаданого вище білого вогню, і не нижче вогнів, приписаних у пункті 1 б) статті 3.08;

вдень:

чорний конус вершиною догори.

Стаття 3.36 — Додаткова сигналізація суден, що використовуються для проведення водолазних робіт

1. Будь-яке судно, що використовується для проведення водолазних робіт, має, окрім сигналізації, приписаної в інших положеннях цих Правил, нести:

жорсткий макет прапора «А» Міжнародного зводу сигналів висотою не менш як 1 м, розташований у належному місці на висоті, де він примітний вдень і вночі звідусіль.

2. У разі необхідності воно може нести замість сигналізації, приписаної у пункті 1 вище, сигналізацію, що вказана у пункті 1 статті 3.34.

Стаття 3.37 — Додаткова сигналізація суден, зайнятих мінним траленням

Судно, що виконує операції з мінного тралення, має, окрім сигналізації, приписаної іншими положеннями цих Правил, нести:

уночі:

три яскраві або звичайні зелені вогні, помітні звідусіль і розташовані у вигляді трикутника із горизонтальною основою у площині, перпендикулярною осі судна, причому верхній вогонь має бути розташований на вершині фок-щогли або поблизу неї, а інші вогні — на кожному кінці фок-реї;

удень:

три чорні кулі, розташовані одна над одною відповідно до приписів для вогнів.

Стаття 3.38 — Додаткова сигналізація суден лоцманської служби

Судно лоцманської служби, окрім сигналізації, приписаної іншими положеннями цих Правил, має нести:

замість вогню, приписаного у пункті 1 а) статті 3.08, — два яскраві або звичайні вогні, розташовані один над одним, примітні звідусіль, причому верхній вогонь має бути білим, а нижній — червоним, і розміщені на вершині щогли або поряд із нею.

Розділ 4

ЗВУКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ; РАДІОТЕЛЕФОННИЙ ЗВ'ЯЗОК; НАВІГАЦІЙНІ ПРИЛАДИ

Стаття 4.01 — Загальні положення

1. У тих випадках, коли положеннями цих Правил або іншими застосовними положеннями передбачені звукові сигнали інші, ніж удари дзвону, ці звукові сигнали мають подаватися:
 - a) на борту моторних суден, за винятком малих суден, якщо вони не є суднами, оснащеними радіолокаційним обладнанням, — за допомогою механічної дії звукових сигнальних приладів, що встановлюються на достатній висоті, щоб звукові сигнали могли вільно розповсюджуватись уперед, а також, по можливості, назад; сигнальні прилади мають відповідати приписам розділу I додатка 6 до цих Правил;
 - b) на борту немоторних суден і на борту малих моторних суден, у машинному обладнанні яких не передбачений прилад для подавання сигналів, — за допомогою труби або відповідного ріжка; ці сигнали мають відповідати приписам пунктів 1 b) і 2 b) розділу I додатка 6 до цих Правил.
2. Звукові сигнали моторних суден мають супроводжуватися світловими синхронізованими з ними сигналами; ці світлові сигнали мають бути жовтими, яскравими та примітними з відстані. Це положення не розповсюджується на малі судна, на сигнали, передбачені в пункті 4 а) статті 6.32, які подаються суднами, що йдуть униз за течією, за допомогою радіолокаційного пристрою, і на удари або дзенькіт дзвона.
3. У разі руху у складі приписані звукові сигнали мають подаватись тільки судном, на борту якого перебуває судноводій складу.
4. Тривалість дзенькотіння дзвону має складати приблизно 4 секунди. Він може бути замінений на серію ударів металу об метал із тією ж тривалістю.

Стаття 4.02 — Використання звукових сигналів

1. Не порушуючи інші положення цих Правил, кожне судно, за винятком малих суден, визначених у пункті 2 цієї статті, має, за необхідності, подавати сигнали, зазначені у розділі III додатка 6 до цих Правил.
2. Малі одиночні судна або буксирні судна, що проводять у зчалі тільки малі судна, можуть, за необхідності, подавати загальні сигнали, передбачені у розділі III а додатка 6 до цих Правил.

Стаття 4.03 — Заборонені звукові сигнали

1. Забороняється використовувати звукові сигнали інші, ніж ті, що вказані у цих Правилах, або використовувати вказані сигнали за умов інших, ніж ті, що приписані або допущені у цих Правилах.
2. Однак для сполучення між суднами або між судном і берегом використання інших звукових сигналів допускається за умови, що їх не можна розглядати як сигнали, вказані у цих Правилах.

Стаття 4.04 — Сигнали лиха

1. Коли судно, що зазнає лиха, хоче попросити про допомогу, воно може подавати сигнали за допомогою повторюваних ударів у дзвін або тривалих звуків.
2. Ці сигнали замінюють або доповнюють візуальні сигнали, передбачені у статті 3.30.

Стаття 4.05 — Радіотелефонний зв'язок

1. Усі пристрої радіотелефонного зв'язку, що перебувають на борту судна, мають задовольняти вимоги Регіональної угоди про радіотелефонну службу на внутрішніх водних шляхах і мають використовуватися відповідно до його положень. Ці положення розтлумачені у Довіднику з радіотелефонії для внутрішніх водних шляхів.

Судна, що плавають внутрішніми водними шляхами, на які не розповсюджуються положення згаданої вище Регіональної угоди, повинні мати на борту пристрій радіотелефонного зв'язку, що задовольняє вимоги місцевих компетентних органів.

2. Моторні судна, за винятком малих суден, можуть бути у плаванні тільки в тому разі, якщо вони оснащені одним радіотелефонним пристроєм для радіообміну між суднами, передавання навігаційної інформації та радіообміну між судном і Адміністрацією порту і якщо цей пристрій знаходиться у справному робочому стані. На ходу судна радіотелефонний пристрій для каналів радіообміну між суднами і передавання навігаційної інформації має постійно перебувати у режимі готовності для передавання та приймання інформації. Канали, виділені для передавання навігаційної інформації, можуть вмикатися тільки на короткий проміжок часу для передавання та приймання інформації на інших каналах.

Радіотелефонний пристрій має забезпечувати одночасне чергування на цих двох каналах.

Суднова станція, що використовується для радіотелефонного зв'язку на внутрішніх водних шляхах, може включати або окреме обладнання для кожного з режимів, або обладнання для комбінації декількох з цих режимів.

3. Пороми та моторні плавучі засоби можуть бути на ходу тільки в тому разі, якщо вони обладнані радіотелефонним пристроєм у справному робочому стані. На ходу судна радіотелефонний пристрій для каналу радіообміну між суднами має постійно перебувати у режимі готовності для передавання та приймання інформації. Цей канал може вмикатися тільки на короткий проміжок часу для передавання та приймання інформації на інших каналах. Положення, що міститься у першому та другому реченнях цього пункту, застосовні також під час експлуатації.
4. Кожне судно, оснащене радіотелефонним пристроєм, має до проходження сліпих ділянок, вузьких проходів або прогонів мостів і ділянок, визначених компетентною владою, повідомити на каналі, виділеному для радіообміну між суднами, про свою присутність.
5. Щит В.11 (додаток 7) вказує на те, що компетентний орган наказує обов'язково використовувати радіотелефонні пристрої.

Стаття 4.06 — Радіолокатор

1. Судна можуть використовувати радіолокатор і обладнання ECDIS для внутрішнього судноплавства, система якого може застосовуватись для експлуатації судна із накладанням радіолокаційного зображення (навігаційний режим), тільки в тому разі, якщо:
 - а) вони оснащені радіолокаційним пристроєм або, у відповідних випадках, обладнанням ECDIS для внутрішнього судноплавства, пристосованим до потреб внутрішнього судноплавства, а також індикатором швидкості повороту. Це обладнання має бути у справному робочому стані і бути сертифікованим із врахуванням потреб внутрішнього судноплавства на основі приписів відповідних компетентних органів, а також із врахуванням загальних технічних вимог до радіолокаційного пристрою, визначених у частині III додатка 7 до додатка до Резолюції № 61 «Рекомендації щодо узгоджених на європейському рівні технічних приписів, що застосовні до суден внутрішнього

плавання». Однак пороми, що не пересуваються самостійно, можуть не мати індикатор швидкості повороту;

- b) на борту перебуває особа, що має посвідчення на право використання радіолокатора, що видане відповідно до приписів компетентних органів. Без втрат для положень пункту 3 статті 1.09 радіолокатор може використовуватись для навчальних цілей за умови гарної видимості у денний та нічний час навіть у разі відсутності такої особи на борту;
- c) вони, за винятком малих суден та поромів, оснащенні обладнанням для подавання тритонального звукового сигналу. Однак компетентні органи можуть не приписувати використання такої системи.

Без втрат для положень статті 4.05 малі судна мають бути обладнані також радіотелефонним пристроєм у справному робочому стані, для здійснення зв'язку на каналі «судно-судно».

- 2. У складах приписи вказаного вище пункту 1 застосовні тільки до судна, на борту якого перебуває судноводій цього складу.
- 3. Високошвидкісні судна на ходу мають використовувати радіолокатор.

Стаття 4.07 – Автоматична ідентифікаційна система (АІС) у внутрішньому судноплаванні

- 1. Судна мають бути оснащені приладом АІС для внутрішнього судноплавання відповідно до Міжнародних стандартів для систем виявлення та відстеження суден на внутрішніх водних шляхах (VVT) (Резолюція № 63) і Регламенту радіозв'язку МСЕ. Прилад АІС для внутрішнього судноплавання має бути сертифікованим, встановлений відповідно до вимог компетентного органу, а також має бути у гарному експлуатаційному стані. Компетентний орган має звільнити морські судна від виконання цих вимог.

Від виконання цих вимог звільняються такі судна:

- a) судна штовханого складу, за винятком судна, що забезпечує основну тягу;
 - b) малі судна;
 - c) судна, що не мають власної силової установки;
 - d) пороми, що не пересуваються самостійно.
- 2. Прилад АІС для внутрішнього судноплавання повинен бути постійно ввімкненим і параметри, введені до приладу, мають відповідати дійсним даним про судно або склад у будь-який момент часу. Ця вимога не застосовується до суден, що перебувають у базах для стоянок, офіційно призначених компетентними органами. Судна, визначені у пункті 1 а), мають дезактивувати будь-які прилади АІС для внутрішнього судноплавання, що перебувають на їх борту, доки вони є частиною складу.
 - 3. При передаванні повідомлень через АІС для внутрішнього судноплавання слід дотримуватись Регламенту радіозв'язку МСЕ.
 - 4. Відповідно до розділу 2 Міжнародного стандарту для систем виявлення та відстеження суден на внутрішніх водних шляхах (VTT) (Резолюція № 63) і відповідної рекомендації МСЕ мають передаватись принаймні такі відомості:
 - a) ідентифікаційне позначення користувача (ідентифікатор морської рухомої служби (MMSI) (IMPC);
 - b) назва судна;
 - c) тип судна або складу;
 - d) єдиний європейський ідентифікаційний номер (ENI) судна або номер ММО;
 - e) загальна довжина судна або складу (з точністю до дм);
 - f) загальна ширина судна або складу (з точністю до дм);

- g) місце розташування (WGS-84);
 - h) швидкість відносно землі (SOG);
 - i) шлях відносно землі (COG);
 - j) час спрацьовування електронного пристрою визначення місцезнаходження;
 - k) навігаційний статус (наприклад, на ходу з використанням двигуна, на якорі, біля причалу);
 - l) опорна точка для місцезнаходження з точністю до м (наприклад, антена ГНСС);
 - m) точність місцезнаходження (ГНСС/ДГНСС);
 - n) тип електронного приладу визначення місця розташування (наприклад, GPS, Galileo, ГЛОНАСС).
5. Після кожних змін судноводій має негайно оновити інформацію щодо:
- a) загальної довжини;
 - b) загальної ширини;
 - c) типу складу;
 - d) навігаційного статусу;
 - e) опорної точки для місцезнаходження.
6. Малі судна можуть бути обладнані пристроєм АІС для внутрішнього судноплавства, приладом АІС класу А або приладом АІС класу В. Прилади АІС для внутрішнього судноплавства мають відповідати Міжнародному стандарту для систем виявлення та відстеження суден на внутрішніх водних шляхах (VVT) (Резолюція № 63) і радіотелефонним вимогам. Прилади АІС класу А мають відповідати правилам ММО. Прилади АІС класу В мають відповідати міжнародним телекомунікаційним і електротехнічним правилам.
7. Малі судна, що не мають номер ENI, не зобов'язані передавати відомості, визначені у пункті 4 d) вище.
8. Малі судна, обладнані АІС, повинні також мати радіотелефонне обладнання, що знаходиться у справному експлуатаційному стані та працює у режимі приймання на каналі «судно-судно».
9. Щодо суден, які використовують прилад АІС класу А, що забезпечує приймання за стандартом ММО, або прилад АІС класу В, вимоги, передбачені в пункті 1, застосовуються за аналогією.

Розділ 5

СИГНАЛІЗАЦІЯ І СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ШЛЯХУ

Стаття 5.01 – Сигналізація

1. У додатку 7 до цих Правил визначено заборонні і приписові сигнальні знаки, сигнальні знаки обмеження та вказівні сигнальні знаки, а також додаткові сигнальні знаки водного шляху, встановлені компетентними органами для забезпечення безпеки та порядку судноплавства. В той самий час у ньому надано значення цих сигнальних знаків.
2. Не порушуючи інших положень цих Правил та інших застосовуваних положень, у тому числі особливих розпоряджень, згаданих у статті 1.19, екіпажі суден мають дотримуватись приписів та враховувати рекомендації чи вказівки, доведені до їх відома сигнальними знаками, передбаченими вище у пункті 1 та встановленими на водному шляху або на його берегах.

Стаття 5.02 – Судноплавна обстановка

У додатку 8 до цих Правил визначено сигнальні знаки, які можуть бути встановлені для полегшення судноплавства. У ньому, зокрема, уточнюється, за яких умов використовуються різні сигнальні вогні.

Розділ 6 ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ

I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 6.01 – Визначення і сфера застосування

1. За змістом цього розділу використовуються такі терміни:
 - a) «зустрічне плавання», коли два судна рухаються у протилежних або майже у протилежних напрямках;
 - b) «обгін», коли судно (яке обганяє) наближається до іншого судна (яке обганяють) у напрямку під кутом більш як $22,5^\circ$ позаду по траверзу судна, яке обганяють, і обганяє його;
 - c) «перехресні курси», коли два судна зближаються по-іншому, ніж це передбачено вище у підпунктах a) і b).
2. Якщо не вказано інше, за змістом цього розділу правила, що застосовуються до суден, також застосовуються до складів.

Стаття 6.01-біс – Високошвидкісні судна

Високошвидкісні судна мають залишати усім іншим суднам необхідний простір для продовження ними руху за курсом та маневрування; вони не можуть вимагати, щоб останні поступалися їм дорогою.

Стаття 6.02 – Малі судна: загальні правила

1. За змістом цього розділу термін «мале судно» позначає одиночні малі судна, а також склади, що складаються виключно з малих суден.
2. Малі судна відносно суден, які не є малими суднами, мають залишати необхідний простір для продовження ними руху за курсом або маневрування. Вони не можуть вимагати, щоб ці судна поступалися їм дорогою.

II. ЗУСТРІЧНЕ ПЛАВАННЯ, ПЕРЕТИНАННЯ КУРСІВ І ОБГІН

Стаття 6.03 – Загальні принципи

1. Зустрічне плавання або обгін дозволяється лише в тих випадках, коли ширина фарватеру є безумовно достатньою для одночасного проходу, із врахуванням усіх місцевих умов і руху інших суден.
2. У складах візуальні або звукові сигнали, приписані у статтях 3.17, 6.04 і 6.10, мають показуватися або подаватися тільки судном, на борту якого перебуває судноводій складу.

3. Судна, що йдуть курсами, де відсутня будь-яка небезпека зіткнення, не повинні змінювати курс та швидкість таким чином, щоб могла виникнути небезпека зіткнення.
4. Якщо судноводій помічає небезпеку зіткнення, то судно має подати серію дуже коротких звуків.

Стаття 6.03-біс – Перетинання курсів

1. Якщо два судна прямують зустрічними курсами так, що може виникнути небезпека зіткнення, то кожне судно, має змінити свій курс вправо для того, щоб вони могли розійтись лівими бортами. Це правило не застосовується до малих суден стосовно інших суден.
2. Положення згаданого вище пункту 1 не застосовується, якщо застосовуються положення статей 6.13, 6.14 або 6.16.
3. Незалежно від положень згаданого вище пункту 1, що передбачають інше, якщо у випадку малих суден різних категорій два малих судна прямують курсами, що перетинаються таким чином, що може виникнути небезпека зіткнення, то малі моторні судна мають поступитися дорогою усім іншим малим суднам, а малі судна, які не є моторними і не йдуть під вітрилом, мають поступитися дорогою малим вітрильним суднам.
4. Незалежно від положень згаданого вище пункту 1, які передбачають інше, якщо у випадку вітрильних суден два судна прямують курсами, що перетинаються так, що може виникнути небезпека зіткнення, то одне з них має поступитися дорогою таким чином:
 - a) коли судна прямують різними галсами, судно, що йде лівим галсом, має поступитися дорогою іншому судну;
 - b) коли обидва судна йдуть одним тим самим галсом, то судно, яке перебуває на вітрі, має поступитися дорогою судну, що перебуває під вітром;
 - c) якщо судно, що йде лівим галсом, бачить інше судно з навітряної сторони і не може точно визначити, лівим чи правим галсом іде це судно, то воно має поступитися йому дорогою.

Положення цього пункту не застосовуються до малих суден відносно інших суден.

5. У відступ до положень пунктів 1, 3 і 4 вище, судно, що прямує поблизу межі огороженого фарватеру, коли межа знаходиться по його правій стороні, має продовжувати рух уздовж межі фарватеру; інше судно має поступитися дорогою. Положення цього пункту не застосовуються до малих суден відносно інших суден.

Стаття 6.04 – Зустрічне плавання: загальні правила

1. Якщо два судна йдуть зустрічними курсами так, що може виникнути небезпека зіткнення, то кожне судно має змінити свій курс праворуч для того, щоб вони могли розійтись лівими бортами. Це правило не застосовується до малих суден відносно інших суден.
2. Під час зустрічного плавання судна, що прямують уверх, мають, враховуючи місцеві умови та рух інших суден, поступитися шляхом суднам, що прямують униз.
3. Судна, що прямують уверх та поступаються шляхом з лівого борту суднам, що прямують униз, не подають жодного сигналу.
4. Судна, що прямують уверх та поступаються шляхом з правого борту суднам, що прямують униз, мають завчасно подати сигнал з правого борту:
 - a) уночі:

частим проблісковим яскравим білим вогнем; одночасно може також подаватись сигнал світло-блакитним щитом;
 - b) удень:

або

 - яскравим частим проблісковим білим вогнем;

або

- світло-блакитним щитом разом із частим проблісковим яскравим білим вогнем.

Ці сигнали мають бути примітними попереду та позаду і мають подаватись до кінця розходження. Забороняється подавати вказані вище сигнали понад встановлений час, за винятком випадків, коли судно хоче показати, що воно має намір продовжувати пропускати з правого борту судна, що прямують униз. Світло-блакитний щит повинен мати білу облямівку шириною не менш як 5 см; рама, конструкція з рейок і ліхтар частого пробліскового вогню мають бути темного кольору.

5. Щойно виникає осторога, що судна, що прямують униз, не зрозуміли наміри суден, що прямують уверх, останні мають подати:
 - один короткий звук, коли розходження має відбутися лівим бортом;
 - два короткі звуки, коли розходження має відбутися правим бортом.
6. Не порушуючи положення викладеної нижче статті 6.05, судна, що прямують униз, мають йти шляхом, указаним суднами, що прямують уверх, відповідно до наведених вище положень; вони мають повторювати візуальні сигнали, вказані у пункті 4 і звукові сигнали, вказані у пункті 5, які показують або подають для них судна, що прямують уверх.
7. Положення згаданих вище пунктів 1–6 не застосовуються до малих суден стосовно інших суден, а також до малих суден, що прямують зустрічним курсом із іншими малими суднами.
8. Якщо два малі судна прямують зустрічними курсами таким чином, що може виникнути небезпека зіткнення, то кожне судно має змінити свій курс праворуч для того, щоб вони могли розійтись лівими бортами.
9. Незалежно від положень пункту 8 вище, що передбачають інше, якщо у випадку з малими суднами різних категорій два малі судна зустрічаються таким чином, що може виникнути небезпека зіткнення, малі моторні судна мають поступитися дорогою усім іншим малим суднам, а малі судна, які не є моторними і не прямують під вітрилом, мають поступитися дорогою малим вітрильним суднам. Разом з тим судно, що прямує поблизу межі огороженого фарватеру, коли межа знаходиться з його правого боку, має продовжувати рух уздовж межі фарватеру; інше судно має поступитися дорогою.

Стаття 6.05 — Зустрічне плавання: відступ від загальних правил

1. Відступаючи від загального правила статті 6.04, судна можуть у виняткових випадках та за умови, що вони впевнились у тому, що їх вимога може бути задоволена без ризику, вимагати, щоб їх розходження відбувалось правими бортами.
2. У відступі від положень статті 6.04 такі категорії суден:
 - a) пасажирські судна, що здійснюють регулярні рейси і прямують униз, максимально дозволена кількість пасажирів яких не менша, ніж кількість, установлена компетентним органом; якщо вони мають бажання причалити до пристані, розташованої на березі, вздовж якого судна прямують уверх;
 - b) буксирувані склади, що прямують униз, які для того, щоб повернути уверх за течією, бажають прямувати вздовж певного берега,

мають право вимагати, щоб судна, які прямують уверх, змінили шлях, наданий їм відповідно до згаданої вище статті 6.04, якщо цей шлях їм не підходить.

Однак вони можуть вимагати цього, лише впевнившись у тому, що їх вимога може бути задоволена без ризику.

3. У цьому випадку судна або склади, що прямують униз, мають своєчасно подавати такі сигнали:
 - якщо вони мають бажання розійтись лівими бортами, вони мають подати один короткий звук;
 - і якщо вони мають бажання розійтись правими бортами, вони мають подати два короткі звуки і, окрім того, сигнал, передбачений у пункті 4 статті 6.04.

4. Судна або склади, що прямують уверх, мають у цьому випадку виконати вимоги суден, що прямують униз, і підтвердити це таким чином:
 - якщо розходження має відбутись лівим бортом, то вони мають подати один короткий звук і, окрім того, зупинити подавання сигналу, передбаченого у пункті 4 статті 6.04;
 - якщо розходження має відбутись правим бортом, то вони мають подати два короткі звуки і, окрім того, сигнал, передбачений вище у пункті 4 статті 6.04.
5. Якщо виникає осторога, що наміри суден, які прямують униз, не зрозуміли судна, що прямують уверх, перші мають повторити звукові сигнали, передбачені у пункті 4 цієї статті.
6. Якщо судна, що прямують уверх, вважають, що шлях, затребуваний суднами, що прямують униз, непридатний і через це існує небезпека зіткнення, вони мають подати серію дуже коротких звуків. У цьому разі судоводії мають вжити усіх заходів, що продиктовані умовами для того, щоб запобігти небезпеці.
7. Положення згаданих вище пунктів 1–6 не застосовуються до малих суден стосовно інших суден, а також до малих суден, що прямують зустрічним до інших малих суден курсом.

Стаття 6.06 – Зустрічне плавання: високошвидкісні судна

Положення, згадані у статтях 6.04 і 6.05, не застосовуються у випадку зустрічного плавання високошвидкісних суден, а також високошвидкісного судна і будь-якого іншого судна. Однак високошвидкісні судна узгоджують між собою зустрічне плавання за допомогою радіотелефонного пристрою.

Стаття 6.07 – Розходження у вузьких проходах

1. Для уникнення, по можливості, зустрічі на ділянках або у місцях, де фарватер не є вочевидь достатньо широким для розходження (вузькі проходи), застосовуються такі правила:
 - a) усі судна повинні проходити крізь вузькі проходи якомога швидше;
 - b) у тих випадках, коли видимість обмежена, судна, перш ніж увійти у вузький прохід, мають подати один тривалий звук; за необхідності, зокрема, коли вузький прохід є довгим, вони мають, проходячи крізь нього, повторити цей сигнал;
 - c) на водних шляхах, стосовно яких визначено поняття «униз» і «уверх»:
 - i) якщо судно або склад, що прямує уверх, помічає, що судно, яке прямує униз, входить у вузький прохід, вони мають зупинитися нижче від цього проходу і очікувати, доки не пройде судно, що прямує униз;
 - ii) якщо склад або судно, що прямують уверх, уже увійшли у вузький прохід, судна або склади, що прямують униз, мають, наскільки це можливо, зупинитися вище від цього проходу і очікувати, доки склад або судна, що прямують уверх, його не пройдуть;
 - d) на водних шляхах, стосовно яких поняття «униз» і «уверх» не визначено:
 - i) судна, які не зустрічають перешкоди з правого боку, а також судна, які тримають зовнішню сторону вигину з правого боку, коли вузький прохід розташований у вигині, мають продовжувати свій шлях, а інші судна мають чекати доти, доки перші не пройдуть вузький прохід; однак це положення не застосовується до малих суден відносно інших суден;
 - ii) в умовах зустрічного плавання малого вітрильного судна і малого судна іншої категорії, мале вітрильне судно має прямувати своїм курсом, а інше судно повинно чекати доти, доки мале вітрильне судно пройде вузький прохід;
 - iii) в умовах зустрічного плавання двох вітрильних суден судно, яке перебуває на вітрі, або, в тому випадку, коли обидва судна знаходяться на вітрі, судно, яке йде правим

галсом, має прямувати своїм курсом, а інше має чекати, доки перше судно пройде вузький прохід.

Це положення не застосовне до малих вітрильних суден стосовно інших суден.

2. Якщо зустріч у вузькому проході є неминучою, судна мають вжити усіх можливих заходів для того, щоб вона відбулась у місці та в умовах, де безпека мінімальна.

Стаття 6.08 – Заборона зустрічі за допомогою сигнальних знаків водного шляху

1. На ділянках, позначених сигнальними знаками А.4 або А.4.1 (додаток 7), зустріч або обгін забороняються. Заборона, згадана у попередньому реченні, може бути обмежена для суден і складів певної довжини або ширини; у такому випадку довжина або ширина вказуються на білому прямокутному щиті, що встановлюється під знаками А.4 і А.4.1. Крім того, положення пункту 1 статті 6.07 застосовуються за аналогією.
2. Якщо для уникнення зустрічі компетентні органи приписують прохід по чергово в одному та іншому напрямку, то:
 - заборона проходу позначається загальним заборонним сигнальним знаком (А.1, додаток 7);
 - дозвіл на прохід позначається загальним сигнальним знаком дозволу (Е.1, додаток 7).

Залежно від місцевих умов перед сигнальним знаком, що забороняє прохід, може бути розміщений приписний сигнальний знак В.8 (додаток 7), що використовується як аван-сигнальний знак.

Стаття 6.09 – Обгін: загальні положення

1. Обгін дозволяється лише тоді, коли судно, що обганяє, впевнилося в тому, що обгін не становить небезпеку.
2. Судно, яке обганяють, має за необхідності та по можливості полегшити обгін. Воно має зменшити швидкість, коли це необхідно, для того, щоб обгін пройшов в умовах безпеки та достатньо швидко, щоб не заважати руху інших суден.

Це положення не застосовується у тому випадку, коли мале судно обганяє судно, яке не є малим.

Стаття 6.10 – Обгін

1. Зазвичай, судно, що обганяє, має обходити судно, яке обганяють, лівим бортом. Коли через обгін не виникає ризику зіткнення, судно, що обганяє, також може обійти правим бортом судно, яке обганяють. Якщо обгін можливий без зміни курсу і швидкості судна, яке обганяють, то судно, яке обганяє, не подає звукові сигнали.
2. Коли обгін можливий лише за умови, що судно, яке обганяють має відхилитись від курсу, або коли виникає осторога, що воно не зрозуміло намір судна, що обганяє і це може викликати небезпеку зіткнення, судно, що обганяє, має подати:
 - а) два тривалі звуки, а потім два короткі звуки, якщо воно має намір обійти судно, яке обганяє, з лівого боку;
 - б) два тривалі звуки, після яких один короткий, якщо воно має намір обійти судно, яке обганяє, з правого боку.
3. Коли судно, яке обганяють, може задовольнити це прохання судна, що обганяє, воно має надати необхідне місце з відповідного боку, відходячи у разі необхідності у протилежний бік, і подати:
 - а) один короткий звук, коли обгін має бути здійснений з лівого боку;
 - б) два короткі звуки, коли обгін має бути здійснений з правого боку.

4. Коли обгін не може бути здійснений зі сторони, запитаної судном, що обганяє, але може бути здійснений з протилежного боку, судно, яке обганяють, має подати:

- а) один короткий звук, коли обгін може бути здійснений зліва;
- б) два короткі звуки, коли обгін може бути здійснений зправа.

Якщо в таких умовах судно, що обганяє, все ще має намір здійснити обгін, воно має подати два короткі звуки у випадку, передбаченому у підпункті а), або один короткий звук у випадку, передбаченому у підпункті б).

У такому випадку судно, яке обганяють, має надати необхідне місце зі сторони, з якої має бути здійснено обгін, відходячи, за необхідності, у протилежний бік.

5. Коли обгін неможливий через небезпеку зіткнення, судно, яке обганяють, має подати п'ять коротких звуків.

6. Під час обгону вітрильного судна іншим вітрильним судном судно, яке обганяє, має, зазвичай, обходити судно, яке обганяють, з навітряної сторони. Це положення не застосовується до малого вітрильного судна, яке обганяється іншим вітрильним судном.

В умовах обгону будь-якого судна вітрильним судном судно, яке обганяють, має полегшити прохід судна, що обганяє, з навітряної сторони. Це положення не застосовується у разі, якщо мале судно обганяє будь-яке інше судно.

7. Положення згаданих вище пунктів 2–5 не застосовуються до малих суден відносно інших суден, а також у випадку обгону малих суден малими суднами.

Стаття 6.11 — Заборона обгону за допомогою сигнальних знаків водного шляху

Без втрат для положень пункту 1 статті 6.08 обгін забороняється:

- а) зазвичай, на ділянках, позначених сигнальними знаками А.2 і А.4 (додаток 7);
- б) між складами на ділянках, позначених сигнальними знаками А.3 і А.4.1 (додаток 7). Однак ця заборона не застосовується, коли принаймні один зі складів є штовханим складом, і його максимальні розміри не перевищують 110 м × 12 м.

ІІІ. ІНШІ ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ

Стаття 6.12 — Плавання на ділянках, регламентованих приписами

1. На ділянках, де шлях приписаний, цей шлях позначається приписовими сигнальними знаками В.1, В.2, В.3 або В.4 (додаток 7). Кінець ділянки може бути позначений вказівним сигнальним знаком Е.11 (додаток 7).

2. На такій ділянці судна, що прямують уверх, не повинні в жодному разі заважати руху суден, що прямують униз; зокрема, наближаючись до приписаного сигнального знака В.4, вони мають, за необхідності, зменшити швидкість і навіть зупинитись, щоб дати можливість суднам, що прямують униз, здійснити відповідний маневр.

Стаття 6.13 — Поворот

1. Судна можуть здійснити поворот лише після того, коли вони впевнились у тому, що рух інших суден дає можливість зробити це без ризику і що інші судна не будуть змушені раптово змінити свій курс або швидкість.

2. Якщо намічений маневр змушує інші судна змінювати курс або швидкість, то судно, що має намір здійснити поворот, повинно завчасно попередити про це поданням:

- а) одного тривалого звуку, після якого — одного короткого звуку, якщо воно має намір повернути праворуч;

або

- b) одного тривалого звуку, після якого — двох коротких звуку, якщо судно має намір повернути ліворуч.
3. Інші судна, наскільки це необхідно та можливо, мають змінити швидкість і курс, щоб поворот міг бути здійснений без ризику. Зокрема, щодо суден, які мають намір повернути проти течії, вони мають сприяти тому, щоб цей маневр міг бути виконаний вчасно.
 4. Положення згаданих вище пунктів 1–3 не застосовуються до малих суден відносно інших суден. До малих суден, одне відносно одного, застосовуються тільки положення пунктів 1 і 3.
 5. Поворот на ділянках, позначених заборонним сигнальним знаком А.8 (додаток 7), забороняється. Але якщо на водному шляху є ділянки, позначені вказівним сигнальним знаком Е.8 (додаток 7), то судноводію рекомендовано вибрати цю ділянку для того, щоб здійснити там поворот, до якого й надалі застосовуються положення цієї статті.

Стаття 6.14 – Керування судном при відплитті

Положення статті 6.13 застосовується також, за винятком поромів, до суден, які залишають місце якірної стоянки або швартування, не здійснюючи при цьому поворот; однак сигнали, приписані в пункті 2 вказаної вище статті, замінюються такими:

- a) один короткий звук, коли судно змінює свій курс праворуч;
- або
- b) два короткі звуки, коли судно змінює свій курс ліворуч.

Стаття 6.15 – Заборона заходити у простір між суднами буксированого складу

Захід у простір між суднами буксированого складу — заборонений.

Стаття 6.16 – Порти і притоки: вхід і вихід, вихід із перетинанням основного водного шляху

1. Судна можуть входити у порти і притоки або виходити з них, а також виходити на основний водний шлях або перетинати його під час входу лише після того, як вони впевнились у тому, що ці маневри можуть здійснюватись безпечно і що інші судна не будуть змушені раптово змінити свій курс або швидкість.

Якщо судно, що прямує вниз за течією, має пройти вверх за течією для того, щоб увійти у порт або притоку, воно має надати пріоритет будь-якому судну, що прямує уверх і хоче увійти до цього порту або притоки.

У деяких випадках шляхи, що розглядаються як притоки, можуть позначатися сигнальними знаками Е.9 або Е.10 (додаток 7).

2. Судна, за винятком поромів, що здійснюють будь-який із маневрів, вказаних вище в пункті 1, якщо намічений ними маневр може або має змусити інші судна змінити їх курс або швидкість, мають завчасно попередити про цей маневр шляхом подання:
 - трьох тривалих звуків, після яких — одного короткого звуку, якщо для входу або після виходу вони мають іти праворуч;
 - трьох тривалих звуків, після яких — два коротких звуку, якщо для входу або після виходу вони мають іти ліворуч;
 - трьох тривалих звуків, якщо, виходячи на основний водний шлях, вони мають бажання його перетнути.

До завершення перетину вони мають подати, за необхідності:

- один тривалий звук, після якого — один короткий, якщо вони мають намір іти праворуч;

або

- один тривалий звук, після якого — два короткі звуки, якщо вони мають намір іти ліворуч.

3. Інші судна повинні, за необхідності, змінити свої курс і швидкість.

Це положення застосовується також, якщо на основному шляху, поряд із виходом з порту або притоки, розміщений знак В.10 (додаток 7).

4. Якщо поблизу виходу з порту або притоки встановлений один з сигнальних знаків В.9 (додаток 7), то судна, які виходять з порту або притоки, можуть входити у основний водний шлях або перетинати його тільки в тому разі, якщо цей маневр не змушує судна, що прямують основним шляхом, змінювати свій курс або швидкість.

5. Судна не можуть входити у порт або притоку, якщо на основному шляху виставлений знак А.1 у поєднанні із допоміжним знаком, вказаним у пункті 2 б) додатка 7 розділу II.

Судна не можуть виходити з порту або притоки, якщо біля виходу виставлений знак А.1 у поєднанні із допоміжним знаком, вказаним у пункті 2 б) додатка 7 розділу II.

6. Навіть якщо цей маневр може змусити судна, що прямують основним шляхом, змінити курс або швидкість, судна можуть увійти у порт або притоку, якщо на основному шляху встановлений знак Е.1 у поєднанні із допоміжним знаком, вказаним у пункті 2 а) розділу II (додатка 7). Вони можуть вийти з порту або притоки, якщо біля виходу встановлений знак Е.1 у поєднанні із допоміжним знаком, вказаним у пункті 2 а) розділу II (додаток 7); в останньому випадку знак В.10 (додаток 7) встановлюється на основному шляху.

7. Положення пунктів 1–3 не застосовуються до малих суден відносно інших суден, а положення пункту 4 не застосовуються до суден, що не є малими, відносно таких суден. Положення пункту 2 не застосовуються до малих суден відносно одне одного.

Стаття 6.17 — Рух суден, що йдуть поряд і в одному напрямку, та заборона наблизитися до суден

1. Судна можуть іти поряд в одному напрямку лише тоді, коли дозволяє наявний вільний простір і коли, при цьому, не виникають перешкоди або небезпеки для судноплавства.
2. Окрім випадків обгону або зустрічі, забороняється йти на відстані менш як 50 м від судна, зчалоного з'єднання або штовханого складу, які мають сигналізацію, передбачену в пункті 2 або 3 статті 3.14.
3. Без втрат для положень статті 1.20, суднам заборонено підходити до судна або з'єднання плавучого матеріалу, що перебуває на ходу, швартуватись до них або йти в них у кільватері без наявного дозволу їх судноводія.
4. Водні лижники і особи, які займаються водними видами спорту і не використовують при цьому судна, мають триматися на достатній відстані від суден і з'єднань плавучого матеріалу, що перебувають на ходу, а також від працюючих плавучих засобів.

Стаття 6.18 — Заборона волочити якорі, триси або ланцюги

1. Заборонено волочити якорі, триси, ланцюги.
2. Ця заборона не стосується невеликих приміщень у місцях стоянки, маневрів, за винятком таких випадків:
 - а) менш як 100 м від мосту або греблі, порома або плавучих засобів, що виконують роботи;
 - б) на ділянках водних шляхів, позначених заборонним знаком А.6 (додаток 7), відповідно до положень пункту 1 б) статті 7.03.
3. Ця заборона не застосовується також на ділянках, позначених відповідно до положень пункту 2 статті 7.03 вказівним сигнальним знаком Е.6 (додаток 7).

Стаття 6.19 – Плавання дрейфом

1. Плавання дрейфом забороняється, за умови відсутності дозволу компетентних органів.
2. Ця заборона не застосовується до невеликих переміщень на стоянках, у місцях завантаження і розвантаження, а також у портах.
3. Судна, що прямують униз і носовою частиною повернуті проти течії із двигуном, що працює на передній хід, розглядаються як такі, що прямують уверх, а не як ті, що дрейфують.

Стаття 6.20 – Хвилювання

1. Судна мають регулювати свою швидкість таким чином, щоб не викликати хвилювання або засмоктування, що могло б завдати шкоди суднам на стоянці або на ходу, а також будівлям. Зокрема, вони мають завчасно знизити швидкість, однак вона не має бути меншою, ніж швидкість, необхідна для безпечного керування:
 - a) перед входом у порт;
 - b) поблизу суден, які пришвартовані до берега або пристані, або ті, що завантажуються або розвантажуються;
 - c) поблизу суден, які перебувають на стоянці у звичайних місцях стоянки;
 - d) поблизу поромів, що не пересуваються самостійно;
 - e) на ділянках водних шляхів, позначених компетентними органами; ці ділянки можуть бути позначені сигнальним знаком А.9 (додаток 7).
2. Із врахуванням положень статті 1.04 обов'язки, передбачені вище у підпунктах b) і c) пункту 1, не стосуються малих суден.
3. Поблизу суден, що несуть сигналізацію, приписану в пункті 1 c) статті 3.25, і поблизу суден, з'єднаних плавучого матеріалу або плавучих установок, що несуть сигналізацію, приписану в пункті 1 статті 3.29, інші судна мають зменшувати свою швидкість відповідно до приписів пункту 1 вище. Крім того, вони мають якомога більше відхилитись у бік.

Стаття 6.21 – Склади

1. Моторні судна, що рухають склади, повинні мати потужність, достатню для того, щоб забезпечувати належну маневреність складу.
2. Штовхач повинен мати можливість своєчасно зупинити склад, не повертаючи його, і так, щоб зберегти належну маневреність складу.
3. Моторні судна не можуть, за винятком випадків рятування або надання допомоги судну під час лиха, бути використані для буксирування, штовхання або забезпечення руху зчаленого складу, якщо подібне використання не передбачено в їх судовому свідоцтві. Моторним суднам, що буксирують, штовхають або ведуть зчалену групу суден, забороняється залишати ці судна під час швартування і поставленні на якорі доти, доки вони не звільнили фарватер і доки судоводій складу не впевнився у безпечності їх поставлення.
4. Баржі морських суден можуть бути поміщені в головній частині штовханого складу, лише в тому випадку, якщо якорі будуть знаходитись у головній частині складу.
5. Пасажирські судна з пасажирами на борту не повинні буксирувати або йти на буксирі, за винятком випадків, коли необхідно відбуксирувати судно, що зазнало аварії.

Стаття 6.21-біс – Зміна місцезнаходження штовханих барж поза штовханим складом

Переміщення штовханої баржі, поза штовханим складом, допускається лише:

- a) у разі її буксирування лагом моторним судном;
- або

- b) відповідно до приписів або з дозволу компетентного органу;
або
- c) на коротких ділянках під час формування чи розформування штовханого складу;
або
- d) у зчаленому складі із судном, що має рульове обладнання і достатній екіпаж.

Стаття 6.22 – Тимчасове призупинення судноплавства

1. Коли компетентні органи надають чинності загальному заборонному сигнальному знаку А.1 а–f (додаток 7), що вказує на те, що судноплавство тимчасово заборонено, усі судна мають зупинитися, не доходячи до цього заборонного сигнального знака.
2. Плавання у водах, позначених сигнальним знаком:
 - a) А.1а (додаток 7), забороняється для усіх суден;
 - b) А.12 (додаток 7), забороняється для усіх моторних суден;
 - c) А.1q (додаток 7), забороняється для усіх суден, за винятком малих немоторних суден.

Стаття 6.22-біс – Плавання поблизу плавучих засобів, що виконують роботи, і суден, що сіли на мілину або затонули, а також суден, обмежених у маневруванні

Забороняється проходити поблизу суден, указаних у статті 3.25, з тієї сторони, з якої вони показують червоний вогонь або червоні вогні, приписані у пункті 1 b) і d) статті 3.25, або щит А.1 (додаток 7), червону кулю або червоний прапор, приписані у пункті 1 b) і d) статті 3.25; або проходити поблизу суден, указаних у статті 3.34, зі сторони, з якої вони показують дві чорні кулі або два червоні вогні, приписані у пункті 2 а) статті 3.34.

IV. ПОРОМИ

Стаття 6.23 – Правила для поромів

1. Пороми можуть перетинати водний шлях лише тоді, коли вони впевняться у тому, що рух суден дає можливість зробити це без ризику і що інші судна не будуть змушені раптово змінити свій курс або швидкість.
2. Крім того, пором, що не пересувається самостійно, має дотримуватись таких правил:
 - a) коли він не працює, він має стояти на тому місці, яке йому відведено компетентними органами. Якщо ж йому не було відведено жодного місця для стоянки, то він має стояти так, щоб фарватер залишався вільним;
 - b) якщо поздовжній трос порома може перегороджувати судноплавний фарватер, то пором може стояти з боку фарватеру, протилежної точки закріплення троса, лише тоді, коли це вкрай необхідно для проведення операцій із завантаження та розвантаження. Під час цих операцій судна, що наближаються, можуть вимагати звільнення фарватеру шляхом подання, у потрібний момент, тривалого звука;
 - c) пором не повинен залишатися на фарватері довше, ніж це необхідно для його роботи.

V. ПРОХОДЖЕННЯ ПІД МОСТАМИ; ПРОХОДЖЕННЯ ГРЕБЕЛЬ І ШЛЮЗІВ

Стаття 6.24 — Проходження під мостами і проходження гребель: загальні положення

1. Під час проходження судна під прогоном мосту або греблі, якщо фарватер має недостатню ширину для одночасного проходу, застосовуються положення статті 6.07.
2. Якщо прохід під прогоном мосту або через греблю дозволений і якщо на місці проходу встановлені:
 - a) сигнальний знак A.10 (додаток 7), то плавання забороняється поза простором, що знаходиться між двома щитами, з яких складається цей сигнальний знак;
 - b) сигнальний знак D.2 (додаток 7), то рекомендовано триматися в просторі між двома щитами або вогнями, з яких складається цей сигнальний знак.

Стаття 6.25 — Проходження під стаціонарними мостами

1. Якщо деякі прогони стаціонарних мостів позначені:

Одним або декількома червоними вогнями або червоно-біло-червоними щитами (сигнальний знак A.1 — додаток 7), то плавання під цими прогонами забороняється.
2. Якщо деякі прогони стаціонарних мостів позначені розміщеним над прогоном:
 - a) сигнальним знаком D.1 a) (додаток 7),
або
 - b) сигнальним знаком D.1 b) (додаток 7), то рекомендовано переважно користуватися цими прогонами.

Якщо фарватер позначений сигнальними знаками, вказаними у пункті a), то він відкритий для руху в обох напрямках.

Якщо фарватер позначений сигнальними знаками, вказаними у пункті b), то він закритий для руху зустрічних суден. У такому разі з іншого боку хід позначається знаком A.1 (додаток 7).
3. Якщо деякі прогони стаціонарних мостів позначені відповідно до пункту 2, то плавання може здійснюватись під непозначеними прогонами лише на власний ризик і відповідальність.

Стаття 6.26 — Проходження через розвідні мости

1. Не порушуючи інші приписи цих Правил та інші застосовні положення, судноводії, під час наближення до розвідного мосту або під час проходу через нього, мають керуватись розпорядженнями, які їм у відповідних випадках надаються персоналом мосту з метою забезпечення безпеки і належного порядку судноплавства або швидкого проходження. Судноводій має оголосити про намір пройти через міст операторам мосту за допомогою тривалого звуку або радіотелефонного пристрою.
2. Під час наближення до розвідного мосту судна мають уповільнити хід.

Якщо вони не можуть і не мають намір проходити через міст, то вони повинні у цьому випадку, якщо щити B.5 (додаток 7) встановлені на березі, зупинитись, не доходячи до цих щитів.
3. Під час наближення до розвідних мостів обгін забороняється, за винятком тих випадків, коли персонал мосту надає особливі вказівки.
4. Прохід через розвідні мости може регулюватись такими сигнальними знаками:
 - a) один або декілька червоних вогнів означають:
прохід заборонений;

- b) один червоний вогонь і один зелений вогонь, розташовані на одній і тій самій висоті, або один червоний вогонь, розташований над зеленим вогнем, означають:
прохід ще заборонений, але міст знаходиться на стадії розведення і судна мають приготуватись до руху;
 - c) один або декілька зелених вогнів означають:
прохід дозволений;
 - d) два червоні вогні, розташовані один над одним, означають:
розведення мосту для судноплавства завершено;
 - e) жовтий вогонь, розташований на мосту, у поєднанні із сигналізацією, передбаченою вище у підпунктах а) і d), означає:
прохід забороняється, за винятком суден невеликої висоти; плавання дозволяється в обох напрямках;
 - f) два жовті вогні, розташовані на мосту, у поєднанні із сигналізацією, передбаченою вище у підпунктах а) і d), означають:
прохід забороняється, за винятком суден невеликої висоти; плавання в іншому напрямку заборонено.
5. Червоні вогні, вказані вище у пункті 4, можуть бути замінені червоно-біло-червоними щитами (сигнальний знак А.1, додаток 7), зелені вогні — зелено-біло-зеленими щитами (сигнальний знак Е.1, додаток 7), жовті вогні — жовтими щитами (сигнальний знак D.1, додаток 7).
6. Оператор мосту повинен мати на мосту або поблизу від нього радіотелефонний пристрій, що відповідає положенням статті 4.05. Протягом всього часу проходження суден через міст радіотелефонне обладнання має бути ввімкнено.

Стаття 6.27 — Проходження гребель

1. Заборона проходу через прогін греблі може позначатися:
одним або декількома червоними вогнями або червоно-біло-червоними щитами (сигнальний знак А.1, додаток 7).
2. Прохід через прогін греблі дозволяється тільки в тому разі, якщо він позначений з правого і лівого боку:
сигнальним знаком Е.1 (додаток 7).
3. У відступі до пункту 2 вище, у випадку гребель з мостом прохід через прогін може також дозволятися, якщо він позначений:
сигнальним знаком D.1a або D.1b (додаток 7), розташованим на мосту над фарватером.

Стаття 6.28 — Проходження шлюзів

1. Під час наближення до місць відстою суден біля шлюзів судна мають уповільнювати хід. Якщо вони не можуть або не хочуть негайно увійти до шлюзу, вони у такому разі мають, якщо на березі встановлений щит із сигнальним знаком В.5 (додаток 7), зупинитися, не доходячи до цього щита.
2. У місцях відстою суден біля шлюзів і у шлюзах судна, оснащені пристроєм радіотелефонного зв'язку, що дозволяє здійснювати зв'язок зі службою інформації про судноплавні умови, мають забезпечувати роботу цієї апаратури у режимі прийому на хвилі, що виділена для цього шлюзу.
3. Проходження шлюзу здійснюється у порядку прибуття до місць відстою суден. Малі судна не можуть вимагати окремого шлюзування. Вони мають заходити до шлюзової камери лише

після оповіщення персоналу шлюзу. Крім того, коли малі судна шлюзуються разом з іншими суднами, вони мають заходити до шлюзової камери тільки після цих суден.

4. На підходах до шлюзів, зокрема, у місцях відстою суден, обгін заборонений.
5. У шлюзах якорі мають бути повністю піднятими; це положення діє також у місцях відстою суден у тих випадках, коли якорі не використовуються.
6. При вході у шлюзи судна мають зменшити швидкість таким чином, щоб уникнути зіткнення з воротами або захисними пристроями чи з іншими суднами, з'єднаннями плавучого матеріалу або плавучими пристроями.
7. У шлюзах:
 - a) якщо на опорних стінках шлюзової камери вказані відповідні межі, судна мають знаходитись у їх межах;
 - b) під час наповнення і спорожнення шлюзової камери і до моменту отримання дозволу на вихід судна мають бути ошвартовані і швартовні операції мають проводитись таким чином, щоб судна не билися об опорні стінки шлюзової камери, ворота, захисні пристрої або інші судна чи з'єднання плавучого матеріалу;
 - c) використання кранців є обов'язковим. Якщо кранці не є частиною судна, вони мають бути плавучими;
 - d) суднам і з'єднанням плавучого матеріалу забороняється зливати або спускати воду на платформи чи на інші судна або з'єднання плавучого матеріалу;
 - e) з моменту швартування і до моменту отримання дозволу на вихід суднам заборонено використовувати двигуни;
 - f) малі судна мають триматись на відстані від інших суден.
8. У місцях відстою суден і шлюзах мінімальна бокова відстань до суден і складів, що несуть сигналізацію, приписану в пункті 1 статті 3.14, в обов'язковому порядку може становити не менше як 10 м. Однак ця вимога не застосовується до суден і складів, які самі також несуть цю сигналізацію, а також до суден, вказаних у пункті 7 статті 3.14.
9. Судна і склади, що несуть сигналізацію, вказану у пункті 2 або 3 статті 3.14, шлюзуються окремо.

Це положення не застосовується до суховантажних суден відповідно до ВОПНВ, які перевозять лише контейнери, контейнери середньої вантажопідйомності для масових вантажів (КСВМВ), великогабаритну тару, багатоелементні газові контейнери (БЕГК), переносні цистерни і контейнери-цистерни, згадані у пункті 7.1.1.18 ВОПНВ, і несуть сигналізацію, вказану у пункті 2 статті 3.14. Вони можуть шлюзуватись разом із суховантажними суднами, які перевозять тільки контейнери, контейнери середньої вантажопідйомності для масових вантажів (КСВМВ), великогабаритну тару, багатоелементні газові контейнери (БЕГК), переносні цистерни і контейнери-цистерни, згадані у пункті 7.1.1.18 ВОПНВ, і несуть сигналізацію, вказану у пункті 1 статті 3.14, або із суднами, згаданими у пункті 7 статті 3.14. Між носом і кормою суден, що шлюзуються разом, має зберігатись мінімальна відстань 10 м.
10. Судна і склади, що несуть відповідальність, вказану у пункті 1 статті 3.14, не повинні шлюзуватись із пасажирськими суднами.
11. При наближенні до місця відстою суден біля шлюзів, а також під час входу до шлюзів і під час виходу з них високошвидкісні судна мають рухатись зі швидкістю, що не дозволяє завдати жодної шкоди для шлюзів, суден або з'єднань плавучого матеріалу, і не створює небезпеки для осіб, що знаходяться на борту.
12. Для забезпечення безпеки і нормального порядку судноплавства, швидкості проходження шлюзів або їх повного використання персонал шлюзу може давати додаткові вказівки, а також вказівки про відступ від положень даної статті. У шлюзах і місцях відстою суден біля шлюзів судна мають дотримуватись цих вказівок.
13. Положення цієї статті також застосовуються до будь-яких інших видів проходу, наприклад, у випадку суднопідйомників і апарелей.

Стаття 6.28-біс — Вхід у шлюзи і вихід із них

1. Доступ до шлюзу регулюється вдень і вночі сигнальними вогнями, що розміщені з одного боку або з обох боків шлюзу. Ці сигнальні вогні означають:
 - a) два червоні вогні, розташовані один над одним:
доступ заборонений, шлюз не працює;
 - b) один окремих червоний вогонь або два червоні вогні, розташовані по горизонталі:
доступ заборонений, шлюз зачинений;
 - c) один з двох червоних вогнів, розташованих по горизонталі, погашений, або один червоний і один зелений вогні, розташовані по горизонталі, або один червоний вогонь над зеленим вогнем:
доступ заборонений, шлюз готується до відкриття;
 - d) один зелений вогонь або два зелені вогні, розташовані по горизонталі:
доступ дозволений.
2. Вихід із шлюзу регулюється вдень і вночі такими сигнальними вогнями:
 - a) один або два червоні вогні: вихід заборонений;
 - b) один або два зелені вогні: вихід дозволений.
3. Один або два червоні вогні, передбачені вище у пунктах 1 і 2, можуть бути замінені на один щит А.1 (додаток 7).
Зелений вогонь або зелені вогні, передбачені у тих самих пунктах, можуть бути замінені на щит Е.1 (додаток 7).
4. У разі відсутності вогнів або щитів доступ до шлюзів і вихід з них забороняється без спеціальної вказівки персоналу шлюзу.
5. Положення цієї статті застосовуються також до будь-яких інших видів проходу, наприклад, у випадку суднопідйомників або апарелей.

Стаття 6.29 — Порядок проходження через шлюзи

1. У відступі до пункту 3 статті 6.28 — право першочергового проходу через шлюзи мають:
 - a) судна, що несуть знак, визначений у статті 3.27;
 - b) судна, що несуть знак, визначений у статті 3.17.
2. Якщо судна, згадані у підпунктах a) і b) вище, наближаються до місць відстоювання у районі шлюзів або знаходяться на стоянці, інші судна мають, по можливості, максимально полегшувати прохід таких суден.
3. Положення цієї статті також застосовуються до будь-яких інших видів проходу, наприклад, у випадку суднопідйомників і апарелей.

VI. ОБМЕЖЕНА ВИДИМІСТЬ — ПЛАВАННЯ ЗА ДОПОМОГОЮ РАДІОЛОКАТОРА**Стаття 6.30 — Загальні правила плавання в умовах обмеженої видимості; плавання з допомогою радіолокатора**

1. В умовах обмеженої видимості усі судна повинні плавати, використовуючи радіолокатор.
2. Під час плавання в умовах обмеженої видимості судна повинні рухатись із безпечною швидкістю із врахуванням погіршення видимості, наявності і руху інших суден, а також місцевих умов. Судна повинні повідомляти радіотелефонним зв'язком іншим суднам інформацію, необхідну для забезпечення безпеки судноплавства.

Малі судна в умовах обмеженої видимості можуть рухатись лише у тому разі, якщо вони теж приймають інформацію на каналі, що відведений для зв'язку між суднами, або на іншому каналі, вказаному компетентними органами.

3. Під час зупинки в умовах обмеженої видимості судна мають, по можливості, звільнити фарватер.
4. Судна, що прямують своїм курсом, мають при зустрічному плаванні триматись правого боку такою мірою, щоб розходження могло бути здійснене лівими бортами. Положення пунктів 4, 5 і 6 статті 6.4 і статті 6.05 в умовах обмеженої видимості не застосовуються. Однак компетентні органи можуть також дозволити розходження правими бортами, коли цього вимагають умови судноплавства на відповідному водному шляху.
5. Якщо у буксированому складі візуальний зв'язок між буксированими суднами і моторним судном, що знаходиться на чолі складу, стає неможливим, склад повинен негайно зупинитись і прямувати до найближчого місця безпечної стоянки. Буксированим складам, що прямують до низу, забороняється плавати, використовуючи радіолокатор, за винятком прямування до найближчого місця безпечної стоянки. До таких буксированих складів застосовуються положення статті 6.33.

Стаття 6.31 — Звукові сигнали під час стоянки

1. В умовах обмеженої видимості судна, що стоять на фарватері або поблизу нього поза портами і місцями, спеціально відведеними компетентним органами для стоянки, мають знаходитись на каналі зв'язку між суднами. Щойно радіотелефонним зв'язком вони отримують інформацію про наближення інших суден або щойно вони почують один з приписаних у пункті 4 статті 6.32 або в пункті 1 b) статті 6.33 сигналів судна, що наближається, і протягом всього часу, поки цей сигнал буде чути, вони мають повідомити своє місце розташування радіотелефонним зв'язком.
2. У штовханих складах приписи пункту 1 застосовуються тільки до буксира-штовхача. У зчаленій групі приписи застосовуються тільки для одного судна групи. У буксированому складі приписи застосовуються до буксира і до останнього судна складу.
3. Ця стаття застосовується також до суден, що знаходяться на міліні на фарватері, та до суден поблизу, які можуть становити небезпеку для інших суден.

Стаття 6.32 — Плавання з допомогою радіолокатора

1. Якщо судно здійснює плавання з використанням радіолокаційного пристрою, то у стерновій рубці має постійно знаходитись особа, що має посвідчення, яке вимагається компетентними органами для ділянки внутрішнього водного шляху, на якому здійснюється плавання судна, а також для типу судна, яким вона управляє, і посвідчення, передбачене у пункті 1 b) статті 4.06, а також інша особа, достатньою мірою ознайоmlена з цим методом судноплавства.

Однак якщо стернова рубка призначена для управління судном однією людиною за допомогою радіолокатора, то достатньо, щоб у разі необхідності друга особа могла бути негайно викликана до рубки.

2. Щойно на судні, що прямує проти течії, на екрані радіолокатора будуть помічені судна, що прямують у зустрічному напрямку, або коли воно наближається до такої ділянки, де вони можуть знаходитись ще не видимі на екрані судна, воно має радіотелефонним зв'язком повідомити суднам, що рухаються у зустрічному напрямку, свою категорію (наприклад, штовханий склад, високошвидкісне судно), назву, свій курс і місце розташування і узгодити із цими суднами порядок розходження.
3. Щойно на судні, що прямує униз за течією, на екрані радіолокатора буде помічено судно, розташування чи рух якого може створити небезпечну ситуацію і яке не встановило радіотелефонний зв'язок, судно, що прямує униз за течією, має радіотелефонним зв'язком звернути увагу цього судна на небезпечну ситуацію і узгодити порядок розходження.

4. За відсутності можливості встановити радіотелефонний зв'язок із суднами, що прямують у зустрічному напрямку, судно, що прямує униз за течією, повинно:
- подати тритональний сигнал і повторювати його так часто, наскільки це необхідно; цей припис не стосується малих суден;
 - зменшити швидкість і, за необхідності, зупинитись.
- Судно, що прямує проти течії, щойно на ньому будуть почуті сигнали, згадані у пункті 4 а) вище, або помічені на екрані радіолокатора судна, положення або рух яких може створити небезпечну ситуацію, або коли воно наближається до такої ділянки, де могли б знаходитись ще не видимі на екрані судна, повинно:
- подати один тривалий гудок і повторювати цей сигнал так часто, наскільки це необхідно;
 - зменшити швидкість і за необхідності зупинитись.
5. Будь-яке судно, що прямує за допомогою радіолокатора і викликається радіотелефонним зв'язком, має відповісти цим зв'язком, повідомивши свою категорію (наприклад, штовханий склад, високошвидкісне судно), свою назву, свій курс і своє місце розташування. Після цього воно має узгодити із судном, що прямує у зустрічному напрямку, порядок розходження; однак малі судна мають повідомляти тільки бік, до якого вони повертають.
6. У випадку складів приписи пунктів 1–5 вище поширюються тільки на судна, на борту яких перебуває судноводій складу.

**Стаття 6.33 — Положення стосовно суден,
що здійснюють плавання без допомоги радіолокатора**

1. Під час плавання в умовах обмеженої видимості судна і склади, що не використовують радіолокатори, мають негайно прямувати до найближчого місця безпечної стоянки. Під час руху до цієї стоянки вони мають дотримуватись особливих запобіжних заходів, передбачених цими Правилами:
- вони повинні здійснювати плавання якомога ближче до однієї зі сторін судноплавного фарватеру;
 - будь-яке поодиноке судно і судно, на борту якого знаходиться судноводій складу, мають подавати тривалий гудок; цей звуковий сигнал має повторюватись з інтервалом не більше як одна хвилина. Ці судна повинні мати спостережний пост на носу судна; однак у складі суден спостережний пост має знаходитись тільки на передньому судні. Його сигнали мають бути або видимі, або чутні для судноводія судна або складу, або має бути встановлений звуковий зв'язок із судноводієм;
 - після отримання на судні виклику радіотелефонного зв'язку з іншого судна, воно має відповісти радіотелефонним зв'язком, повідомивши свою категорію (наприклад, склад, високошвидкісне судно, мале судно), свою назву, свій курс і своє місце розташування. Крім того, йому необхідно вказати, що воно здійснює плавання без допомоги радіолокатора і прямує до зони стоянки. Після цього воно має узгодити порядок розходження з цим судном;
 - щойно на судні буде почутий звуковий сигнал іншого судна, з яким не вдалось встановити радіотелефонний зв'язок, воно має:
 - якщо воно знаходиться недалеко від берега, підійти якнайближче до берега і у разі необхідності залишатись там доти, доки це судно не підійде;
 - якщо воно не знаходиться недалеко від берега і, зокрема, якщо воно прямує від одного берега до іншого, по можливості і якомога швидше звільнити фарватер.
2. Пороми, що плавають без допомоги радіолокатора, замість сигналу, приписаного вище у пункті 1, подають один тривалий гудок, після якого — чотири короткі гудки; цей сигнал повторюється з інтервалом не більш як 1 хвилина.

VII. ОСОБЛИВІ ПРАВИЛА

Стаття 6.34 – Особливі пріоритети

1. Під час зустрічного плавання або прямування курсами, що перетинаються, інші судна мають поступитися дорогою:
 - а) судну, що несе сигналізацію, вказану у статті 3.34;
 - б) судну, що несе сигналізацію, вказану у статті 3.35.
2. Під час зустрічного плавання або перетину курсів судно категорії, що передбачена вище у пункті 1 б), має поступитися дорогою судну категорії, що передбачена вище у пункті 1 а).
3. Судна не повинні наблизитись менш як на 1000 м до корми судна, що несе сигналізацію, вказану у статті 3.37.

Стаття 6.35 – Використання водних лиж і аналогічних засобів

1. Використання водних лиж або аналогічних засобів дозволяється тільки вдень за умов гарної видимості. Компетентні органи можуть позначити ділянки, на яких ця діяльність дозволена або заборонена.
2. Судноводія судна-буксирувальника має супроводжувати особа, якій довіряється обслуговування буксира і спостереження за лижником, і яка може виконувати цю роль.
3. Якщо буксирувальне судно і воднолижник не знаходяться на спеціально відведеному для них фарватері, то вони мають знаходитись на достатній відстані від усіх інших суден, від берега і тих осіб, що купаються.
4. Буксирний канат не можна волочити за судном, якщо за нього не тримається воднолижник.

Стаття 6.36 – Дії рибальських суден та інших суден стосовно них

1. Ловіння риби неводом за допомогою декількох суден, що ідуть в одному напрямі, не дозволяється.
2. Встановлення пристроїв для ловіння риби на фарватері або поблизу нього і на місцях стоянки не дозволяється.
3. Усім суднам забороняється проходити на близькій відстані від корми судна, що займається ловінням риби і несе сигналізацію, вказану у статті 3.35.

Стаття 6.37 – Поведінка осіб, котрі займаються підводним плаванням, і дії суден стосовно них

1. Заняття підводним плаванням без спеціального дозволу забороняється у тих місцях, де може виникнути перешкода для судноплавства, зокрема:
 - а) на звичайних шляхах суден, що несуть сигналізацію, вказану у статті 3.16;
 - б) перед входом до гавані і у самих гаванях;
 - в) поблизу місць стоянки і на них;
 - г) у зонах, призначених для воднолижного і подібних видів спорту;
 - д) на фарватері;
 - е) у портах.
2. Усі судна повинні триматись на достатній відстані від судна, що несе сигналізацію, вказану у статті 3.36.

Розділ 7 ПРАВИЛА СТОЯНКИ

Стаття 7.01 – Загальні принципи стоянки

1. Не порушуючи інші положення цих Правил судна і з'єднання плавучого матеріалу мають вибирати місце стоянки якомога ближче до берега, наскільки це дозволяють їх осадка і місцеві умови, і у всякому разі таким чином, щоб не перешкоджати судноплавству.
2. Незалежно від особливих умов, що приписані компетентними органами, плавучі засоби мають розміщуватись таким чином, щоб фарватер залишався вільним для судноплавства.
3. Судна, з'єднання суден і плавучого матеріалу на стоянці, а також плавучі засоби мають бути поставлені на якір або пришвартовані таким чином, щоб вони не могли змінити своє положення і, відповідно, створити загрозу для інших суден або заважати їм з урахуванням, зокрема, вітру, зміни рівня води, а також засмоктування і хвилювання.

Стаття 7.02 – Стоянка

1. Судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі пристрої не можуть ставати на стоянку:
 - a) на ділянках судноплавного шляху, на яких стоянка в загальному випадку заборонена;
 - b) на ділянках, вказаних компетентними органами;
 - c) на ділянках, позначених сигнальним знаком А.5 (додаток 7); заборона поширюється лише на той бік шляху, на якому розміщений цей знак;
 - d) під мостами і під високовольтними лініями електропередач;
 - e) на вузьких проходах відповідно до положень статті 6.07 і на підходах до них, на тих ділянках, які в результаті стоянки стали б вузькими проходами, а також на підступах до цих ділянок;
 - f) на входах до приток і виходах з них, і у портах;
 - g) на ділянках проходу поромів;
 - h) на маршруті суден, що підходять до пристані або відходять від неї;
 - i) у районах повороту, позначених сигнальним знаком Е.8 (додаток 7);
 - j) з бортового боку судна, що несе знак, приписаний у статті 3.33, на відстані, яка ближча за відстань у метрах, вказану у білому трикутнику цього знака;
 - k) на позначених сигнальним знаком А.5.1 (додаток 7) ділянках водної поверхні, ширина яких, вимірювана від цього знака, вказана на ньому у метрах;
 - l) у місцях відстою суден біля шлюзів, якщо це не дозволено компетентними органами.
2. На ділянках, на яких стоянка заборонена на підставі положень підпунктів а)–d), наведеного вище пункту 1, судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки можуть ставати на стоянку лише у зонах стоянки, позначених знаками Е.5-Е.7.1 (додаток 7), із дотриманням умов, визначених нижче у статтях 7.03–7.06.

Стаття 7.03 – Стоянка на якорі і використання телескопічних анкерних паль (опор)

1. Судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки не можуть ставати на якорі:
 - a) на ділянках судноплавного шляху, на яких стоянка на якорі у загальному випадку заборонена;
 - b) на ділянках, позначених сигнальним знаком А.6 (додаток 7);
заборона розповсюджується лише на ту частину шляху, на якій розташовано цей знак.
2. На ділянках, на яких стоянка на якорі заборонена на підставі приведених вище положень пункту 1 а), судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки можуть ставати на якорі лише на ділянках, позначених сигнальним знаком Е.6 (додаток 7), і лише на тій стороні шляху, на якому розміщено цей знак.
3. Компетентний орган може поширити дію пунктів 1 і 2 на телескопічні анкерні палі (опори).
4. У разі поширення положень цієї статті на використання опор на ділянках, на яких стоянка на якорі заборонена на підставі положень пункту 1 а) і b) вище, судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки можуть використовувати опори лише на ділянках, позначених сигнальним знаком Е.6.1 (додаток 7), і лише з того боку шляху, де розміщено цей знак.

Стаття 7.04 – Швартування

1. Судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки не можуть швартуватись до берега:
 - a) на ділянках судноплавного шляху, на яких швартування у загальному випадку заборонено;
 - b) на ділянках, позначених сигнальним знаком А.7 (додаток 7); однак заборона поширюється лише на ту сторону шляху, на якій розміщено цей знак.
2. На ділянках, на яких швартування до берега заборонено на підставі приведених вище положень пункту 1 а), судна і з'єднання плавучого матеріалу, а також плавучі установки можуть швартуватись лише на ділянках, позначених сигнальним знаком Е.7 (додаток 7), і лише на тій стороні шляху, на якій розміщено цей знак.
3. Забороняється використовувати для швартування або знімання з мілини дерева, парапети, стовпи, тумби, колони, металічні драбини, поручні та інше.

Стаття 7.05 – Зона стоянки

1. У зонах стоянки, де встановлено сигнальний знак Е.5 (додаток 7), судна і з'єднання плавучого матеріалу можуть ставати на стоянку лише на тій стороні шляху, на якій поміщено цей знак.
2. У зонах стоянки, де встановлено сигнальний знак Е.5.1 (додаток 7), судна і з'єднання плавучого матеріалу можуть ставати на стоянку лише на ділянці водної поверхні, ширина якої вказана на ньому у метрах. Ця ширина вимірюється від знака.
3. У зонах стоянки, де встановлено сигнальний знак Е.5.2 (додаток 7), судна і з'єднання плавучого матеріалу можуть ставати на стоянку лише на ділянці водної поверхні, що знаходиться між двома відстанями, вказаними у метрах на цьому знаку. Ці відстані відраховуються від знака.
4. У зонах стоянки, де встановлено сигнальний знак Е.5.3 (додаток 7), кількість суден і з'єднань плавучого матеріалу, що стали на стоянку борт до борту на тій стороні шляху, на якій поміщено цей знак, не повинна перевищувати кількість, вказану на ньому римськими цифрами.
5. У зонах стоянки за відсутності інших приписів судна повинні ставати борт до борту починаючи від берега на тій стороні шляху, на якій розміщено знак.

Стаття 7.06 – Дозвіл на стоянку для суден деяких категорій

У місцях стоянки, позначених сигнальними знаками Е.5.4-Е.5.15 (додаток 7), стоянка дозволена лише для суден тих категорій, на які поширюється дія сигнального знака, і лише з того боку шляху, на якому розміщено цей сигнальний знак.

Стаття 7.07 – Стоянка при перевезенні небезпечних вантажів

1. Між двома суднами, штовханими складами і зчаленими групами на стоянці мають дотримуватися такі мінімальні відстані:
 - а) 10 м, якщо одне з них несе сигналізацію, передбачену у пункті 1 статті 3.14;
 - б) 50 м, якщо одне з них несе сигналізацію, передбачену у пункті 2 статті 3.14;
 - в) 100 м, якщо одне з них несе сигналізацію, передбачену у пункті 3 статті 3.14.
2. Вимога, передбачена у пункті 1 а) вище, не застосовується:
 - а) до суден, штовханих складів і зчалених груп, які також несуть цю сигналізацію;
 - б) до суден, які не несуть цю сигналізацію, але мають свідоцтво про допущення, видане на підставі пункту 8.1.8 ВОПНВ, і відповідають вимогам безпеки, застосованим до суден, передбаченим у пункті 1 статті 3.14.
3. В особливих випадках компетентний орган може дозволити стоянку як виняток до зазначених вище положень.

Стаття 7.08 – Несення вахти

1. На борту суден, що стоять на фарватері, має постійно знаходитись достатня кількість вахтових.
2. На борту суден, що знаходяться на стоянці і несуть сигналізацію, передбачену у статті 3.14, має постійно знаходитись оперативна вахта. Однак компетентні органи можуть звільнити від виконання цього припису судна, що перебувають на стоянці в акваторії портів.
3. На борту пасажирських суден, під час перебування на борту пасажирів, має постійно знаходитись достатня кількість вахтових.
4. За усіма іншими суднами, з'єднаннями плавучого матеріалу і плавучими установками, що перебувають на стоянці, має вести спостереження особа, здатна, за необхідності, швидко вжити потрібних заходів, за винятком випадку, коли це спостереження не є необхідним через місцеві умови або якщо компетентні органи не потребують виконання цього припису.
5. У тому разі, коли на судні немає судноводія, відповідальність за встановлення такої вахти або спостереження покладається на оператора, а якщо ідентифікувати оператора неможливо, — на власника.

Розділ 8

ВИМОГИ ДО СИГНАЛІВ І НАДАННЯ ДАНИХ

Стаття 8.01 — Сигнал «Тримайтеся на відстані від мене»

1. У разі подій або аварій, у результаті яких може статися витік небезпечних речовин, що перевозяться, необхідно задіяти сигнальний знак «Тримайтеся на відстані від мене» на суднах, що несуть сигналізацію відповідно до пункту 1, 2 або 3 статті 3.14, якщо екіпаж не в змозі запобігти небезпеці, що виникла для людського життя і судноплавства.

Це положення не поширюється на штовхані баржі та інші несамохідні судна. Тим не менш, якщо вони є частиною складу, сигнальний знак «Тримайтеся на відстані від мене» має задіяти судно, на борту якого перебуває судноводій складу.

2. Сигнал «Тримайтеся на відстані від мене» складається зі звукового і світлового сигналів. Звуковий сигнал складається з постійно повторюваних протягом не менше 15-ти послідовних хвилин одного короткого і одного довгого звуків.

Одночасно зі звуковим сигналом потрібно подавати і світловий сигнал, вказаний у пункті 2 статті 4.01.

Після вмикання сигнал «Тримайтеся на відстані від мене» має подаватись автоматично; орган управління має бути влаштований таким чином, щоб ненавмисне вмикання сигналу було неможливим.

3. Судна, що помітили сигнал «Тримайтеся на відстані від мене», мають вжити усіх можливих заходів для того, щоб попередити небезпеку, що їм загрожує. Зокрема, вони повинні:
 - a) якщо йдуть у напрямку небезпечної зони, триматись на можливо більшій відстані від неї і у разі необхідності розвернутись;
 - b) якщо щойно пройшли небезпечну зону, продовжувати свій шлях із найбільшою можливою швидкістю.
4. На борту суден, вказаних у пункті 3 вище, необхідно негайно:
 - a) зачинити усі вікна і отвори, що ведуть назовні;
 - b) загасити усі незахищені вогні і світло;
 - c) припинити паління;
 - d) зупинити усі допоміжні двигуни, робота яких не є наразі необхідною;
 - e) уникати виникнення іскор.

У разі зупинки судна усі двигуни і допоміжні механізми, які ще продовжують працювати, мають бути зупинені або відключені.

5. Пункт 4 поширюється і на судна, що перебувають на стоянці поблизу небезпечної зони. У разі виявлення сигналу «Тримайтеся на відстані від мене» екіпаж цих суден має, за необхідності, залишити судно.
6. Під час здійснення заходів, зазначених у пунктах 3–5 вище, необхідно враховувати наявність течії і напрямку вітру.

7. Заходи, приписані у пунктах 3–6 вище, мають також вживати судна і в тому разі, якщо сигнал «Тримайтеся на відстані від мене» подається зі сторони берега.
8. Судноводії, що прийняли сигнал «Тримайтеся на відстані від мене», мають зробити усе можливе, щоб негайно повідомити про це найближчому компетентному органу.

Стаття 8.02 – Вимоги до надання даних

1. Судноводії наведених нижче суден і складів мають до входу у відповідні ділянки або до проходження контрольних пунктів, центрів управління рухом і шлюзів, вказаних компетентним органом, за необхідності, за допомогою сигнального знака В.11 (додаток 7), попередити про свою присутність на приписаному каналі радіотелефонного зв'язку:
 - a) суден і складів, що перевозять небезпечні вантажі відповідно до положень ВОПНВ;
 - b) суден, що перевозять більше як 20 контейнерів;
 - c) пасажирських суден, за винятком суден для одноденних екскурсій;
 - d) морських суден, за винятком прогулянкових суден;
 - e) суден, що здійснюють особливі перевезення, вказані у статті 1.21;
 - f) інших суден і складів відповідно до вимог компетентних органів.
2. Судноводії, згадані у пункті 1, мають повідомити такі дані:
 - a) категорію судна;
 - b) назву судна;
 - c) місце розташування, напрямок руху;
 - d) єдиний європейський ідентифікаційний номер судна або офіційний номер; для морських суден — номер ММО;
 - e) повну вантажопідйомність; для морських суден – дедвейт;
 - f) довжину і ширину судна;
 - g) тип, довжину і ширину складу;
 - h) осадку (тільки за спеціальним запитом);
 - i) маршрут;
 - j) порт завантаження;
 - k) порт розвантаження;
 - l) характер і кількість вантажу (для небезпечних вантажів, вказаних у підпунктах a) – d) і f) пункту 5.4.1.1.1 і підпункті a) пункту 5.4.1.2.1, що додаються до правил ВОПНВ для перевезення навалом або в упаковках, або у підпунктах a) – e) пункту 5.4.1.1.2, що додаються до ВОПНВ правил для перевезення на наливних судах;
 - m) сигналізацію, що вимагається під час перевезення небезпечних вантажів;
 - n) кількість людей на борту;
 - o) кількість контейнерів на борту.
3. Дані, вказані у пункті 2 вище, за винятком даних, передбачених підпунктами c) і h), можуть бути повідомлені компетентному органу іншими службами або особами у письмовій формі, або телефоном, або, по можливості, електронним способом. У всіх випадках судноводій має повідомляти час входу судна або складу до ділянки, де потрібно надавати дані, і час виходу з неї.
4. Якщо судно зупиняється на ділянці, де потрібно надавати дані, більше як на дві години, судноводій має повідомити час початку і закінчення такої зупинки.

5. Якщо дані, передбачені пунктом 2 вище, змінюються впродовж руху ділянкою, де потрібно надавати дані, про це потрібно негайно повідомити компетентному органу.
6. Компетентний орган не повинен передавати ці дані третім особам, за винятком сусідніх компетентних органів за маршрутом руху судна. Однак у разі аварії компетентному органу дозволено повідомляти аварійним службам дані, необхідні для проведення аварійно-рятувальних робіт.

Розділ 9 РЕГІОНАЛЬНІ І НАЦІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВІ ПРИПИСИ

Стаття 9.01 – Регіональні і національні особливі приписи

1. Компетентні органи можуть виключити, доповнити або змінити положення розділів 1–8 ЄПСВВШ і, зокрема, положення, перераховані у цьому розділі, якщо цього потребують навігаційні умови. У такому разі вони надають інформацію про ці відмінності Робочій групі з питань внутрішнього водного транспорту (SC.3).
2. Компетентні органи також мають надати Робочій групі інформацію про додаткові положення, що існують у їх регіоні.

Стаття 9.02 – Розділ 1 «ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ»

1. Щодо пункту 5 розділу I статті 1.01: компетентні органи можуть вказувати у судовому свідоцтві, що судно є високошвидкісним.
2. Щодо пункту 10 розділу I статті 1.01: компетентні органи можуть використовувати термін «маломірне судно» як підкатегорію «малих суден».
3. Щодо пункту 11 розділу I статті 1.01: компетентні органи можуть використовувати інше визначення терміну «водний мотоцикл».
4. Щодо статті 1.02: компетентні органи можуть не приписувати положення цієї статті для деяких з'єднань плавучого матеріалу і немоторних суден деяких зчлених груп.
5. Щодо статті 1.09: компетентні органи можуть приписати інші положення відносно віку для управління малим судом.
6. Щодо пункту 1 статті 1.10: компетентні органи можуть вимагати наявності на борту судна додаткових документів, зокрема (список невичерпний):
 - a) Свідоцтва про видачу судових журналів;
 - b) Свідоцтва про встановлення і функціонування тахографа і необхідні записи;
 - c) Свідоцтва для радіолокатора;
 - d) Свідоцтва про встановлення і експлуатацію радіолокаційного обладнання і покажчика швидкості повороту;
 - e) Радіотелефонного свідоцтва для експлуатації радіотелефонного обладнання згідно з відповідними міжнародними і регіональними угодами;
 - f) Свідоцтва про надання частоти;
 - g) Довідника з радіотелефонії для внутрішніх водних шляхів, загальна частина і регіональна частина;
 - h) Заповненого належним чином журналу контролю мастила;
 - i) Свідоцтва для котлів і посудин під тиском;
 - j) Свідоцтва для пристроїв, що працюють на зрідженому газі;

- k) Свідоцтва для електрообладнання;
- l) Свідоцтва про перевірку переносних вогнегасників і стаціонарних пристроїв пожежогасіння;
- m) Свідоцтва про перевірку вантажопідйомних механізмів;
- n) Свідоцтва, вказаного у розділах 8.1.2.1, 8.1.2.2 і 8.1.2.3 ВОПНВ;
- o) Свідоцтва, що підтверджує остійність судна для перевезення контейнерів;
- p) Свідоцтва про тривалість і межі місць проведення робіт, де дозволена експлуатація суден технічного флоту;
- q) Свідоцтва для двигунів, включаючи свідоцтво про типові схвалення і протокол параметрів двигунів;
- r) Свідоцтва для швартовних тросів;
- s) Свідоцтва про встановлення і експлуатацію приладу АІС для внутрішнього судноплавства.

Стаття 9.03 – Розділ 2 «МАРКУВАННЯ І ШКАЛИ ОСАДКИ; ОБМІР СУДЕН»

Щодо статті 2.02: компетентні органи можуть приписувати інші положення для малих суден, які не є ні моторними, ні вітрильними суднами, для дощок із парусом або для малих суден завдовжки менш як 7 метрів.

Стаття 9.04 – Розділ 3 «ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН»

1. Щодо частини II розділу 3: компетентні органи можуть не вимагати несення суднам денної ходової сигналізації.
2. Щодо пункту 1 статті 3.08: компетентні органи можуть:
 - a) приписати інші кормові вогні;
 - b) приписати висоту меншу, ніж 5 метрів, що передбачено в пункті a).
3. Щодо пункту 1 a) статті 3.09: компетентні органи можуть приписати висоту менше як 5 метрів.
4. Щодо пункту 1 статті 3.10: компетентні органи можуть:
 - a) приписати використання яскравих вогнів на водних шляхах невеликої ширини;
 - b) дозволити несення топових і бортових вогнів на штовхачі.
5. Щодо статті 3.11: компетентні органи можуть розглядати зчалену групу, найбільші розміри якої не перевищують 110 м у довжину і 23 м у ширину, як одиничне моторне судно.
6. Щодо статті 3.14: компетентні органи можуть:
 - a) дозволити використання на морських судах, що тимчасово знаходяться у зонах внутрішнього судноплавства, денної і нічної сигналізації, приписаної у Рекомендаціях з питань безпечного перевезення небезпечних вантажів і відповідальної діяльності у районах портів, що прийняті Комітетом з безпеки на морі Міжнародної морської організації (вночі — нерухомий круговий червоний вогонь, а вдень — прапор «В» Міжнародного зводу сигналів) замість сигналізації, приписаної у пунктах 1–3 цієї статті;
 - b) приписати замість синіх вогнів (або конусів) червоні вогні (або конуси).
7. Щодо статті 3.16: компетентні органи можуть приписати іншу сигналізацію.
8. Щодо пункту 4 статті 3.20: компетентні органи можуть приписати, що малі судна, за винятком суднових шлюпок, не повинні нести чорну кулю вдень.
9. Щодо статті 3.27: компетентні органи можуть приписати використання пробліскового жовтого вогню замість синього для пожежних і рятувальних суден.

**Стаття 9.05 — Розділ 4 «ЗВУКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ;
РАДІОТЕЛЕФОННИЙ ЗВ'ЯЗОК; НАВІГАЦІЙНІ ПРИЛАДИ»**

1. Щодо статті 4.05: компетентні органи урядів країн-членів ЄЕК застосовують до радіо-телефонних пристроїв, що знаходяться на борту суден внутрішнього плавання, технічні та експлуатаційні вимоги, узгоджені у межах Регіональної угоди на підставі Регламенту радіозв'язку Міжнародного союзу електрозв'язку (МСЕ).
2. Щодо статті 4.06: компетентні органи можуть дозволити високошвидкісним суднам, не оснащеним радіолокаційною установкою і індикатором швидкості повороту, плавання на деяких внутрішніх водних шляхах у денний час і за видимості не менше як 1 км.
3. Щодо статті 4.07 компетентні органи можуть звільняти від обов'язків використовувати прилад АІС для внутрішнього судноплавства або дозволити виняток, що обмежує використання приладу АІС для внутрішнього судноплавства у визначених зонах, наприклад, пристанями вздовж фарватеру.
4. Щодо статті 4.02 компетентні органи можуть приписати, що сигнал, який використовується для позначення «Тримайся на відстані мене», що складається з повторюваних одного короткого та одного довгого звуків відповідно до розділу ІІІ додатку 6, має інше значення.

**Стаття 9.06 — Розділ 5 «СИГНАЛІЗАЦІЯ І СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА
ВОДНОГО ШЛЯХУ»**

Щодо пункту 2 статті 5.01: компетентні органи можуть за необхідності регулювати судноплавство на деяких ділянках за допомогою спеціальних знаків, що показують сигнальні пости.

Стаття 9.07 — Розділ 6 «ПРАВИЛА ПЛАВАННЯ»

1. Щодо статті 6.02: компетентні органи можуть приписати особливі правила для маломірних суден.
2. Щодо статті 6.04: компетентні органи можуть приписати особливі правила для зустрічного плавання.
3. Щодо статті 6.05: компетентні органи можуть приписати особливі винятки до загальних правил для зустрічного плавання.
4. Щодо статті 6.08: компетентні органи можуть приписати, що якщо сигнали, приписані вище у пункті 2, не можуть бути показані, то судна мають зупинитись і очікувати отримання дозволу на прохід від представників компетентних органів.
5. Щодо пункту b) статті 6.11: компетентні органи можуть також виключити ситуацію, коли одним зі складів є зчалений склад, максимальні розміри якого не перевищують 110 м x 23 м.
6. Щодо статті 6.22-біс: компетентні органи можуть приписати спеціальні положення для плавання поблизу плавучих засобів, що виконують роботи, суден, що сіли на мілину або затонули, а також суден з обмеженою можливістю маневрувати.
7. Щодо пункту 2 b) статті 6.23: компетентні органи можуть заборонити використання поздовжніх тросів.
8. Щодо статей 6.24–6.26: компетентні органи можуть приписати особливі правила для проходження під мостами.
9. Щодо статті 6.27: компетентні органи можуть приписати особливі правила для проходження гребель.
10. Щодо статті 6.28: компетентні органи можуть приписати особливі правила для проходження шлюзів.
11. Щодо статті 6.28-біс: компетентні органи можуть приписати особливі правила для входу у шлюзи і виходу з них.

12. Щодо статті 6.30: компетентні органи можуть приписати особливі правила плавання в умовах обмеженої видимості.
13. Щодо статті 6.32: компетентні органи можуть:
- a) не приписувати положення про подання тритонального сигналу або застосовувати його лише на деяких водних шляхах;
 - b) приписати додаткові положення для суден, що плавають із допомогою радіолокатора.
14. Щодо статті 6.33: компетентні органи можуть приписати, щоб судно, на борту якого знаходиться судноводій складу, подавало два тривалі звуки.

Стаття 9.08 — Розділ 7 «ПРАВИЛА СТОЯНКИ»

(Положення відсутні)

Стаття 9.09 — Розділ 8 «ВИМОГИ ДО СИГНАЛІВ І НАДАННЯ ДАНИХ»

Щодо пункту 4 статті 8.02: компетентні органи можуть вимагати, щоб під час зупинки судна усі другорядні двигуни і допоміжне обладнання було зупинене або відключене від мережі.

Розділ 10 Запобігання забрудненню вод і видалення відходів, що утворюються на борту суден

Стаття 10.01 – Значення окремих термінів

З метою застосування цього розділу наступні терміни мають таке значення:

1. Загальні терміни:

- a) «відходи, що утворюються на борту»: речовини або предмети, які визначені у підпунктах b) – f) і яких позбувається їх власник або яких він має намір або зобов'язаний позбутися;
- b) «відходи, що утворюються під час експлуатації судна»: відходи і стоки, що утворюються на борту під час експлуатації і обслуговування судна; до них належать мастиломісткі відходи, а також інші відходи, що утворюються під час експлуатації судна;
- c) «мастиломісткі відходи, що утворюються під час експлуатації судна»: відпрацьовані мастила, підсланеві (ляльні) води та інші мастиломісткі відходи, такі як відпрацьоване консистентне мастило, відпрацьовані фільтри, промашений мотлох, контейнери і резервуари із цими відходами;
- d) «відпрацьовані мастила»: відпрацьовані мастила та інші не використовувані повторно мастильні речовини для двигунів, редукторів і гідравлічних систем;
- e) «підсланеві води»: мастиломістка вода з трюмів машинного відділення, кінцевих відсіків, кофердамів, міжбортового і міждонного просторів або бортових відсіків;
- f) «відпрацьовані мастильні речовини»: зібрані витічні мастильні речовини з оливниць, підшипників і мастильних пристроїв та інші не використовувані повторно мастильні речовини;
- g) «інші відходи, що утворюються під час експлуатації судна»: побутові стоки, господарче сміття, відходи від чистки та інші особливі відходи, які визначені у пункті 2;
- h) «відходи, пов'язані з вантажем»: відходи і стоки, що утворюються на борту судна через вантажі; до цієї категорії не належать залишковий вантаж і залишки від перевалки вантажу, які визначені у підпунктах i) – j);
- i) «залишковий вантаж»: рідкий вантаж, що залишився у вантажних танках або вантажних трубопроводах після розвантаження без використання системи зачищення, що відповідає ВОПНВ, також сухий вантаж, що залишився у трюмах після розвантаження до використання мітел, підмітальних або всмоктувальних пристроїв;
- j) «залишки від перевалювання вантажу»: вантаж, який потрапляє на судно поза трюмом впродовж перевалювання;
- k) «приймальна споруда»: судно або береговий пристрій, що має дозвіл компетентних органів на збір відходів, що утворюються на борту суден.

2. Інші терміни:

- a) «господарче сміття»: органічні та неорганічні побутові і харчові відходи, що утворюються на судні впродовж його експлуатації, за винятком тих відходів, що входять до інших видів відходів і визначені у статті 10.01;
- b) «відходи від чищення»: відходи, що утворюються на борту судна впродовж експлуатації суднового очисного пристрою;
- c) «відстої»: суміші залишків вантажів із водою для миття, іржею або брудом, які піддаються або не піддаються відкачуванню;
- d) «інші особливі відходи»: відходи, що утворюються під час експлуатації судна, окрім відходів, що містять мастила або мастильні матеріали, і окрім відходів, вказаних у підпунктах а) – d).

Стаття 10.02 — Обов'язок дотримуватися регіональних приписів

Під час використання положень цього розділу мають також бути дотримані положення, що діють на цьому водному шляху з питань захисту водойми і утилізації відходів.

Стаття 10.03 — Загальний обов'язок проявляти пильність

Судноводій, інші члени екіпажу, а також інші особи, які знаходяться на борту, мають виявляти пильність відповідно до обставин для того, щоб не допускати забруднення водного шляху, максимально зменшувати кількість відходів, що утворюються на борту, і по можливості не допускати змішування відходів різних категорій.

Стаття 10.04 — Заборона зливання і скидання

1. Забороняється скидати, зливати або випускати з суден у водний шлях утворені впродовж експлуатації судна мастиломісткі відходи, а також відходи, що утворюються під час експлуатації судна; відстої, господарче сміття, шлам від очисних пристроїв та інші особливі відходи, частини вантажу, а також відходи, пов'язані із вантажем.
2. Виключення із цієї заборони допускаються лише відповідно до положень, що діють на цьому водному шляху відносно захисту водойми і утилізації відходів, що утворюються на борту суден.
3. Без втрати для положень, що діють на цьому водному шляху відносно захисту водойми і утилізації відходів, що утворюються на борту суден, у випадку аварійного зливання відходів, вказаних у пункті 1, або загрози такого зливання судноводій має негайно повідомити про це найближчий компетентний орган і, по можливості, судна, що перебувають неподалік від зливання, вказавши із максимальною точністю місце розташування, об'єм і вид відходів, а також вжиті заходи.

Стаття 10.05 — Збір і обробка відходів на борту

1. Судноводій має забезпечити на борту окремий збір відходів, вказаних у пункті 1 статті 10.04, за винятком частини вантажу і відходів, пов'язаних із вантажем, а також забезпечити збір підсланевих вод у трюмі машинного відділення. Ємності мають бути розташовані на борту таким чином, щоб можна було своєчасно виявити і усунути витік їх вмісту.
2. Забороняється:
 - a) використовувати у якості резервуарів для збору відпрацьованих мастил резервуари, що знаходяться на палубі;
 - b) спалювати відходи на борту судна;

- с) застосовувати у ллялах машинного відділення миючі засоби, що розчиняють мастила або мастильні речовини, а також емульгатори, окрім речовин, які не ускладнюють процес очищення підсланевих вод приймальними пунктами.

**Стаття 10.06 — Журнал обліку відпрацьованих мастил,
здавання відходів до приймальних пунктів**

1. Кожне моторне судно, повинно мати на борту діючий журнал обліку відпрацьованих мастил, що виданий компетентним органом відповідно до взірця, що приведений у додатку 9. Попередній журнал після видання нового журналу має зберігатись на борту протягом не менше як шести місяців після дати внесення до нього останнього запису. Виняток допускається лише відповідно до положень, що є чинними на цьому водному шляху відносно захисту вод і утилізації відходів, що утворюються на борту суден.
2. Мастиломісткі відходи, що утворюються протягом експлуатації судна, відстої та інші особливі відходи повинні через рівні проміжки часу, що залежать від стану і експлуатації судна, здаватись до приймальних пунктів із виданням відповідного підтвердження. Підтвердження полягає у внесенні працівником приймального пункту запису до журналу обліку відпрацьованих мастил.
3. Кожне судно, що має на борту інші документи, що стосуються здавання відходів, що утворюються протягом експлуатації судна, має надати доведення здавання відходів на підставі цих документів. Подібним підтвердженням вважається також журнал нафтових операцій, передбачений Міжнародною конвенцією із запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78).
4. Господарче сміття і мотлох від очищення пристроїв варто здавати до передбачених для цього приймальних пунктів.

**Стаття 10.07 — Обов'язок проявляти обережність
під час бункерування**

1. Для бункерування моторних суден, за винятком малих суден, мають використовуватись бункерувальники, бункерувальні станції і автоцистерни, спеціально передбачені компетентними органами.
2. Під час бункерування паливно-мастильних матеріалів судноводій має забезпечити таке:
 - a) заправлюване судно має бути закріплено таким чином, щоб не створювати натяг у трубопроводах і шлангах протягом всього періоду бункерування;
 - b) обсяг призначеного для бункерування палива не повинен виходити за межі видимої шкали вимірювального пристрою;
 - c) під час роздільного заповнення танків запірні клапани у трубопроводах, що з'єднують танки, мають бути зачинені;
 - d) процес бункерування має проводитись під наглядом;
 - e) паливні танки мають бути захищені від витоку палива під час бункерування за допомогою належних суднових технічних пристроїв, які мають бути вказані у пункті 52 судового свідоцтва. У випадку забору палива з бункерувальних станцій із використанням їх власних технічних пристроїв для запобігання витоку палива на судні протягом бункерування ці вимоги відносно обладнання не застосовуються.
3. Окрім того, судноводій має прослідкувати за тим, щоб контролер-оператор на бункерувальній станції, судні-бункерувальнику або автоцистерні і член екіпажу, відповідальний за бункерування, заповнили до початку процесу бункерування контрольний перелік (у двох примірниках) і визначили таке:
 - a) автоматичний пристрій відключення (за його наявності) знаходиться у справному стані;
 - b) забезпечення безпечною і прямою способом зв'язку;

- c) кількість, призначену для бункерування у кожний танк і з якою швидкістю закачування, зокрема, відносно можливих проблем із вентиляційними системам танків;
- d) послідовність заповнення танків;
- e) швидкість руху судна, якщо бункерування здійснюється на ходу.

Приклад контрольного переліку приведений у додатку 11.

- 4. Судноводію і контролеру-оператору на бункерувальній станції, судні-бункерувальнику або автоцистерні дозволяється починати процес бункерування лише після того, як були виконані положення пункту 3 вище.
- 5. Контролер-оператор на бункерувальній станції, судні-бункерувальнику або автоцистерні має негайно зупинити бункерування, якщо контролер-оператор на борту заправлюваного судна залишає місце бункерування або якщо більше не забезпечується безпечний і прямий спосіб зв'язку.
- 6. Контрольний перелік має зберігатись не менше як шість місяців на заправлюваному судні і на бункерувальній станції, судні-бункерувальнику або автоцистерні. Компетентний орган має право перевіряти контрольні переліки.

Стаття 10.08 — Збір, здавання і приймання відходів, пов'язаних із вантажем

Усі судна повинні мати на борту дійсне свідоцтво про розвантаження для кожної розвантажувальної операції, яке має бути складене відповідно до взірця, що знаходиться у положеннях, що чинні для цього водного шляху відносно захисту вод та утилізації відходів, що утворюються на борту суден. Це свідоцтво має зберігатись на судні протягом не менше як шести місяців від дати його видання, якщо тільки у цих положеннях не передбачено інше.

Стаття 10.09 — Фарбування і зовнішнє зачищення суден

- 1. Забороняється мастильна обробка або зачищення зовнішньої обшивки суден речовинами, скидання яких у водне середовище заборонене.
- 2. Забороняється використання систем проти обростання, що містять одну або кілька з таких речовин:
 - a) ртутні з'єднання;
 - b) з'єднання арсену;
 - c) оловоорганічні з'єднання;
 - d) шестихлорний циклогексан.

У якості тимчасового заходу, аж до повного видалення і заміни системи проти обростання, що містить вказані вище речовини, допускається нанесення на корпус судна покриття, що перешкоджає потраплянню у водне середовище вказаних вище речовин з систем проти обростання, що знаходяться під цим покриттям.

Додаток 1
ВІДМІТНА ЛІТЕРА АБО ГРУПА ЛІТЕР ДЕРЖАВИ ПОРТУ ПРИПИСКИ
ЧИ МІСЦЯ РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН

Австрія	A	Португалія	P
Білорусь	BY	Республіка Молдова	MD
Бельгія	B	Російська Федерація	RUS
Болгарія	BG	Румунія	R
Боснія і Герцоговина	BIH	Сербія	SRB
Угорщина	HU	Словаччина	SK
Німеччина	D	Словенія	SLO
Італія	I	Україна	UA
Литва	LT	Фінляндія	FI
Люксембург	L	Франція	F
Мальта	MLT	Хорватія	HR
Нідерланди	N	Чеська Республіка	CZ
Норвегія	NO	Швейцарія	CH
Польща	PL	Швеція	SE

Додаток 2

ШКАЛИ ОСАДКИ СУДЕН ВНУТРІШНЬОГО ПЛАННЯ

1. Шкали осадки мають бути градуйовані, щонайменше у дециметрах, від площини ватерлінії судна у порожньому стані до площини максимальної осадки шляхом нанесення фарбою добре видимих смуг різного кольору навперемінно.

Градування має вказуватися цифрами, позначеними збоку від шкали щонайменше через 5 дециметрів, а також над шкалою. Це градування наноситься з допомогою наштампованих, вирубаних або наварених знаків.

2. Якщо судно має шкали вантажопідйомності, що відповідають приписам наведеного вище пункту 1, то ці шкали вантажопідйомності можуть замінювати шкали осадки.

Додаток 3 ВІЗУАЛЬНА СИГНАЛІЗАЦІЯ СУДЕН

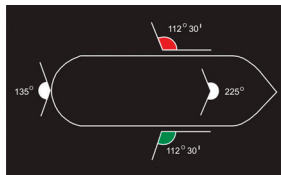
I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

- 1.1 Наведені нижче рисунки належать до сигналізації, передбаченої у статтях розділу 3 ЄПСВВШ.
- 1.2 Наведені нижче рисунки носять лише вказівний характер, слід звертатися до тексту цих Правил, який вважається єдино справжнім.

Щодо додаткової сигналізації, яка може бути приписана, то на рисунках вказується:



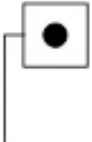









- або лише додаткова сигналізація;
- або, якщо це потребується для внесення ясності, одночасно основна сигналізація (або один із можливих варіантів основної сигналізації) і додаткова сигналізація.

Пояснення, надані під рисунком, належать тільки до додаткової сигналізації.

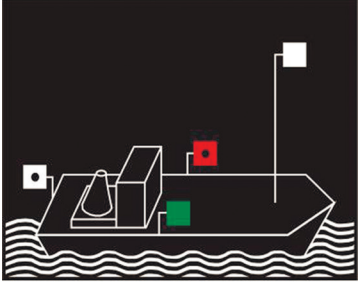
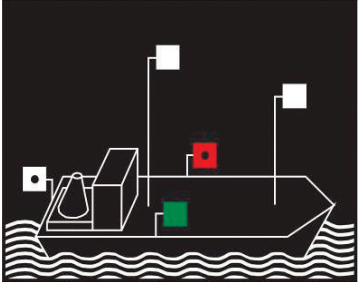
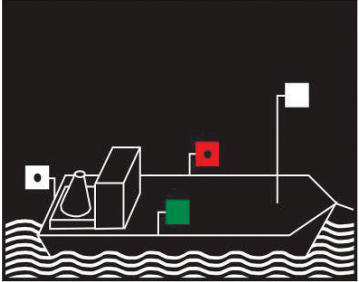
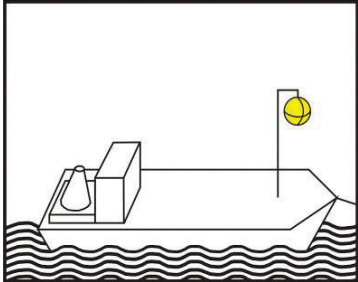
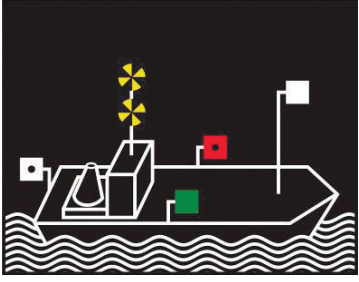
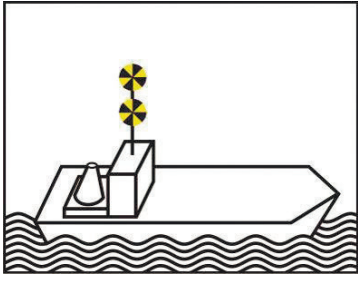


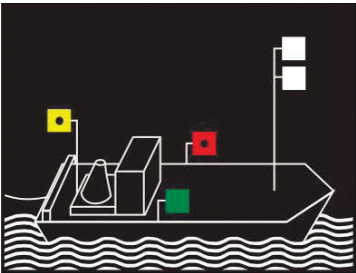
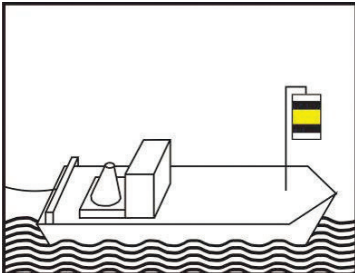
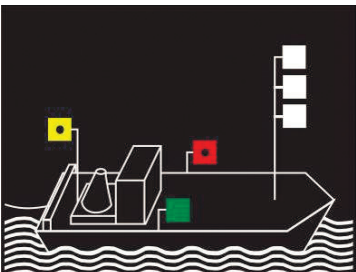
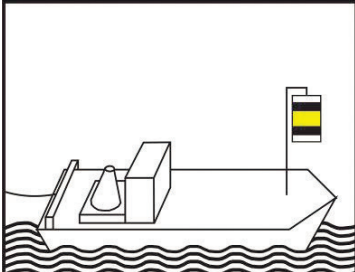
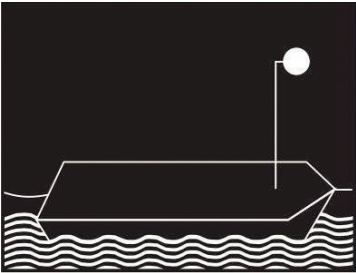
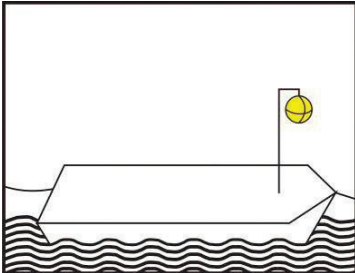
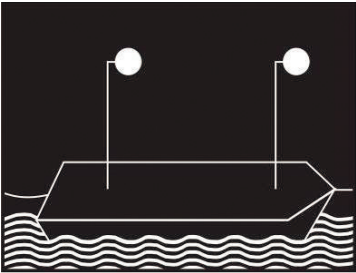
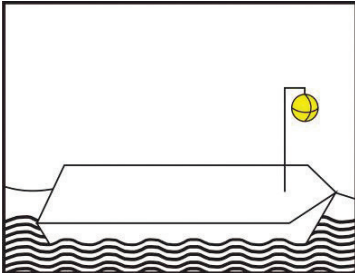
Стаття 3.01, пункт 1. Дуга горизонту, на якій видно щогловий вогонь, бортові вогні і кормовий вогонь

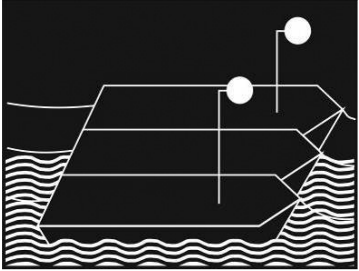
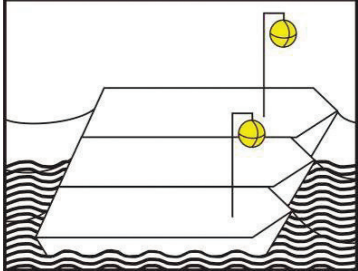
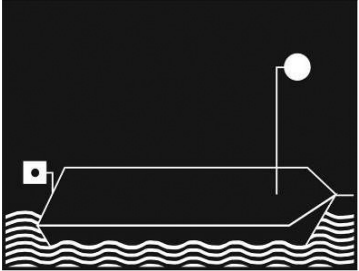
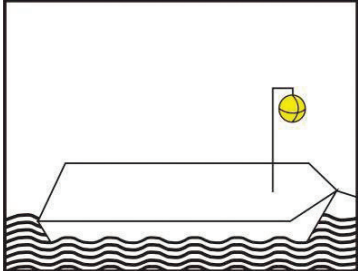
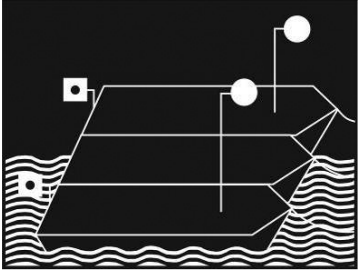
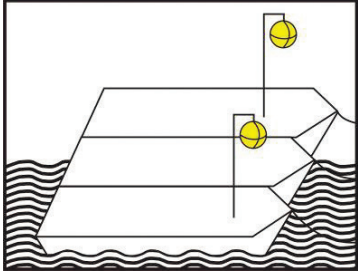
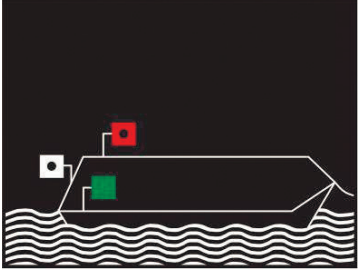
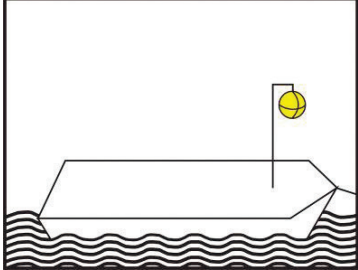
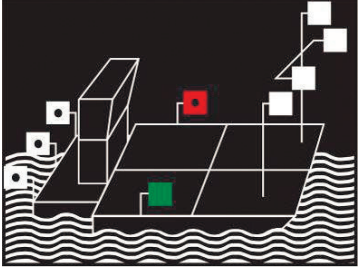

1.3 Пояснення до умовних позначень:

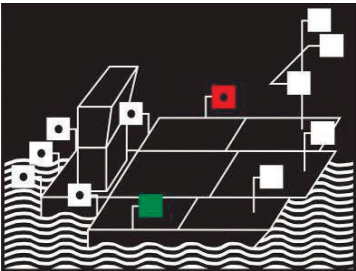
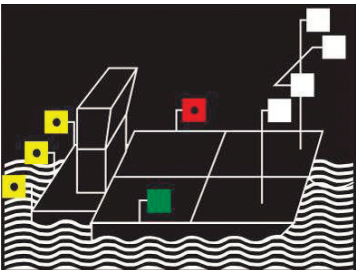
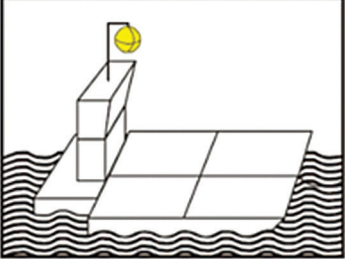
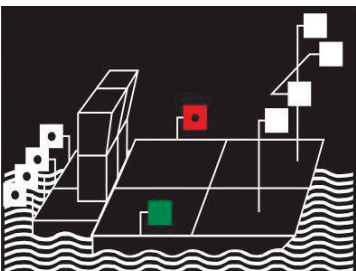
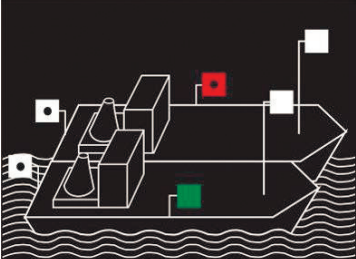
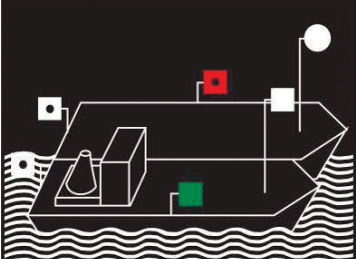
- | | | | |
|---|---|---|---|
| a |  | Постійний вогонь, який видно з усіх боків (вогонь, що випромінює безперервне світло по всій дузі горизонту 360°). | |
| b |  | Постійний вогонь, який видно по обмеженій дузі горизонту. Вогонь, який невидимий для спостерігача, позначений у центрі крапкою. |  |
| c |  | Частий проблісковий вогонь. | |
| d |  | Необов'язковий вогонь. | |
| e |  | Щит або прапор (стаття 3.03). | |
| f |  | Вимпел (стаття 3.03). | |
| g |  | Куля (стаття 3.04). | |
| h |  | Циліндр (стаття 3.04). | |
| i |  | Конус (стаття 3.04). | |
| j |  | Подвійний конус (стаття 3.04). | |
| k |  | Радіолокаційний відбивач. | |

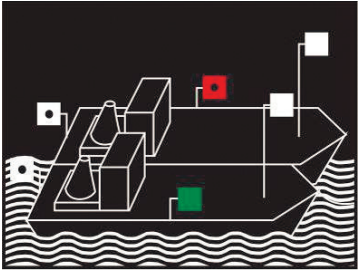
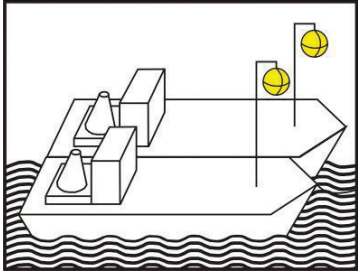
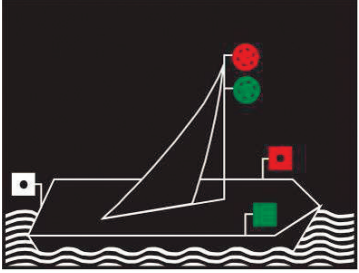
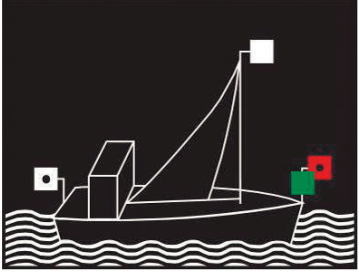
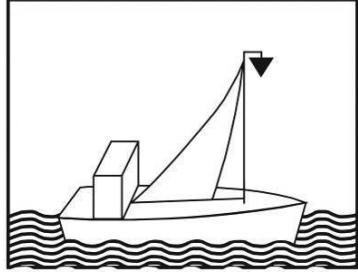

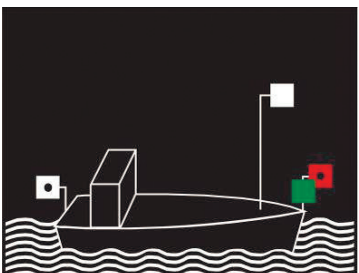
II. ХОДОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

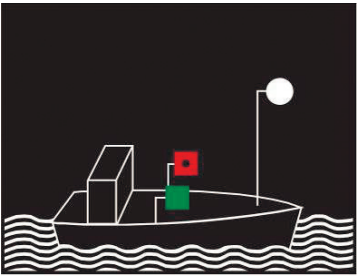
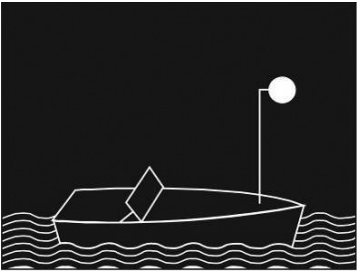
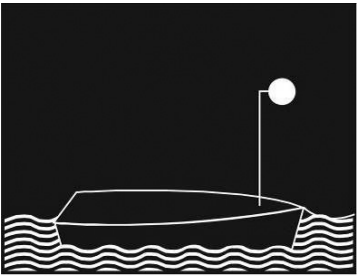
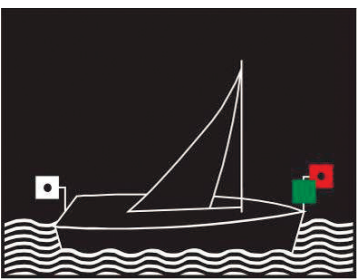
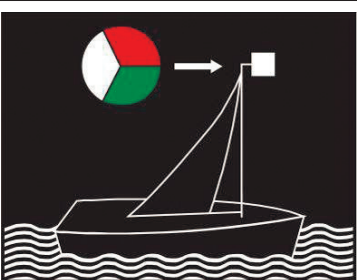
Уночі	Рисунок	Удень
	1	
Стаття 3.08, пункт 1. Одиночні моторні судна.		
	2	
Стаття 3.08, пункт 2. Одиночні моторні судна, що несуть другий топовий вогонь. Обов'язковий для суден завдовжки понад 110 м.		
	3	
Стаття 3.08, пункт 3. Моторне судно, яке тимчасово прямує за допоміжним моторним судном.		
	4	
Стаття 3.08, пункт 4. Одиночне моторне високошвидкісне судно.		

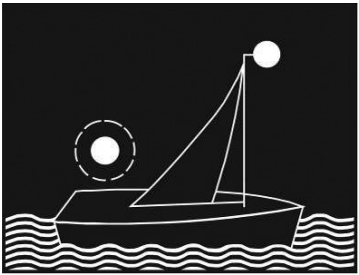
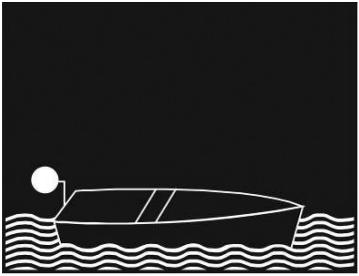
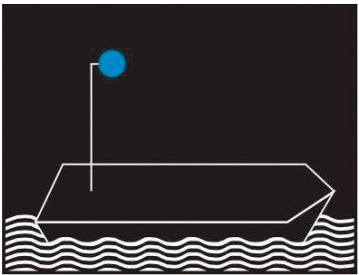
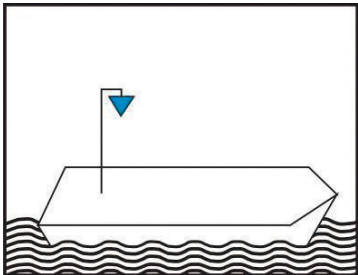
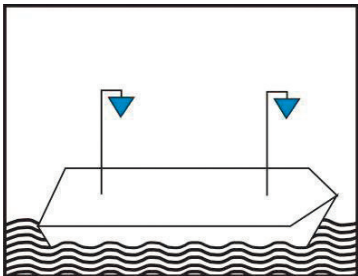
Уночі	Рисунок	Удень
	5	
Стаття 3.09, пункт 1. Головне моторне судно буксированого складу або допоміжне моторне судно.		
	6	
Стаття 3.09, пункт 2. Кожне з моторних суден, що йде у голові складу, або кожне із допоміжних моторних суден, що йде поруч одне з одним.		
	7	
Стаття 3.09, пункт 3. Буксировані судна.		
	8	
Стаття 3.09, пункт 3, підпункт а. Буксирований склад завдовжки понад 110 м.		

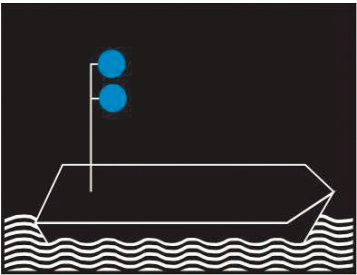
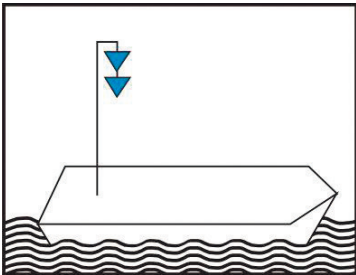
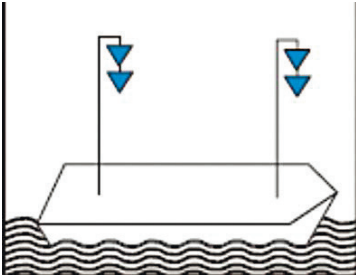
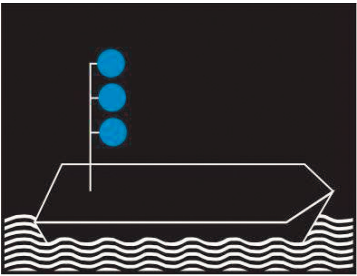
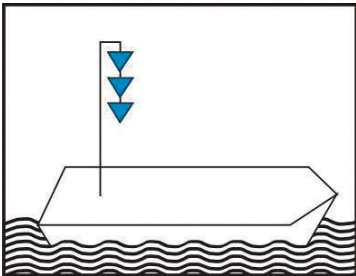
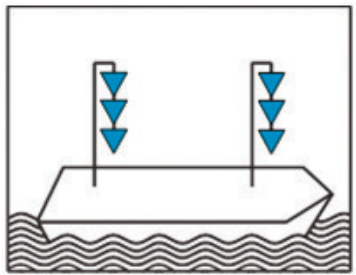
Уночі	Рисунок	Удень
	9	
<p>Стаття 3.09, пункт 3, підпункт в. Буксирований склад, який має низку зчалених суден у кількості більше двох.</p>		
	10	
<p>Стаття 3.09, пункт 4. Судно, що знаходиться в кінці буксированого складу.</p>		
	11	
<p>Стаття 3.09, пункт 4. Декілька буксированих суден, розташованих у кінці складу.</p>		
	12	
<p>Стаття 3.09, пункт 5. Буксировані морські судна, що прибувають безпосередньо з відкритого моря або відпливають у море.</p>		
	13	
<p>Стаття 3.10, пункт 1. Штовхані склади.</p>		

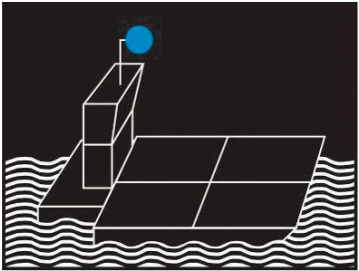
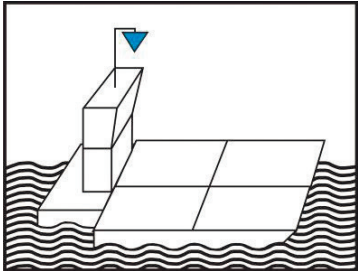
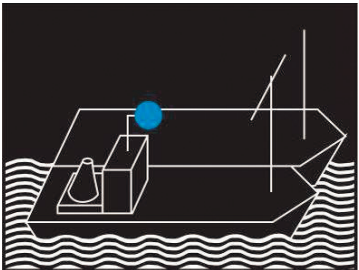
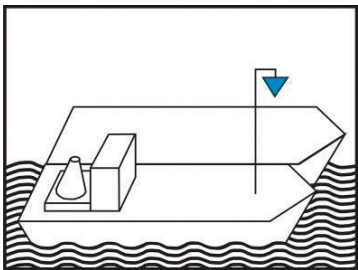
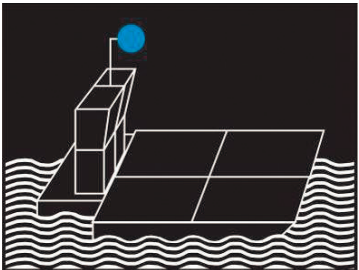
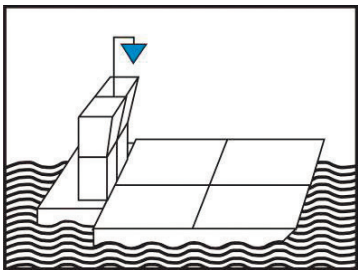
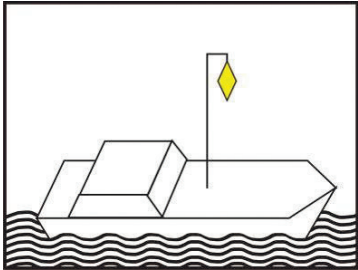
Уночі	Рисунок	Удень
	14	
Стаття 3.10, підпункт с, ii. Штовхані склади, понад двох суден, крім штовхача, загальну ширину яких видно ззаду.		
	15	
Стаття 3.10, пункт 2. Штовхані склади, які йдуть за одним або декількома допоміжними моторними суднами.		
	16	
Стаття 3.10, пункт 3. Штовхані склади, що штовхаються двома штовхачами.		
	17	
Стаття 3.11, пункт 1. Зчалені групи: два моторних судна.		
	18	
Стаття 3.11, пункт 1. Зчалені групи: моторне судно і немоторне судно.		

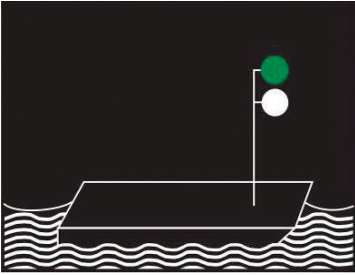
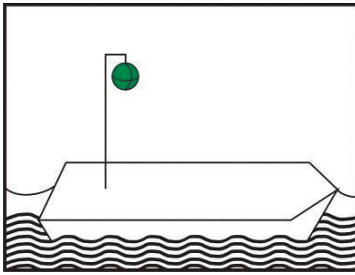
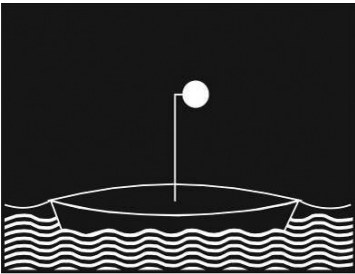
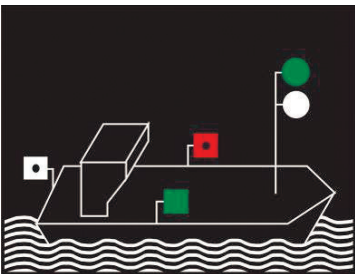
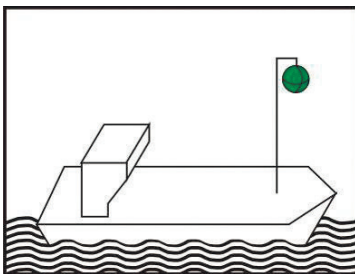
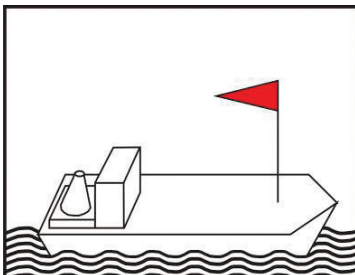
Уночі	Рисунок	Удень
	19	
Стаття 3.11, пункт 2. Зчлені групи, які прямують за одним або декількома допоміжними суднами.		
	20	
Стаття 3.12. Вітрильні судна.		
	21	
Стаття 3.12, пункт 3. Судно, що іде під вітрилом і одночасно використовує власну силову установку.		
	22	
Стаття 3.13, пункт 1. Одиночні малі моторні судна.		
	23	
Стаття 3.13, пункт 1. Одиночні малі моторні судна з бортовими вогнями, розташованими рядком або в одному ліхтарі по осі судна на носі або поблизу від нього.		


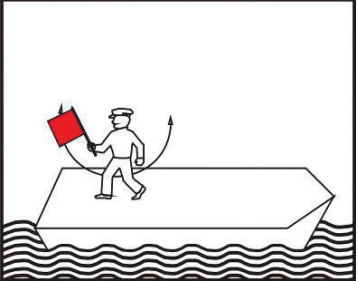
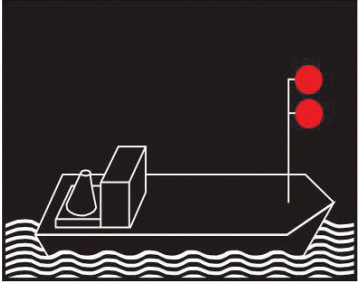
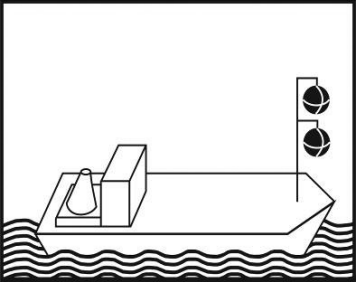
Уночі	Рисунок	Удень
	24	
Стаття 3.13, пункт 1. Одиначні малі моторні судна: топовий вогонь замінено яскравим білим вогнем, який видно з усіх боків.		
	25	
Стаття 3.13, пункт 2. Одиначні малі моторні судна завдовжки до 7 м.		
	26	
Стаття 3.13, пункт 4. Буксировані малі судна які ідуть у зчалі.		
	27	
Стаття 3.13, пункт 5. Малі вітрильні судна.		
	28	
Стаття 3.13, пункт 5. Малі вітрильні судна, бортові вогні та кормовий вогонь, розташовані в одному ліхтарі у верхній частині щогли.		

Уночі	Рисунок	Удень
	29	
<p>Стаття 3.13, пункт 5. Малі вітрильні судна завдовжки до 7 м, що несуть білий вогонь, видимий з усіх боків, і який показують, крім того, другий звичайний білий вогонь при наближенні інших суден.</p>		
	30	
<p>Стаття 3.13, пункт 6. Одиночні малі судна, які не є ні моторними, ні вітрильними.</p>		
	31a	
	31b	
<p>Стаття 3.14, пункт 1. Додаткова сигналізація суден, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів: легкозаймисті речовини у відповідності з вимогами підпунктів 7.1.5.0 або 7.2.5.0 ВОПОГ і статті 3.2, таблиця А, колонка (12) або таблиця с, колонка (19) ВОПОГ.</p>		

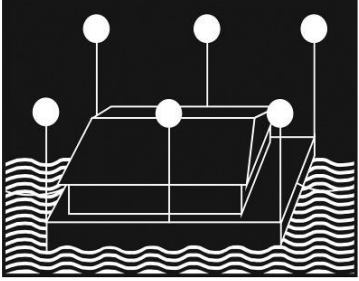
Уночі	Рисунок	Удень
	32a	
	32b	
<p>Стаття 3.14, пункт 2. Додаткова сигналізація суден, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів: речовини, що є небезпечними для здоров'я у відповідності з вимогами пункту 7.1.5.0 або пункту 7.2.5.0 ВОПОГ і статті 3.2, таблиця А, колонка (12) або таблиця С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	33a	
	33b	
<p>Стаття 3.14, пункт 3. Додаткова сигналізація суден, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, вибухові речовини у відповідності з вимогами пункту 7.1.5.0 або пункту 7.2.5.0 ВОПОГ і статті 3.2, таблиця А, колонка (12) ВОПОГ.</p>		

Уночі	Рисунок	Удень
	34	
<p>Стаття 3.14, пункт 4. Додаткова сигналізація штовханих складів, які здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів у відповідності з вимогами пункту 7.1.5.0 або пункту 7.2.5.0 ВОПОГ, статті 3.2, таблиця А, колонка (12) або таблиця С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	35	
<p>Стаття 3.14, пункт 4. Додаткова сигналізація зчалених груп, що здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів у відповідності з вимогами пункту 7.1.5.0 або пункту 7.2.5.0 ВОПОГ, статті 3.2, таблиця А, колонка (12) або таблиця С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	36	
<p>Стаття 3.14, пункт 5. Додаткова сигналізація штовханих складів, які приводяться до руху двома розташованими поруч штовхачами і які здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів, указаних у правилах, що додаються до ВОПОГ і статті 3.2, таблиця А, колонка (12) або таблиця С, колонка (19) ВОПОГ.</p>		
	37	
<p>Стаття 3.15. Судна, на яких дозволяється перевезення понад 12 пасажирів і довжина корпусу яких становить менш як 20 метрів.</p>		

Уночі	Рисунок	Удень
	38	
Стаття 3.16, пункт 1. Пороми, що не пересуваються самостійно.		
	39	
Стаття 3.16, пункт 2. Шлюпка або головний поплавок порома з поздовжнім тросом.		
	40	
Стаття 3.16, пункт 3. Пороми, що пересуваються самостійно		
Положень немає	41	Положення відсутні
Стаття 3.16, пункт 4. Пороми, що пересуваються самостійно і користуються переважним правом проходження.		
	42	
Стаття 3.17. Судна, що користуються переважним правом проходження.		

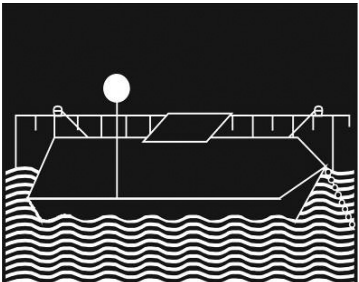
Уночі	Рисунок	Удень
	<p>43a</p>	
	<p>43b</p>	

Стаття 3.18, пункт 1. Додаткова сигналізація суден, що втратили маневреність.

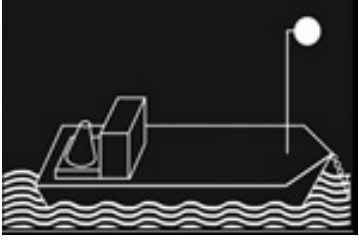
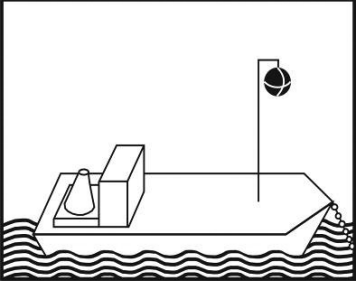
	<p>44</p>	
--	-----------	--

Стаття 3.19. Ходова сигналізація з'єднань плавучого матеріалу і плавучих установок.

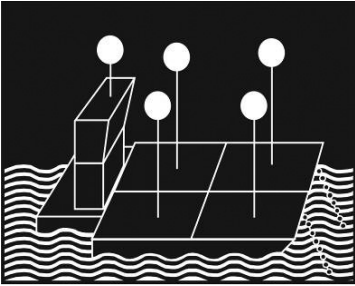
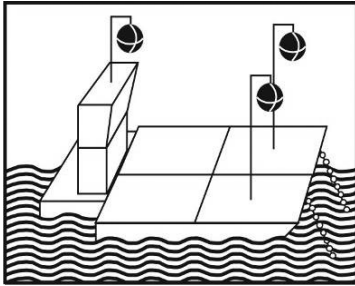
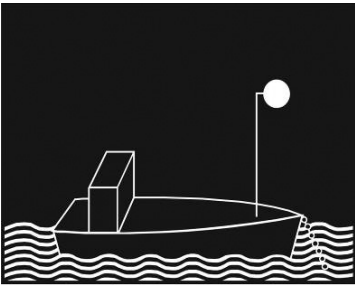
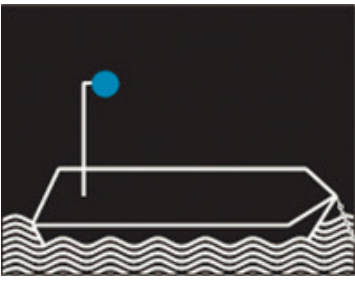
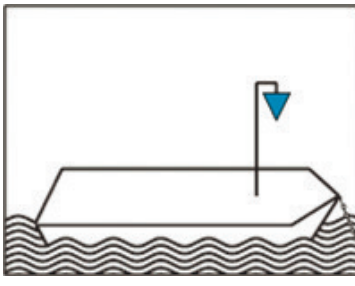
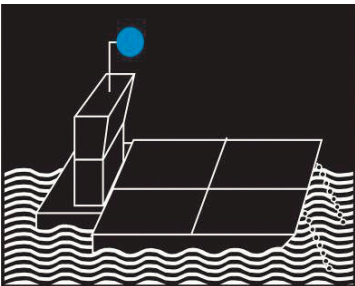
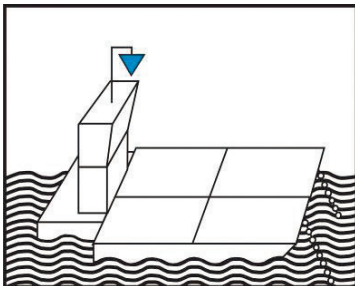
III. СТОЯНКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

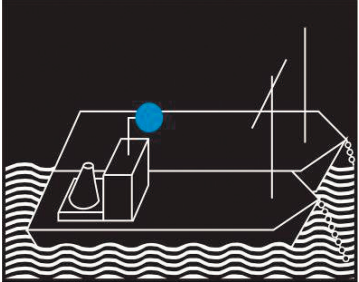
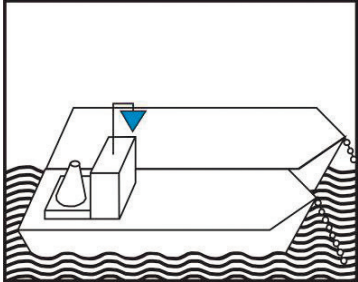
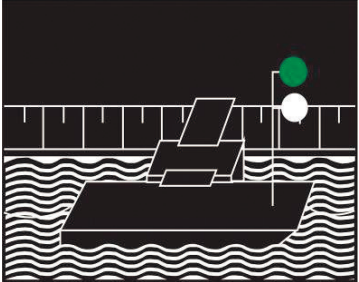
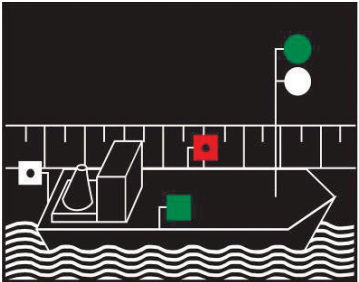
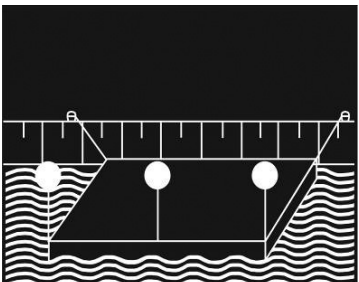
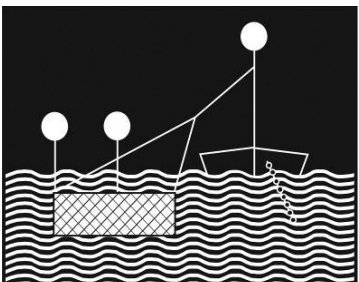
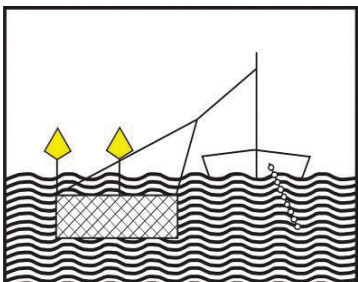
	<p>45</p>	
---	-----------	--

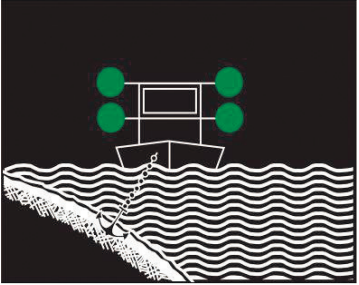
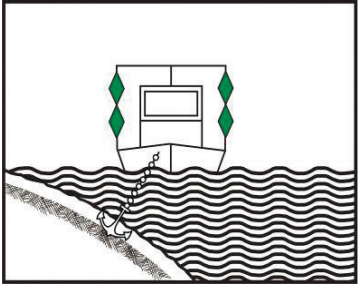

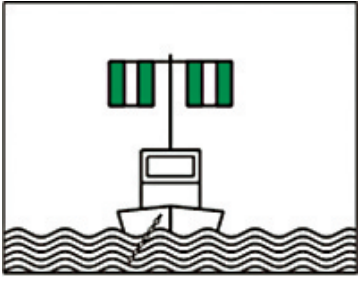

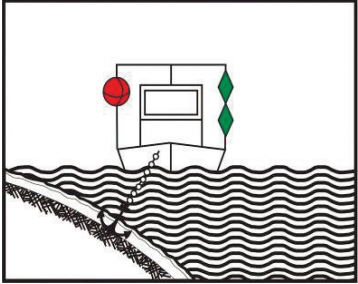

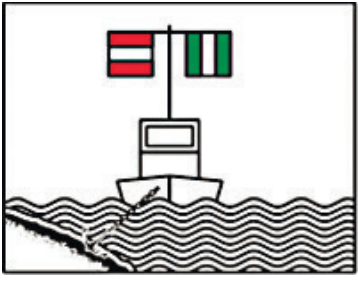
Стаття 3.20, пункт 1. Усі судна, що перебувають на стоянці.

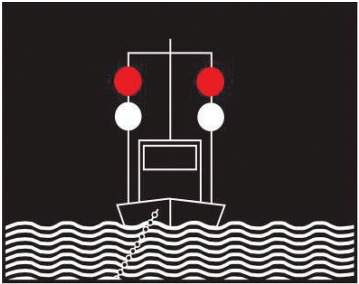
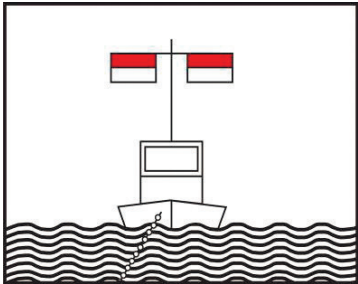
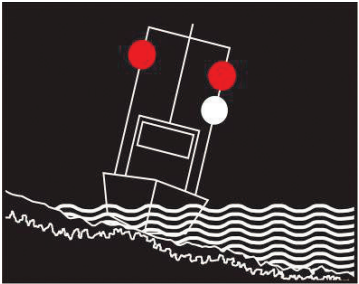
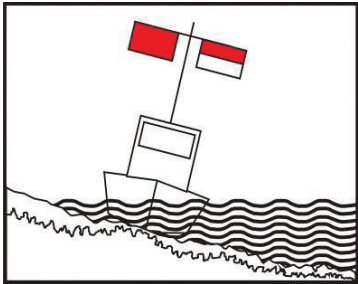
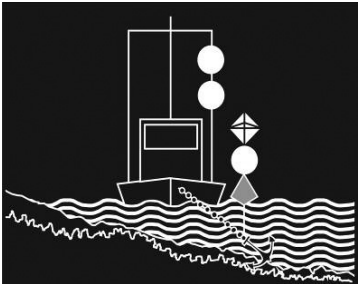
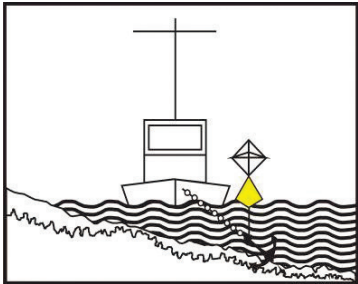
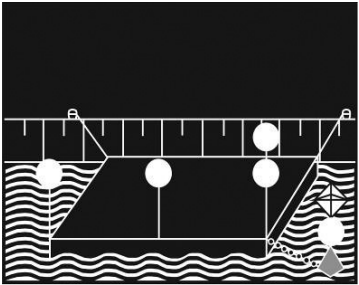
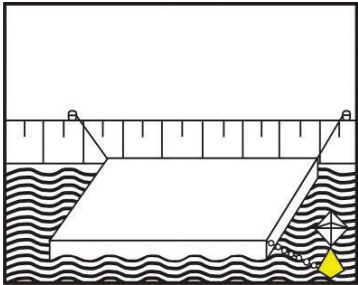
	<p>46</p>	
---	-----------	---

Стаття 3.20, пункт 1. Судна, що стоять на відкритому місці.

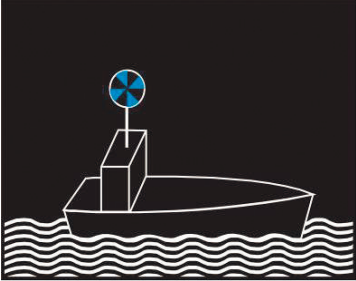
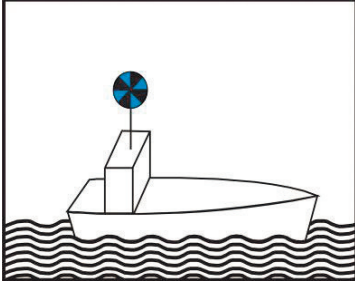
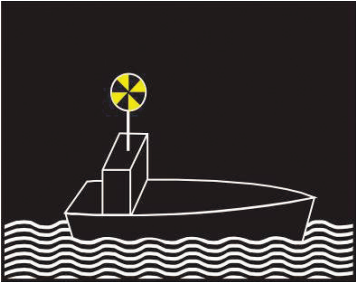
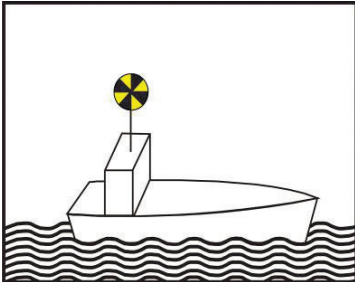
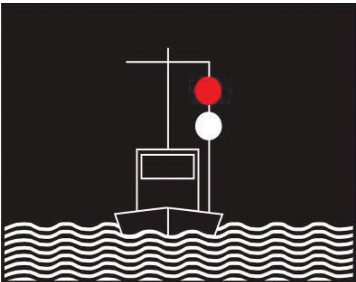
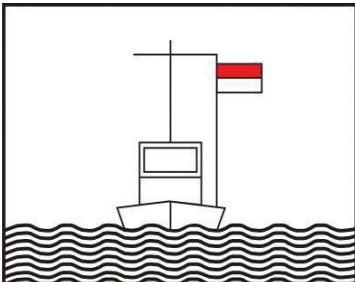


Уночі	Рисунок	Удень
	47	
Стаття 3.20, пункт 2. Штовхані склади, які стоять на відкритому місці.		
	48	
Стаття 3.20, пункт 3. Малі судна, що перебувають на стоянці на відкритому місці.		
	49	
Стаття 3.21. Додаткова сигналізація суден, що перебувають на стоянці, і які здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів.		
	50	
Стаття 3.21. Додаткова сигналізація штовханих складів, які здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів і перебувають на стоянці.		







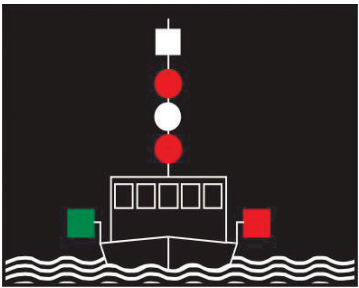
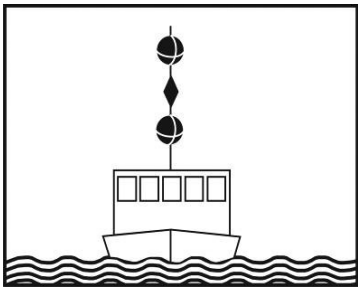
Уночі	Рисунок	Удень
	51	
Стаття 3.21. Додаткова сигналізація зчалених груп, що перебувають на стоянці, і які здійснюють окремі перевезення небезпечних вантажів.		
	52	
Стаття 3.22, пункт 1. Самостійно пересувні пороми, що стоять біля пристані.		
	53	
Стаття 3.22, пункт 2. Самостійно пересувні пороми, що виконують роботи і які стоять біля пристані.		
	54	
Стаття 3.23. З'єднання плавучого матеріалу і плавучі установки на стоянці.		
	55	
Стаття 3.24. Рибальські судна, що перебувають на стоянці, із сітками або жердинами.		

Уночі	Рисунок	Удень
	56	
Стаття 3.25, пункт 1, підпункт а. Плавучі засоби, що виконують роботи, і судна, що перебувають на стоянці та виконують роботи або операції з промірювання глибин; прохід вільний з обох боків.		
	56-біс	
Стаття 3.25, пункт 4. Судна, що стоять на міліні або затонулі; вільний прохід з обох боків.		
	57	
Стаття 3.25, пункт 1, підпункти а і в. Плавучі засоби, що виконують роботи і судна, що перебувають на стоянці та виконують роботи або операції з промірювання глибин; прохід вільний з одного боку.		
	57-біс	
Стаття 3.25, пункт 4. Судна, що стоять на міліні або затонулі; вільний прохід з одного боку.		

Уночі	Рисунок	Удень
	<p>58</p>	
<p>Стаття 3.25, пункт 1, підпункт с, і пункт 4. Плавучі засоби, що виконують роботи, судна, які виконують роботи або операції з промірювання глибин, і судна, що стоять на міліні або затонулі; запобігання хитавиці; прохід вільний з обох боків.</p>		
	<p>59</p>	
<p>Стаття 3.25, пункт 1, підпункти с і d, і пункт 4. Плавучі засоби, що виконують роботи, судна, які виконують роботи або операції з промірювання глибин, і судна, що стоять на міліні або затонулі; запобігання хитавиці; прохід вільний з одного боку.</p>		
	<p>60</p>	
<p>Стаття 3.26. Судна, якорі яких можуть становити небезпеку для судноплавства.</p>		
	<p>61</p>	
<p>Стаття 3.26. Плавучі матеріали і плавучі установки, якорі яких можуть становити небезпеку для судноплавства.</p>		

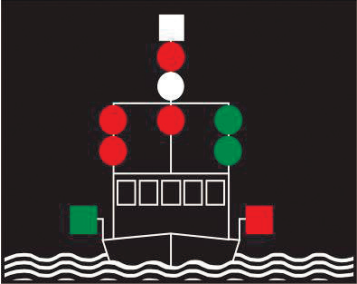
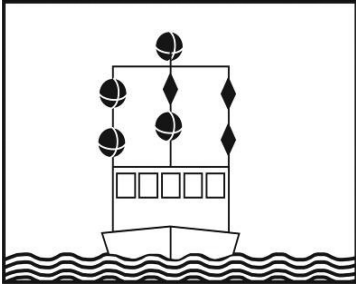
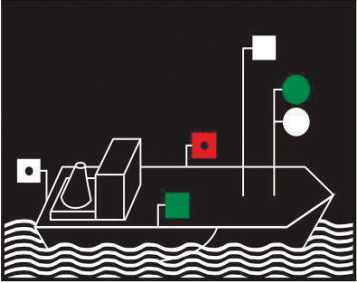
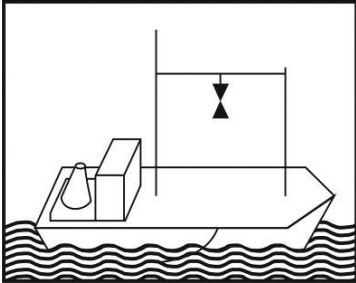
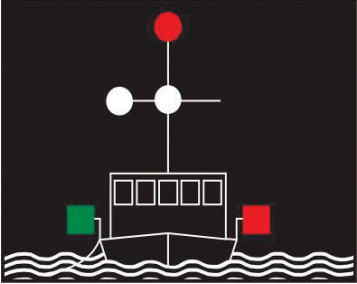
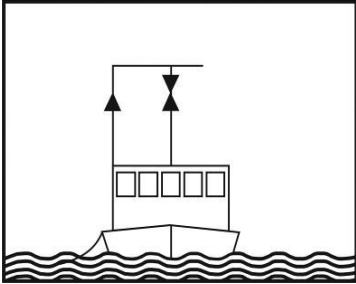
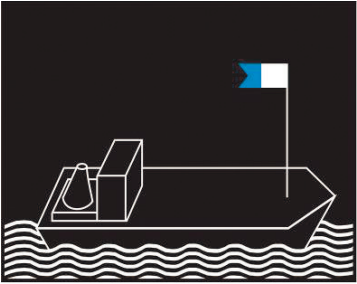
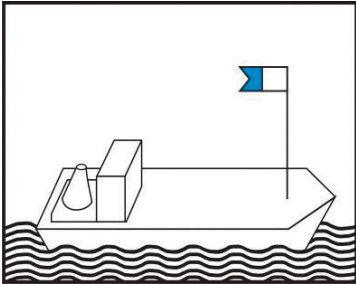
IV. ОСОБЛИВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

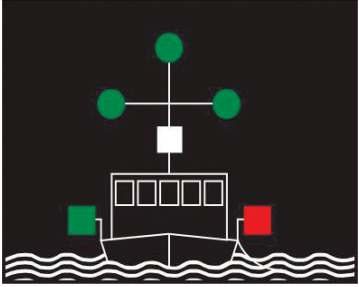
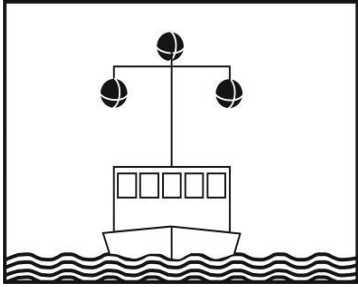
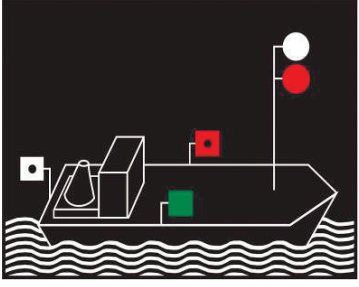
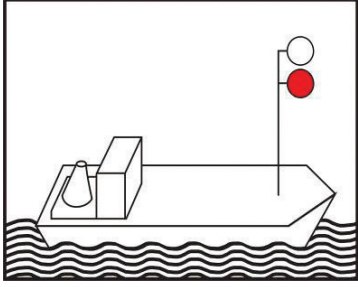
Уночі	Рисунок	Удень
	62	
Стаття 3.27. Додаткова сигналізація суден органів контролю, пожежних і рятувальних суден.		
	63	
Стаття 3.28. Додаткова ходова сигналізація суден, що виконують роботи на водному шляху.		
	64	
Стаття 3.29. Додаткова сигналізація для запобігання хитавиці.		
	65	
Стаття 3.30. Сигнали біди.		

Уночі	Рисунок	Удень
	66	
Стаття 3.31. Стороннім вхід заборонено ¹ .		
	67	
Стаття 3.32. Заборонено палити і використовувати вогонь та незахищене світло ² .		
	68	
Стаття 3.33. Заборона стоянки уздовж борту судна.		
	69	
Стаття 3.34, пункт 1. Додаткова сигналізація суден, обмежених у маневрувальних можливостях.		

¹ Перший рисунок містить новий знак «Заборона доступу на борт». Другий рисунок містить уже існуючий знак. Упродовж перехідного періоду можуть використовуватися обидва знаки.

² Перший рисунок містить новий знак «Заборонено паління, використання незахищеного світлого приладу або вогню». Другий рисунок містить уже існуючий знак. Упродовж перехідного періоду можуть використовуватися обидва знаки.

Уночі	Рисунок	Удень
	70	
Стаття 3.34, пункт 2. Додаткова сигналізація суден, обмежених у маневруванні; прохід вільний з одного боку		
	71	
Стаття 3.35, пункт 1. Додаткова сигналізація суден, зайнятих протягуванням трала або іншого знаряддя лову у воді (траулер).		
	72	
Стаття 3.35, пункт 2. Рибальські судна, за виключенням траулерів, знаряддя лову яких простирається на відстань понад 150 м по прямій від судна.		
	73	
Стаття 3.36. Додаткова сигналізація суден, що використовуються для проведення водолазних робіт.		

Уночі	Рисунок	Удень
	74	
Стаття 3.37. Додаткова сигналізація суден, зайнятих мінним траленням.		
	75	
Стаття 3.38. Додаткова сигналізація суден лоцманської служби.		

Додаток 4
СУДНОВІ ВОГНІ ТА КОЛІР СУДНОВИХ СИГНАЛЬНИХ ВОГНІВ

(Положення відсутні³)

³Приписи щодо суднових вогнів і кольору суднових сигнальних вогнів, буде включено до «Рекомендацій стосовно узгоджених на європейському рівні технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання» (Резолюція № 61).

Додаток 5
СИЛА СВІТЛА І ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ СУДНОВИХ
СИГНАЛЬНИХ ВОГНІВ

(Положення відсутні⁴)

⁴Приписи щодо сили світла і дальності видимості суднових сигнальних вогнів, буде включено до «Рекомендацій, стосовно узгоджених на європейському рівні технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання» (Резолюція № 61).

Додаток 6 ЗВУКОВІ СИГНАЛИ

I. ЗВУЧНІСТЬ СИГНАЛІВ

Вимоги до звучності сигналів включено до «Рекомендацій щодо узгоджених на європейському рівні технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання» (Резолюція № 61, з поправками).

II. КОНТРОЛЬ РІВНЯ АКУСТИЧНОГО ТИСКУ

Вимоги до контролю рівня акустичного тиску включено до «Рекомендацій щодо узгоджених на європейському рівні технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання» (Резолюція № 61, з поправками).







III. ЗВУКОВІ СИГНАЛИ СУДЕН

Звукові сигнали, що не є ударами у дзвін і трьохтональними звуковими сигналами, мають заключатися у подаванні одного або декілька звуків, що ідуть один за одним і які мають такі характеристики:

- a) короткий звук: звук тривалістю приблизно в одну секунду;
- b) довготривалий звук: звук тривалістю приблизно чотири секунди.





Інтервал між двома звуками, що ідуть один за одним, має становити приблизно одну секунду, за виключенням серії дуже коротких звуків, котра повинна складатися із низки не менш як шести звуків тривалістю у чверть секунди кожен з інтервалом такої ж тривалості.

А. Загальні сигнали

	1 тривалий звук	«Увага»	
	1 короткий звук	«Змінюю свій курс праворуч»	
	2 коротких звука	«Змінюю свій курс ліворуч»	
	3 коротких звука	«Мої рушії працюють на задній хід»	
	4 коротких звука	«Не в змозі маневрувати»	
	1 короткий і 1 тривалий звук, що повторюються	«Тримайтеся на відстані від мене»	
	Серія дуже коротких звуків	«Безпосередня небезпека зіткнення»	
	Тривалий звук, що повторюється	} «Сигнали лиха»	стаття 4.04
	Удар у дзвін		

В. Сигнали зустрічного плавання

Прохання про проходження лівим бортом

	1 короткий звук, що подається судном, яке йде угору	«Хочу пройти лівим бортом»	Стаття 6.04, п. 5
	1 короткий звук, що подається судном, яке йде униз	«Згоден, проходите лівим бортом»	Стаття 6.04, п. 6
	2 коротких звука, що подаються судном, яке йде униз	«Не згоден, проходите правим бортом»	Стаття 6.05, п. 3
	2 коротких звука, що подаються судном, яке йде угору	«Згоден, проходжу правим бортом»	Стаття 6.05, п. 4

Прохання про проходження правим бортом

— —	2 коротких звука, що подаються судном, яке йде угору	«Хочу пройти правим бортом»	Стаття 6.04, п. 5
— —	2 коротких звука, що подаються судном, яке йде вниз	«Згоден, проходите правим бортом»	Стаття 6.04, п. 6
—	1 короткий звук, що подається судном, яке йде вниз	«Не згоден, проходите лівим бортом»	Стаття 6.05, п. 3
—	1 короткий звук, що подається судном, яке йде угору	«Згоден, проходжу лівим бортом»	Стаття 6.05, п. 4

*С. Сигнали обгону**Прохання про обгін по лівому борту*

— — — —	2 тривалих звука, за якими йдуть 2 коротких звука, що подаються судном, яке обганяє	«Хочу обійти по вашому лівому борту»	Стаття 6.10, пункт 2
—	1 короткий звук, що подається судном, яке обганяє	«Згоден, обходьте по моему лівому борту»	Стаття 6.10, пункт 3
— —	2 коротких звука, що подаються судном, яке обганяється	«Не згоден, обходьте по моему правому борту»	Стаття 6.10, пункт 4
—	1 короткий звук, що подається судном, яке обганяє	«Згоден, обходжу по вашому правому борту»	Стаття 6.10, пункт 4

Прохання про обгін по правому борту

— — — —	2 тривалих звука, за якими йде 1 короткий звук, що подається судном, яке обганяє	«Хочу обійти по вашому правому борту»	Стаття 6.10, пункт 2
— —	2 коротких звука, що подаються судном, яке обганяється	«Згоден, обходьте по моему правому борту»	Стаття 6.10, пункт 3
—	1 короткий звук, що подається судном, яке обганяється	«Не згоден, обходьте по моему лівому борту»	Стаття 6.10, пункт 4
— —	2 коротких звука, що подаються судном, яке обганяє	«Згоден, обходжу по вашому лівому борту»	Стаття 6.10, пункт 4

<i>Неможливість обгону</i>				
— — — — —	5 коротких звуків, що подаються судном, яке обганяється	«Мене обганяти не можна»		Стаття 6.10, пункт 5
<i>D. Сигнали повороту</i>				
— — — — —	1 тривалий звук, за яким іде 1 короткий звук	«Маю намір повернути праворуч»		Стаття 6.13, пункт 2
— — — — —	1 тривалий звук, за яким ідуть 2 коротких звука	«Маю намір повернути ліворуч»		Стаття 6.13, пункт 2
<i>E. Порти і притоки: вхід і вихід, вихід з перетинанням головного водного шляху</i>				
<i>E.1. Сигнали входу в порти і притоки та виходу з них</i>				
— — — — —	3 тривалих звука, за якими іде 1 короткий звук	«Маю намір іти праворуч»		Стаття 6.16, пункт 2
— — — — —	3 тривалих звука, за якими ідуть 2 коротких звука	«Маю намір іти ліворуч»		Стаття 6.16, пункт 2
<i>E.2. Сигнали при виході на головний водний шлях із портів і приток для його перетину</i>				
— — — — —	3 тривалих звука	«Маю намір перетнути»		Стаття 6.16, пункт 2
<i>За ними, за необхідності, ідуть:</i>				
— — — — —	1 тривалий звук, за яким іде 1 короткий звук	«Маю намір іти праворуч»		Стаття 6.16, пункт 2
— — — — —	1 тривалий звук, за яким ідуть 2 коротких звука	«Маю намір іти ліворуч»		Стаття 6.16, пункт 2

F. Сигнали, що подаються в умовах обмеженої видимості

a) Судна, що йдуть з допомогою радіолокатора



i) судна, що йдуть униз, за виключенням малих суден

Трьохтональний сигнал, що повторюється з необхідною частотою

Стаття 6.32, пункт 4а)



ii) одиночні судна, що йдуть угору

1 тривалий звук

Стаття 6.32, пункт 4с)

b) Судна, що не йдуть з допомогою радіолокатора



i) усі одиночні судна

1 тривалий звук, що повторюється з інтервалом не більш як одна хвилина

Стаття 6.33, пункт 1b)



ii) пороми, що йдуть без допомоги радіолокатора

1 тривалий звук, за яким ідуть 4 коротких звука, з повторенням з інтервалами не більш як одна хвилина

Стаття 6.3, пункт 2

Додаток 7 СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ СУДНОПЛАВСТВО НА ВОДНИХ ШЛЯХАХ

- 1) Основні сигнальні знаки, що наведені нижче у розділі I, можуть бути доповнені або роз'яснені з допомогою додаткових сигнальних знаків, наведених у розділі II.
- 2) Для підвищення примітності щити можуть бути облямовані вузькою білою смугою по зовнішньому контуру.

I. ОСНОВНІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ

A. ЗАБОРОНЯЮЧІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ

A.1 Заборона проходу (загальний сигнальний знак)

(див. статті 3.25, п 2b), 6.08, 6.16, 6.22, 6.22-біс, 6.25, 6.26, 6.27 і 6.28- біс)

A.1a. Щити



A.1b, A.1c і
A.1d
або червоні
вогні



або

або



Два щита, два вогні
або два прапора,
розташовані один
над одним, указують
на довготривалу
заборону

A.1e і A.1f
або червоні
прапори



або



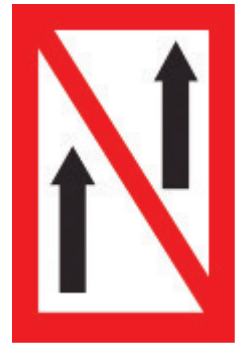
A.1.1 Ділянки, закриті
для використання,
заборона проходу, за
виключенням малих
немоторних суден

(див. статтю 6.22)

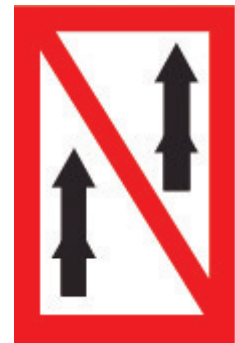
A.1g



- А.2 Заборона будь-якого обгону
(див. статтю 6.11, а)



- А.3 Заборона обгону, що стосується тільки складів
(див. статтю 6.11, б)



- А.4 Заборона зустрічі й обгону
(див. статтю 6.08, пункт 1)



- А.4.1 Заборона зустрічі й обгону, що стосується тільки складів
(див. статтю 6.08, пункт 1)



- A.5 Заборона стоянки на стороні шляху, на якій розташовано щит (на якорі або на швартових біля берега)
(див. статтю 7.02, пункт 1)



- A.5.1 Заборона стоянки суден на ділянці водної поверхні, ширина якої розрахована від щита і вказана на ньому в метрах
(див. статтю 7.02, пункт 1)



- A.6 Заборона стояти на якорі і волочити якорі, троси, ланцюги на стороні шляху, на якій розташовано щит
(див. статті 6.18, пункт 2 і 7.03, пункт 1b)



- A.7 Заборона швартуватися біля берега на стороні шляху, на якій розташовано щит
(див. статтю 7.04, пункт 1b)

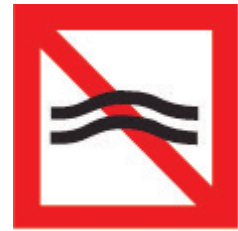


- A.8 Заборона робити повороти
(див. статтю 6.13, пункт 5)



- A.9 Заборона створювати хвилювання, яке може спричинити збитки
(див. статтю 6.20, пункт 1e)

A.9a



або

A.9b



- A.10 Заборона проходу поза позначеного простору (під прогонами мостів і при проходженні гребель)
(див. статтю 6.24, пункт 2а)



- A.11 Прохід заборонено, але необхідно приготуватися до руху
(див. статті 6.26 і 6.28-біс)

A.11a



або

A.11b



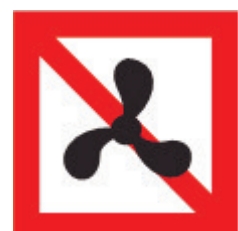
або

A.11c

(червоний вогонь погашено)



- A.12 Заборона плавання моторних суден



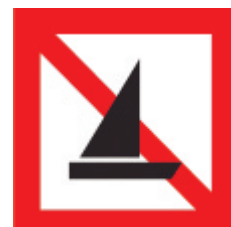
A.13 Заборона плавання спортивних або прогулянкових суден



A.14 Заборона воднолижного спорту



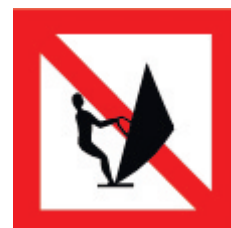
A.15 Заборона плавання вітрильних суден



A.16 Заборона плавання суден, які не є ані моторними, ані вітрильними



A.17 Заборона плавання на дошках з вітрилом



A.18 Кінець зони швидкісного руху малих спортивних і прогулянкових суден



- A.19 Спуск суден на воду або піднімання їх на берег заборонено



- A.20 Заборона плавання на водних мотоциклах



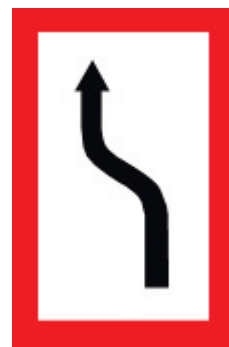
В. Вказівні сигнальні знаки

- В.1 Припис іти у напрямку, вказаному стрілкою
(див. статтю 6.12, пункт 1)

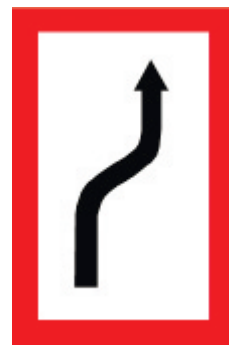


В.2

- В.2а. Припис прямувати у бік фарватеру, що знаходиться з лівого борту
(див. статтю 6.12, пункт 1)



- В.2б. Припис прямувати у бік фарватеру, що знаходиться з правого борту
(див. статтю 6.12, пункт 1)



В.3

В.3а. Припис дотримуватися сторони фарватеру, що знаходиться з лівого борту

(див. статтю 6.12, пункт 1)



В.3б. Припис дотримуватися сторони фарватеру, що знаходиться з правого борту

(див. статтю 6.12, пункт 1)



В.4

В.4а. Припис перейти на сторону фарватеру, що знаходиться з лівого борту

(див. статтю 6.12, пункт 1)

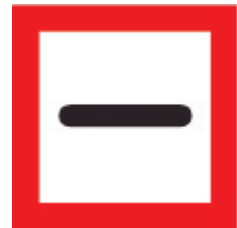


В.4б. Припис перейти на сторону фарватеру, що знаходиться з правого борту

(див. статтю 6.12, пункт 1)



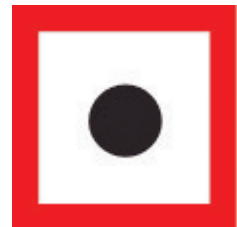
- В.5 Припис зупинитися у відповідності з вимогами, передбаченими Правилами
(див. статті 6.2b, пункт 2 і 6.28, пункт 1)



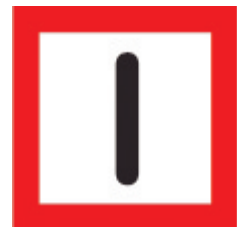
- В.6 Припис не перевищувати вказану швидкість (км/год)



- В.7 Припис подати звуковий сигнал



- В.8 Припис проявляти особливу пильність
(див. статтю 6.08, пункт 2)

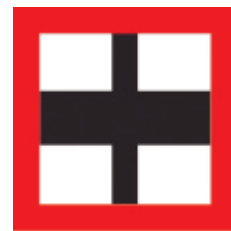


- В.9 Припис виходити на основний шлях (маршрут) або перетинати його тільки у разі, якщо цей маневр не змусить судна, що йдуть цим шляхом, змінювати свій курс або швидкість
(див. статтю 6.16, пункт 4)

- В.9a



В.9b



- В.10 Припис суднам, що йдуть основним маршрутом, змінити, у разі необхідності, курс або швидкість, для того щоб поступитися місцем суднам, що виходять із порту або притоки (див. статтю 6.16, пункти 3 і 6)



В.11

- В.11а. Обов'язок вийти на радіотелефонний зв'язок (див. статтю 4.05, пункт 5)



- В.11б. Обов'язок вийти на радіотелефонний зв'язок на каналі, вказаному на знаку (див. статтю 4.05, пункт 5)



С. Сигнальні обмежувальні знаки

- С.1 Глибина обмежена

С.1а



С.1b



С.2 Вільна висота над рівнем води обмежена

С.2a

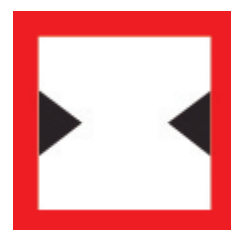


С.2b



С.3 Ширина проходу або фарватеру обмежена

С.3a

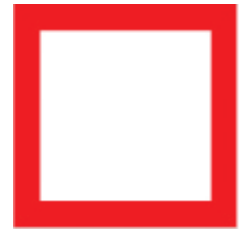


С.3b



Примітка: на сигнальних знаках С.1, С.2 і С.3 можуть бути також нанесені цифри, що вказують у метрах відповідно глибину, вільну висоту над рівнем води і ширину фарватеру або проходу.

C.4 Існують обмеження судноплавства: їх вказано на інформаційній табличці під сигнальним знаком



C.5 Фарватер віддалений від правого (лівого) берега; цифра, нанесена на сигнальному знаку, вказує виміряну від знака відстань у метрах, на якій потрібно триматися суднам.



D Знаки необов'язкових приписів

D.1 Прохід, що рекомендується

а) в обох напрямках
(див. статті 6.25, 6.26 і 6.27)



D.1a

або



D.1b

б) тільки у вказаному напрямку
(прохід у протилежному напрямку заборонено)
(див. статті 6.25, 6.26 і 6.27)



D.1c

або



D.1d

або



D.1e



D.1f

D.2 Рекомендація триматися в указаному просторі (під прогонами мостів і при проходженні гребель)

(див. статтю 6.24, пункт 2b)

D.2a



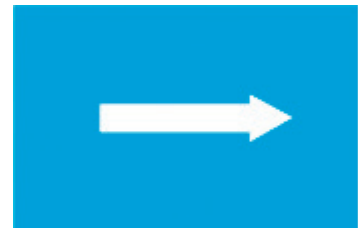
або

D.2b



D.3 Рекомендація руху

D.3a у напрямку стрілки



або

D.3b у напрямку від постійного вогню до ізофазного вогню



E. ВКАЗІВНІ ЗНАКИ

E.1 Дозвіл проходу (загальний сигнальний знак)

(див. статті 6.08, 6.16, 6.26, 6.27 та 6.28-біс)

E.1a



або

E.1b, E.1c та E.1d



або



або



E.2 Показчик повітряних ліній-переходів



E.3 Гребля



E.4

E.4a Пором, що не пересувається самостійно



E.4b Пором, що пересувається самостійно



E.5 Дозвіл стоянки на боці шляху, на якому встановлено щит (на якорі або на швартових біля берега)

(див. статті 7.02, пункт 2, і 7.05, пункт 1)



- Е.5.1 Дозвіл стоянки на ділянці водної поверхні, ширину якої виміряно від щита і зазначено на ньому у метрах
(див. статтю 7.05, пункт 2)



- Е.5.2 Дозвіл стоянки на ділянці водної поверхні у визначених межах, вимірених від щита і зазначених на ньому у метрах
(див. статтю 7.05, пункт 3)



- Е.5.3 Максимальна кількість суден, стоянку яких дозволено борт до борту на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.05, пункт 4)



- Е.5.4 Зона стоянки, відведена для суден, призначених для плавання способом штовхання і для яких не вимагається сигналізація, зазначена у статті 3.14, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)



- Е.5.5 Зона стоянки, відведена для суден, призначених для плавання способом штовхання і які зобов'язані нести відповідно до пункту 1 статті 3.14 синій вогонь або синій конус, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)



- Е.5.6 Зона стоянки, відведена для суден, призначених для плавання способом штовхання і які зобов'язані нести відповідно до пункту 2 статті 3.14 два сині вогні або два сині конуси, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)



- Е.5.7 Зона стоянки, відведена для суден, призначених для плавання способом штовхання і які зобов'язані нести відповідно до пункту 3 статті 3.14 три сині вогні або три сині конуси, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 
- Е.5.8 Зона стоянки, відведена для суден, що не є суднами, призначеними для плавання способом штовхання, для яких не потрібна сигналізація, зазначена у статті 3.14, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 
- Е.5.9 Зона стоянки, відведена для суден, що не є суднами, призначеними для плавання способом штовхання, які зобов'язані нести відповідно до пункту 1 статті 3.14 синій вогонь або синій конус, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 
- Е.5.10 Зона стоянки, відведена для суден, що не є суднами, призначеними для плавання способом штовхання, які зобов'язані нести відповідно до пункту 2 статті 3.14 два сині вогні або два сині конуси, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 
- Е.5.11 Зона стоянки, відведена для суден, що не є суднами, призначеними для плавання способом штовхання, які зобов'язані нести відповідно до пункту 3 статті 3.14 три сині вогні або три сині конуси, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 
- Е.5.12 Зона стоянки, відведена для усіх суден, для яких не потрібна сигналізація, зазначена у статті 3.14, на боці шляху, на якому встановлено щит
(див. статтю 7.06)
- 

- Е.5.13 Зона стоянки, відведена для усіх суден, які зобов'язані нести відповідно до пункту 1 статті 3.14 синій вогонь або синій конус, на боці шляху, на якому встановлено щит (див. статтю 7.06)



- Е.5.14 Зона стоянки, відведена для усіх суден, які зобов'язані нести відповідно до пункту 2 статті 3.14 два сині вогні або два сині конуси (див. статтю 7.06)



- Е.5.15 Зона стоянки, відведена для усіх суден, які зобов'язані нести відповідно до пункту 2 статті 3.14 три сині вогні або три сині конуси, на боці шляху, на якому встановлено щит (див. статтю 7.06)



- Е.6 Дозволено стояти на якорі (див. статтю 7.03, пункт 2) або волочити якорі, троси або ланцюги (див. статтю 6.18, пункт 3) на боці шляху, на якому встановлено щит



- Е.6.1 Дозволено використовувати опори (див. статтю 7.03)



- Е.7 Дозволено швартуватися біля берега на боці шляху, на якому встановлено щит (див. статтю 7.04, пункт 2)



- Е.7.1 Причальна ділянка, призначена для навантаження і розвантаження транспортних засобів. (Інформація про максимально допустиму тривалість стоянки може бути додатково зазначена на інформаційній табличці, встановленій під знаком)
(див. статтю 7.06)



- Е.8 Позначення місця для повороту
(див. статті 6.13, пункт 5, і 7.02, пункт 1i)



- Е.9 Зустрічний шлях вважається як притока шляху, по якому йде судно
(див. статтю 6.16, пункт 1)

Е.9a



Е.9b



Е.9c



- Е.10 Шлях, по якому йде судно, вважається як притока зустрічного шляху
(див. статтю 6.16, пункт 1)

E.10a



E.10b



E.11 Кінець заборони або припису, що діє для судноплавства лише в одному напрямку, або кінець обмеження

E.11a



E.11b



E.12 Попереджувальні сигнальні знаки: один або два білі вогні:

а) постійний вогонь (вогні): попереду перешкода — зупинка обов'язкова, якщо це передбачено правилами



E.12a

або



E12.b

b) ізофазний вогонь (вогні): прохід дозволено	 E12.c	або	 E.12d
E.13 Місце забору питної води			
E.14 Телефон			
E.15 Плавання моторних суден дозволено			
E.16 Плавання спортивних або прогулянкових суден дозволено ⁵			
E.17 Воднолижний спорт дозволено			

⁵Уповноважені органи можуть також дозволити цим знаком плавання малих суден.

Е.18 Плавання вітрильних суден дозволено



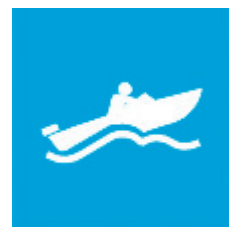
Е.19 Плавання суден, що не є ані моторними, ані вітрильними, дозволено



Е.20 Плавання на дошках з вітрилом дозволено



Е.21 Дозволено швидкісний рух малих спортивних або прогулянкових суден

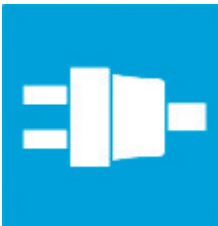





Е.22 Спуск малих суден на воду або підняття на берег дозволено



Е.23 Можливість отримати інформацію про судноплавні умови по радіотелефонному зв'язку на зазначеному каналі



E.24	Дозволено плавання на водних мотоциклах	
E.25	Електроживлення	
E.26	Пункт зимового відстоювання	
E.26.1	Максимальна кількість суден, стоянку яких дозволено у пункті зимового відстоювання	
E.27	Зимовий затон	
E.27.1	Максимальна кількість суден, стоянку яких дозволено у зимовому затоні Максимальна кількість суден, стоянку яких дозволено борт до борту Максимальна кількість рядів суден, що стоять борт до борту	

II. ДОДАТКОВІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ

Основні сигнальні знаки (див. розділ I) можуть бути доповнені такими сигнальними знаками:

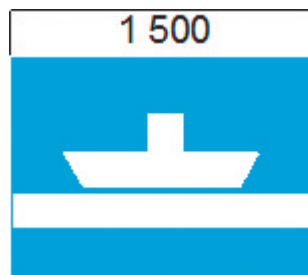
A. ТАБЛИЧКИ З НАПИСАМИ, ЩО ВКАЗУЮТЬ ВІДСТАНЬ, НА ЯКІЙ ПОЧИНАЄ ДІЯТИ ПРИПИС АБО ОСОБЛИВА УМОВА, ВКАЗАНІ ОСНОВНИМ ЗНАКОМ

Примітка: ці таблички встановлюються над основним сигнальним знаком.

Приклади:



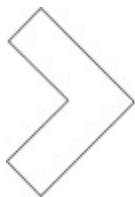
Зупинка через 1000 м



Пором, що не пересувається самостійно, через 1500 м

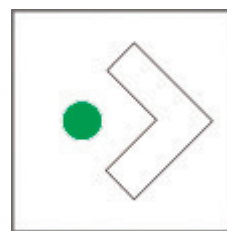
B. ДОДАТКОВИЙ СВІТЛОВИЙ СИГНАЛ

Біла світна стрілка у поєднанні з деякими вогнями означає:



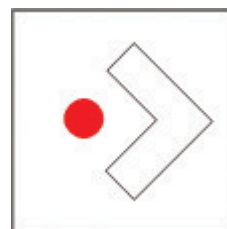
a) із зеленим вогнем

Наприклад: вхід до затону у напрямку стрілки дозволено



b) з червоним вогнем

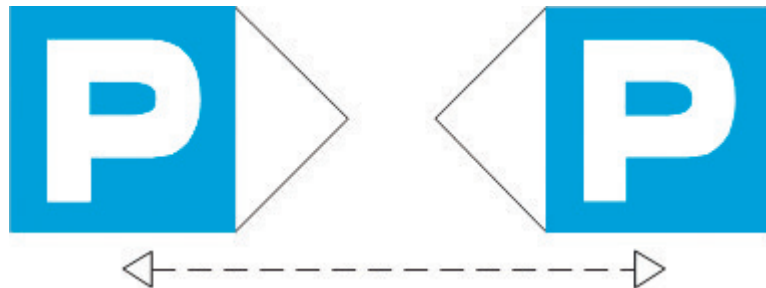
Наприклад: вхід до затону у напрямку стрілки заборонено



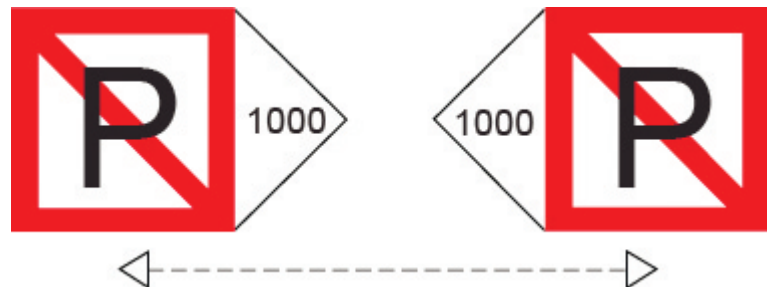
С. СТІЛКИ, ЩО ВКАЗУЮТЬ НАПРЯМОК ДІЛЯНКИ, ЯКОЇ СТОСУЄТЬСЯ ОСНОВНИЙ СИГНАЛЬНИЙ ЗНАК

Примітка: стрілки необов'язково повинні бути білого кольору і можуть бути встановлені поруч з основним сигнальним знаком або під ним.

Приклади:



Стоянку дозволено



Стоянку заборонено (на відстані у 1000 м)

D. ТАБЛИЧКИ З ПОЯСНЮВАЛЬНИМИ НАПИСАМИ АБО ДОДАТКОВОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ

Примітка: ці таблички встановлюються під основним сигнальним знаком.

Приклади:



Зупинка для митного огляду



Подати довготривалий звуковий сигнал

Додаток 8 СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНОГО ШЛЯХУ

I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

A. СУДНОПЛАВНА ОБСТАНОВКА ВОДНИХ ШЛЯХІВ

Водний шлях і фарватер, а також небезпечні місця і навігаційні перешкоди не завжди позначені.

Сигнальні знаки водного шляху закріплюють на відстані близько 5 м від позначуваних меж.

Буни і мілководдя можуть бути позначені за допомогою нерухомих або плавучих сигнальних знаків. Ці знаки зазвичай встановлюють на межах бун та мілководдя або перед ними.

Необхідно дотримуватися достатньої відстані від знаків для запобігання посадженню на мілину або зіткненню з перешкодою.

B. ВИЗНАЧЕННЯ

Вогонь: спеціальний вогонь, що використовується для позначення судноплавної обстановки.

Постійний вогонь: вогонь, що випромінює безперервне світло, сила і колір якого залишаються постійними.

Ритмічний вогонь: вогонь, що має характерну і періодично повторювальну послідовність проблісків, сила і колір яких залишаються постійними.

С. РИТМІЧНІСТЬ ВОГНІВ

Затемнювальний вогонь

Приклади:



Групозатемнювальний вогонь



Ізофазний вогонь



Проблисковий вогонь



Групопроблисковий вогонь



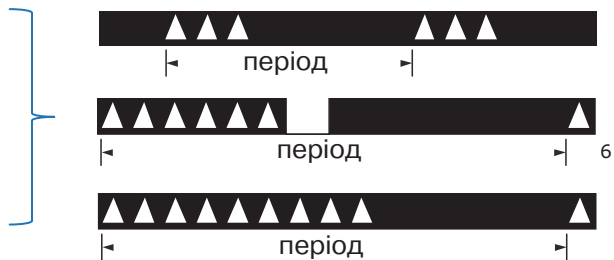
Складний групопроблисковий вогонь



Безперервний частий проблисковий вогонь або
безперервний дуже частий проблисковий вогонь



Частий групопроблисковий вогонь
або
дуже частий групопроблисковий вогонь



⁶У цьому прикладі тривалий проблиск дозволяє чітко розрізнити ритм.

II. СПЕЦІАЛЬНІ ЗНАКИ ДЛЯ ПОЗНАЧЕННЯ МЕЖ ФАРВАТЕРУ

A. ПРАВА СТОРОНА ФАРВАТЕРУ

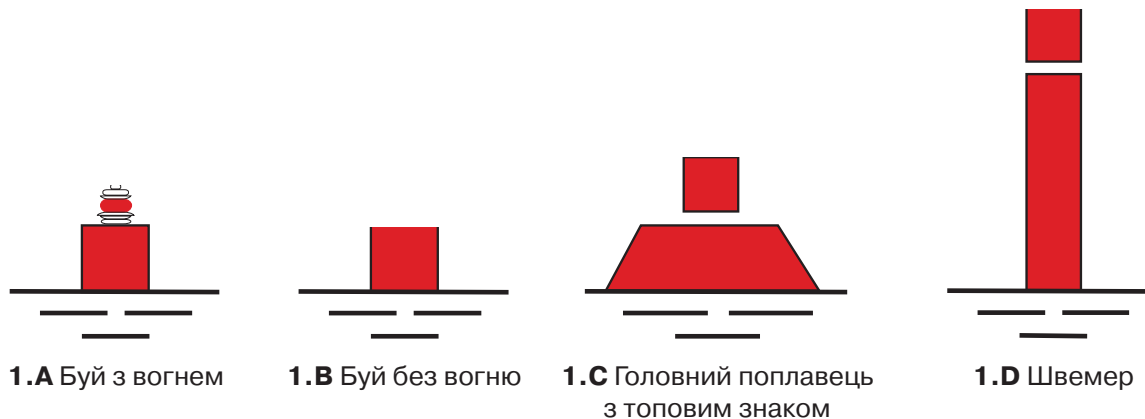


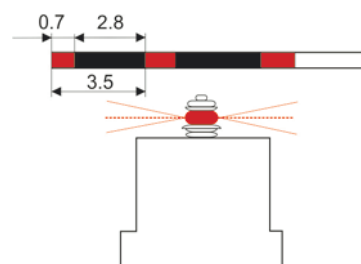
Рисунок 1

Колір: червоний

Форма: циліндричний буй або буй з топовим знаком, або швимер

Вогонь (якщо встановлено): червоний ритмічний вогонь

Як правило, з радіолокаційним відбивачем



B. ЛІВА СТОРОНА ФАРВАТЕРУ

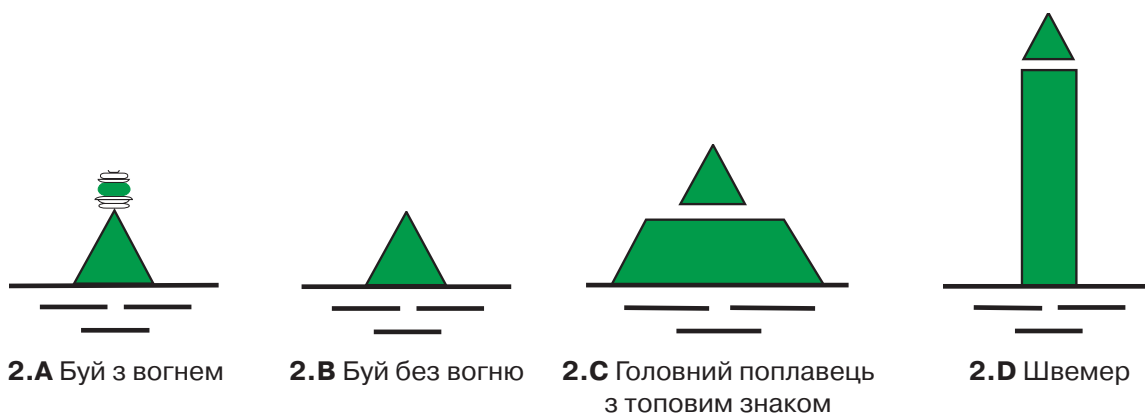


Рисунок 2

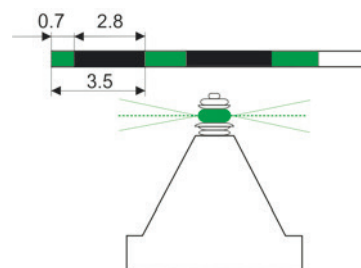
Колір: зелений

Форма: конічний буй або буй з топовим знаком, або швимер

Топовий знак (якщо встановлено): зелений конус вершиною догори

Вогонь (якщо встановлено): зелений ритмічний вогонь

Як правило, з радіолокаційним відбивачем



С. РОЗГАЛУЖЕННЯ ФАРВАТЕРУ

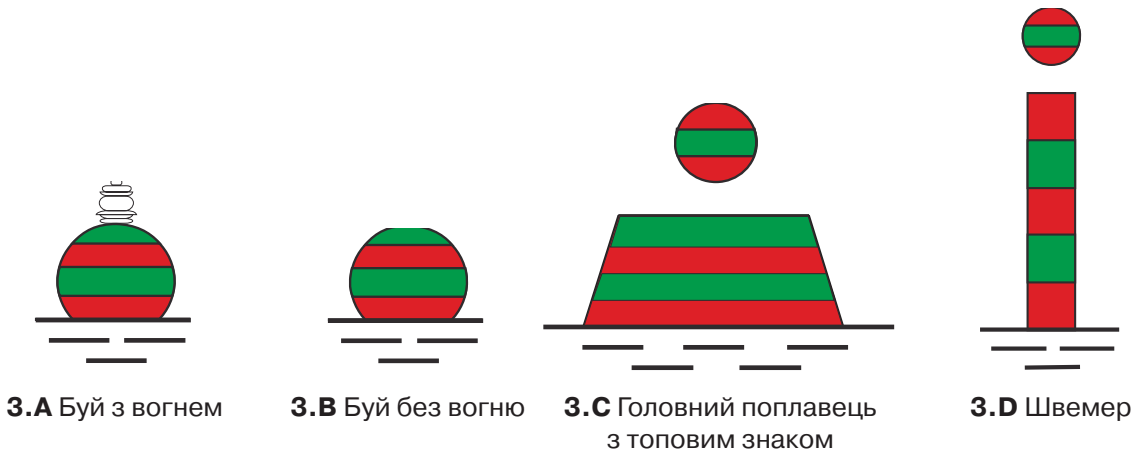


Рисунок 3

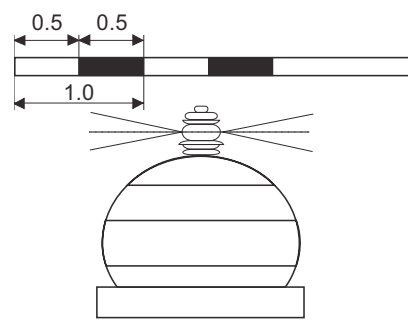
Колір: горизонтальні червоні і зелені смуги

Форма: сферичний буй або буй з топовим знаком, або швимер

Топовий знак (якщо встановлено): сфера з горизонтальними червоними і зеленими смугами

Вогонь (якщо встановлено): білий безперервний частий проблисковий вогонь або білий ізофазний вогонь (може бути білий групоблисковий вогонь з трьома проблісками у групі)

Як правило, з радіолокаційним відбивачем



У разі необхідності червоний топовий знак циліндричної форми або зелений топовий знак конічної форми, встановлений над знаком розгалуження, показує, з якої сторони найкраще проходити (основний фарватер).

Залежно від обставин, на цьому знаку встановлюється червоний або зелений ритмічний вогонь.

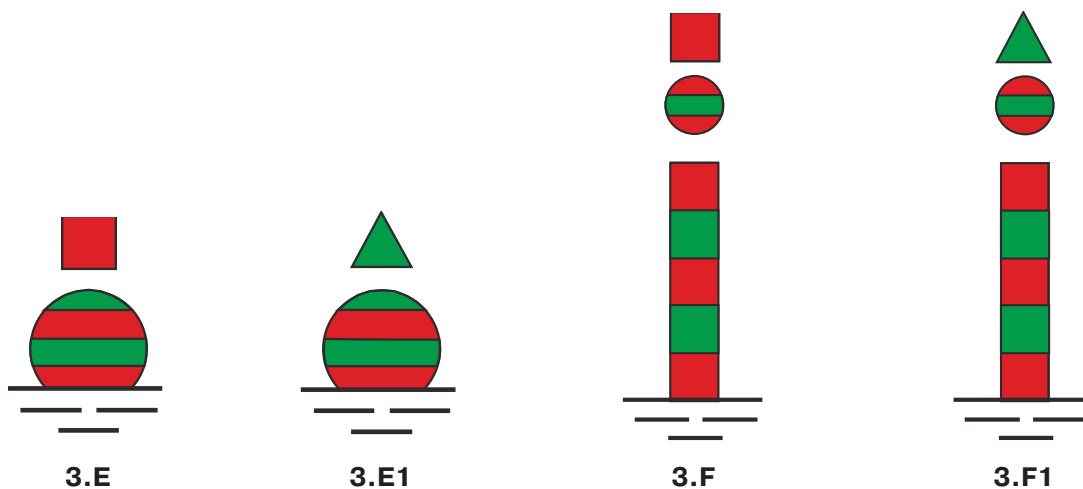


Рисунок 4

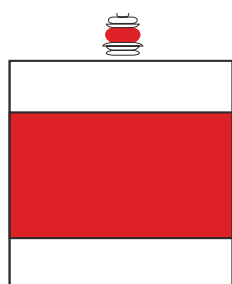
Біла літера «Р», нанесена на буюх, описаних у пунктах 1 і 2, вказує, що фарватер проходить уздовж зони стоянки. Якщо буї з нанесеною літерою «Р» обладнано вогнем, то ритм цього вогню відрізняється від ритму вогнів інших буйів, що огорожують межі фарватеру.

III. ВСТАНОВЛЕНІ НА БЕРЕЗІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО ПОКАЗУЮТЬ ПОЛОЖЕННЯ ФАРВАТЕРУ

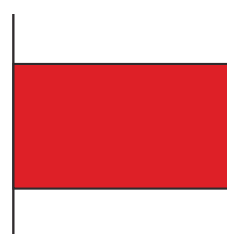
A. СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ НА БЕРЕЗІ, ЯКІ ПОКАЗУЮТЬ ПОЛОЖЕННЯ ФАРВАТЕРУ СТОСОВНО БЕРЕГІВ

Ці знаки показують положення фарватеру стосовно берега і разом із сигнальними знаками, які встановлені на судноплавному шляху, позначають фарватер у тих місцях, де він наближається до берега; вони використовуються також як орієнтири.

1. ФАРВАТЕР БІЛЯ ПРАВОГО БЕРЕГА



4.A З вогнем



4.B Без вогню

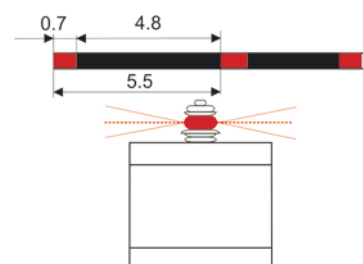
Рисунок 5

Колір: червоний / білий

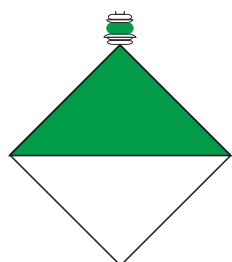
Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: квадратний щит (з горизонтальними і вертикальними сторонами), червоний з двома білими горизонтальними смугами

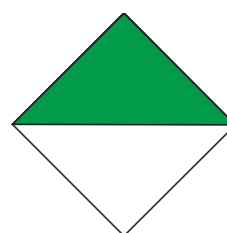
Вогонь (якщо встановлено): червоний ритмічний вогонь



2. ФАРВАТЕР БІЛЯ ЛІВОГО БЕРЕГА



5.A З вогнем



5.B Без вогню

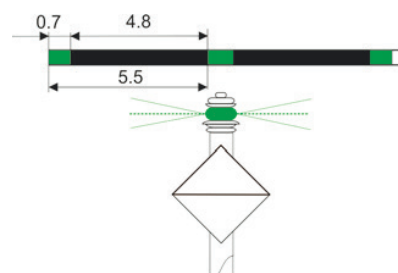
Рисунок 6

Колір: червоний / білий

Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: квадратний щит (з горизонтальними і вертикальними діагоналями), верхня половина якого забарвлена у зелений, а нижня — у білий кольори

Вогонь (якщо встановлено): зелений ритмічний вогонь



3. ВИКОРИСТАННЯ ЗНАКІВ

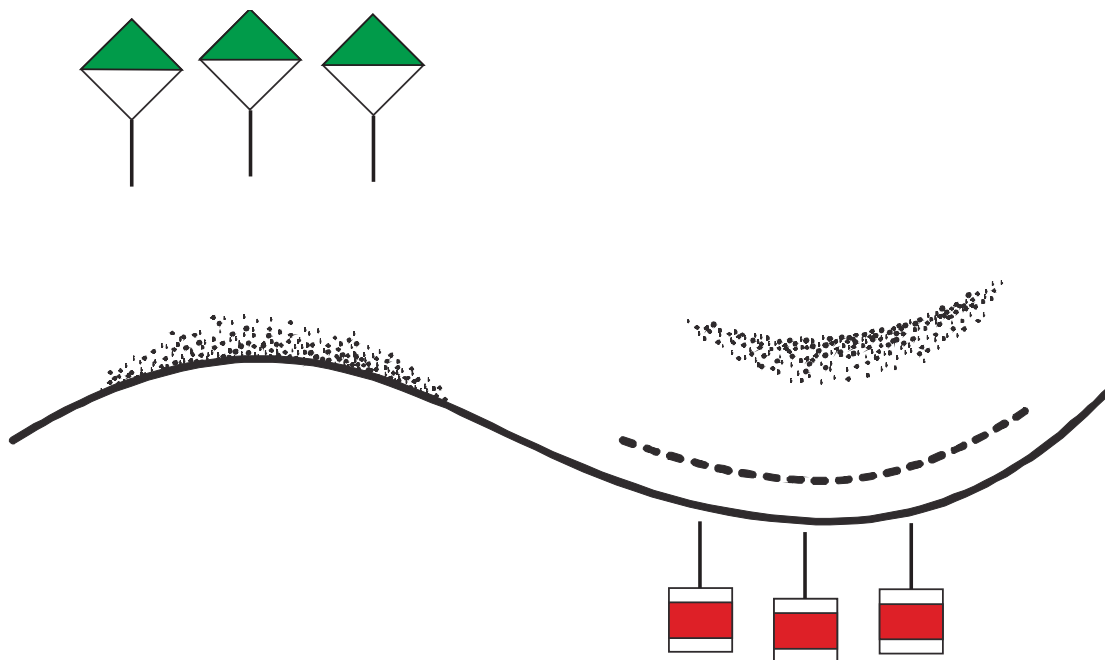
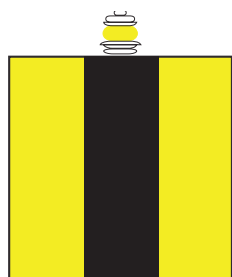


Рисунок 7

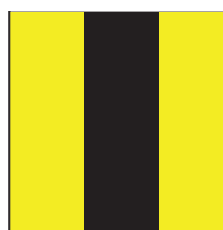
В. ПЕРЕВАЛЬНІ ЗНАКИ

Ці знаки показують місце, де фарватер переходить від одного берега до іншого, і позначають також вісь цього перевалу.

1. ПРАВИЙ БЕРЕГ



4.C З вогнем



4.D Без вогню

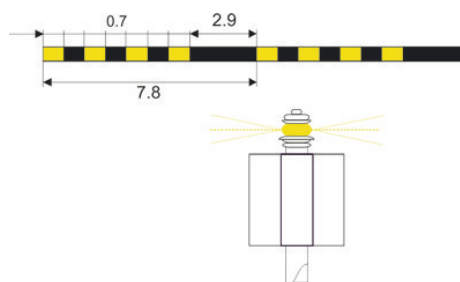
Рисунок 8

Колір: жовтий / чорний

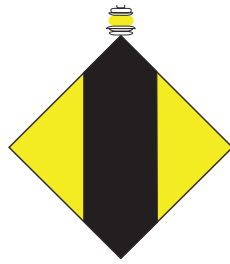
Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: жовтий квадратний щит (з горизонтальними і вертикальними сторонами) з чорною вертикальною смугою посередині

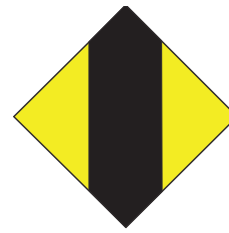
Вогонь (якщо встановлено): жовтий проблісковий або затемнювальний вогонь — з парною характеристикою, за винятком пробліскового ритму з групами із двох проблісків



2. ЛІВИЙ БЕРЕГ



5.C З вогнем



5.D Без вогню

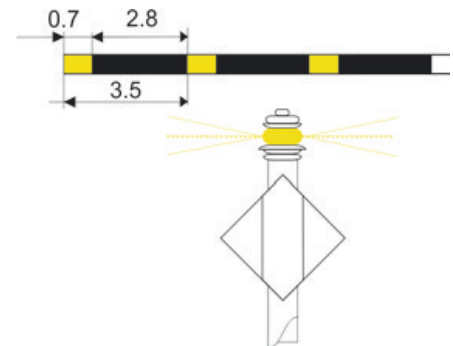
Рисунок 9

Колір: жовтий / чорний

Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: жовтий квадратний щит (з горизонтальними і вертикальними діагоналями) з чорною вертикальною смугою посередині

Вогонь (якщо встановлено): жовтий проблісковий або затемнювальний вогонь — з непарною характеристикою, за винятком пробліскового ритму з групами із трьох проблісків



3. ВИКОРИСТАННЯ ЗНАКІВ

3.1 Просте показання перевалу

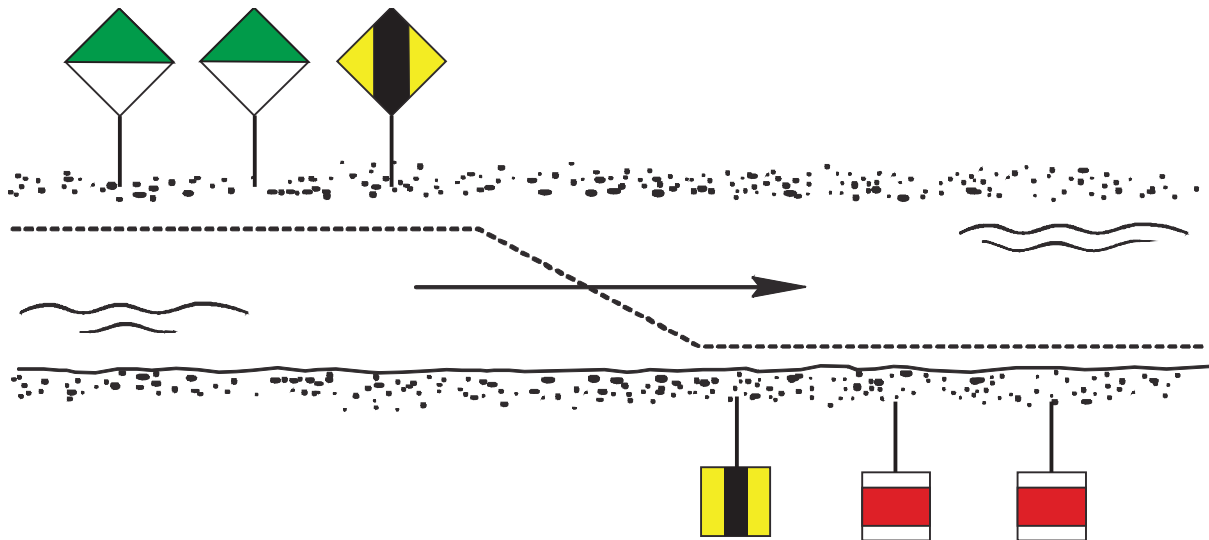


Рисунок 10

3.2 Показання осі довгого перевалу

Два однакові сигнальні знаки, встановлені на одному й тому самому березі один за одним, до того ж перший нижче другого, утворюють створне загородження, яке служить для показання осі довгого перевалу.

Вогні (якщо встановлено): жовті (ритм переднього і заднього вогнів повинен бути однаковим, але задній вогонь може бути постійним).

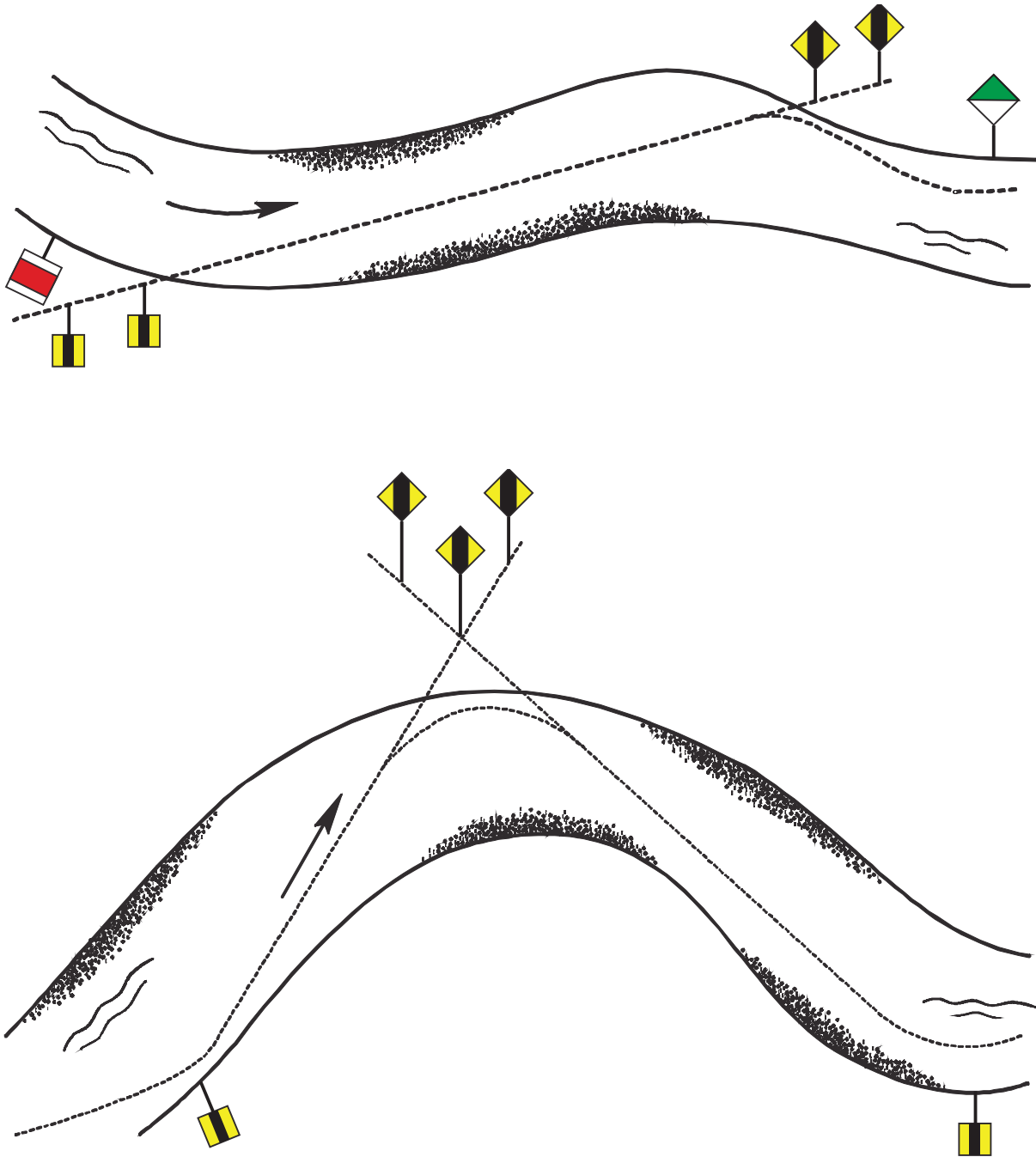


Рисунок 11

IV. СИГАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО ОГОРОДЖУЮТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ МІСЦЯ І НАВІГАЦІЙНІ ПЕРЕШКОДИ

A. НЕРУХОМІ СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ

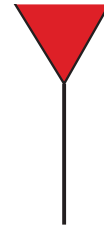
1. Правий берег

Колір: червоний

Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: червоний конус вершиною донизу

Вогонь (якщо встановлено): червоний ритмічний вогонь



4.F

Рисунок 12

2. Лівий берег

Колір: зелений

Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: зелений конус вершиною догори

Вогонь (якщо встановлено): зелений ритмічний вогонь



5.F

Рисунок 13

3. Розгалуження

Колір: червоний / зелений

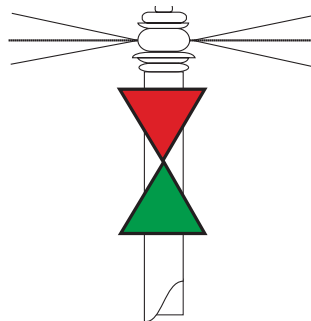
Форма: стояк з топовим знаком

Топовий знак: червоний конус вершиною донизу над зеленим конусом вершиною догори

Вогонь (якщо встановлено): білий безперервний частий проблісковий вогонь або білий ізофазний вогонь (може бути замінено групопроблісковим вогнем з трьома проблісками у групі)



Період



6.A



6.B

Рисунок 14

Зазначені вищі конуси можуть бути замінені трикутними білими щитами, обведеними червоною або зеленою смугою.

4. Відгалуження, гирла і входи у порти

У місцях наближення до відгалужень, гирл і входів у порти береги з обох сторін водного шляху можуть позначатися до розділювального молу сигнальними знаками, які зазначені вище у пунктах 1 і 2, рисунки 12 і 13. Судна, які входять у порт, вважаються такими, що йдуть угору за течією.

В. ПЛАВУЧІ ЗНАКИ

1. Правий берег

Колір: горизонтальні червоні і білі смуги

Форма: буй-швемер або швемер

Топовий знак: червоний циліндр

Вогонь (якщо встановлено): червоний ритмічний вогонь

Як правило, з радіолокаційним відбивачем

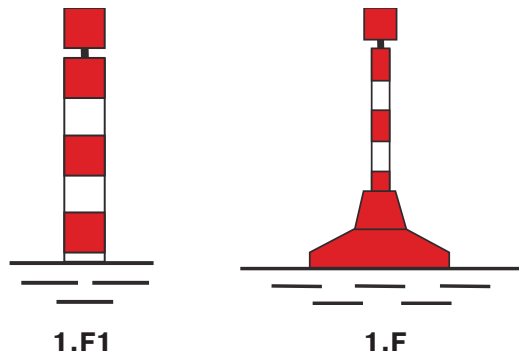


Рисунок 15

2. Лівий берег

Колір: горизонтальні зелені і білі смуги

Форма: буй-швемер або швемер

Топовий знак: зелений конус вершиною догори

Вогонь (якщо встановлено): зелений ритмічний вогонь

Як правило, з радіолокаційним відбивачем

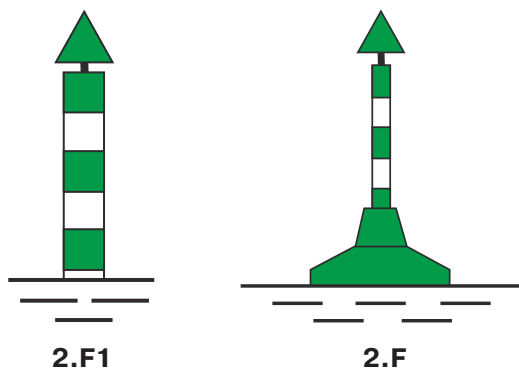


Рисунок 16

Приклади застосування сигнальних знаків, зазначених у розділах II і IV

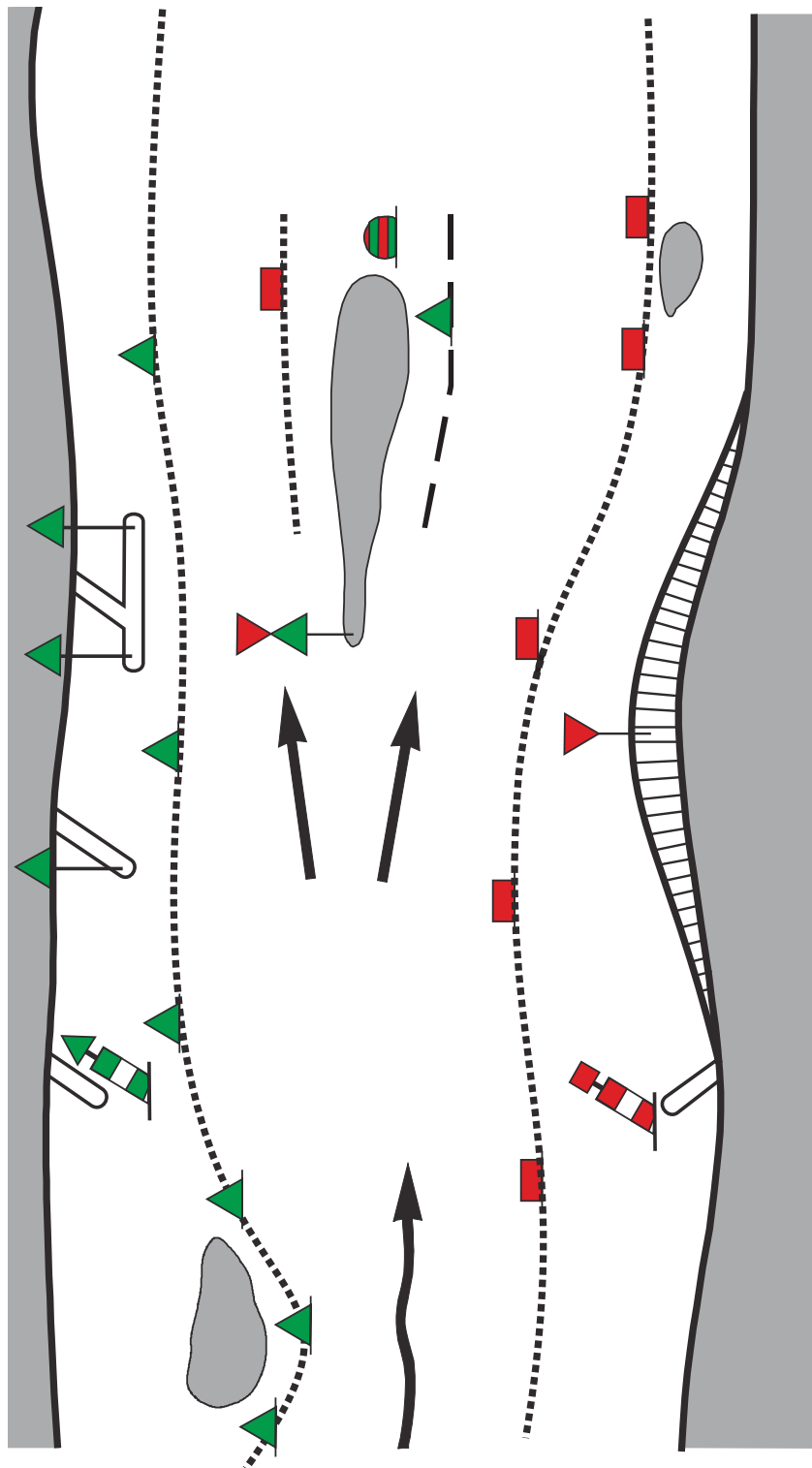


Рисунок 17

IV-БІС ІНША СИГНАЛІЗАЦІЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ МІСЦЬ І ПЕРЕШКОД НА ВОДНОМУ ШЛЯХУ

А. ДОЗВОЛЕНО ПРОХІД З ВІЛЬНОЇ СТОРОНИ БЕЗ ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ

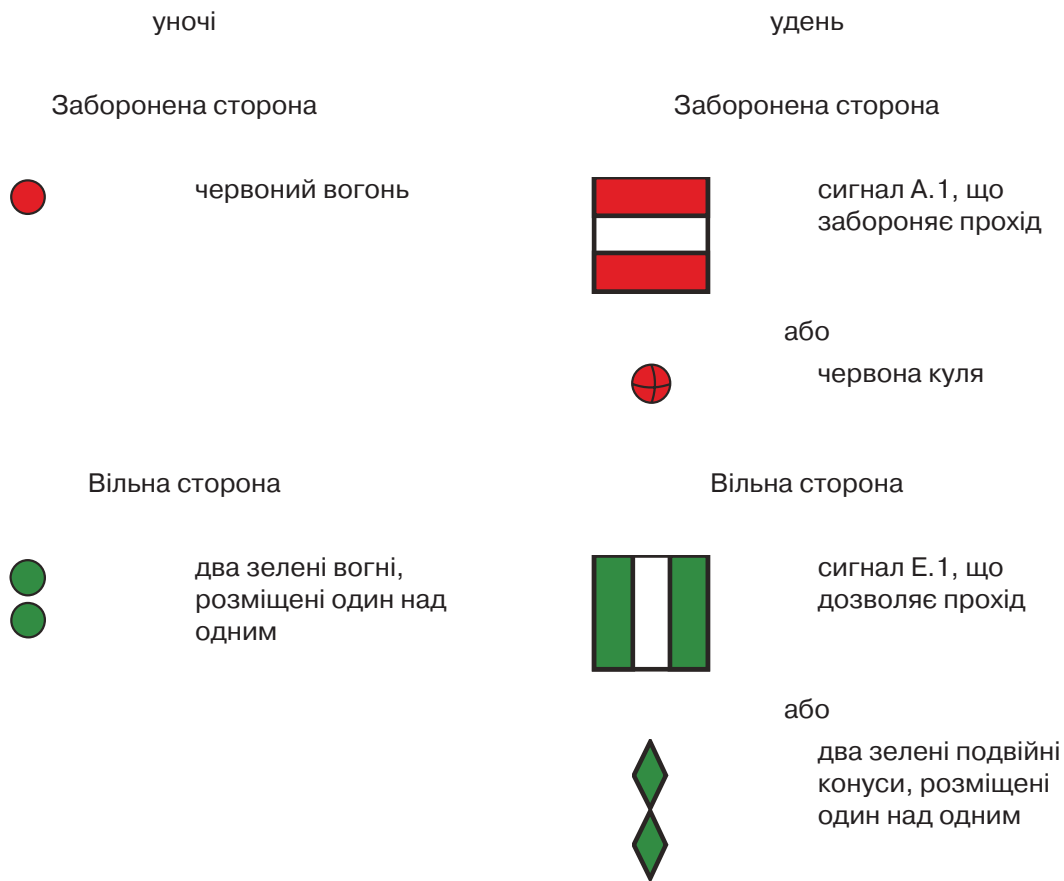


Рисунок 17-біс

Приклад:

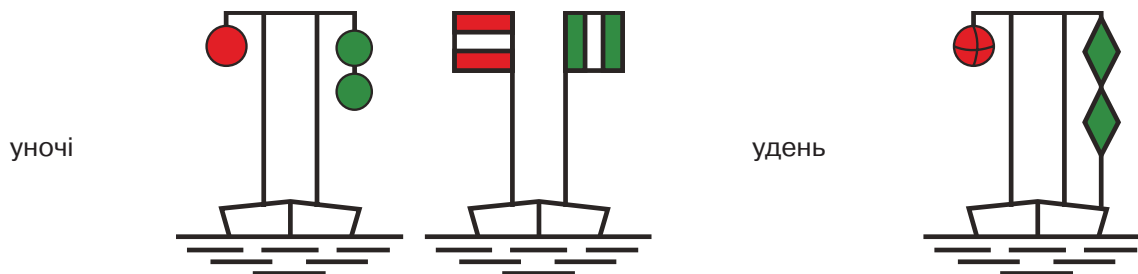


Рисунок 17-тер

В. ДОЗВОЛЕНО ПРОХІД З ВІЛЬНОЇ СТОРОНИ НА ЗНИЖЕНІЙ ШВИДКОСТІ (ДЛЯ ЗАПОБІГАННЯ ХВИЛЮВАННЮ)

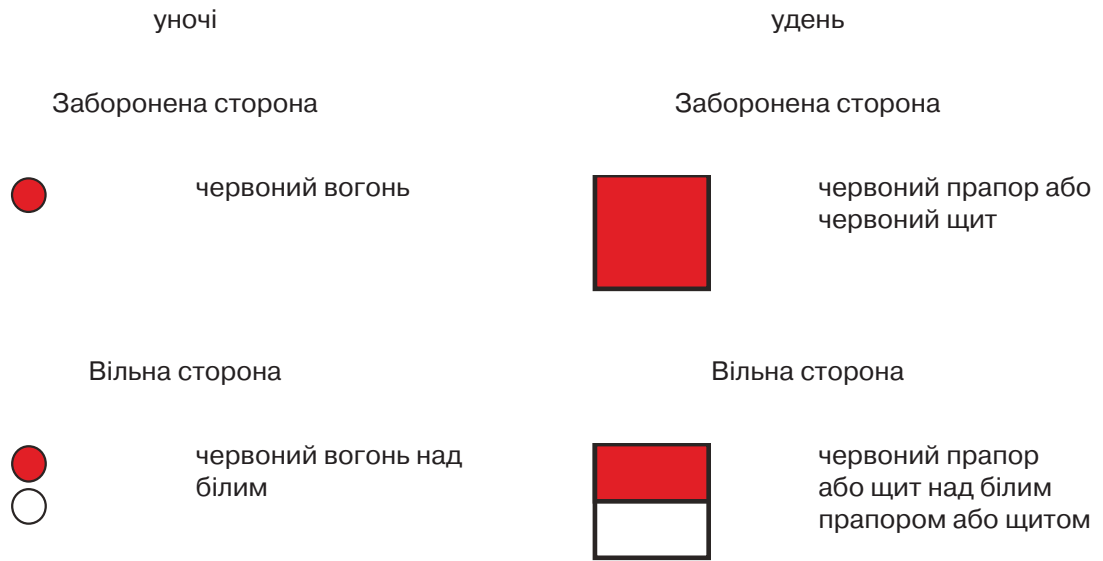


Рисунок 17-кватер

Приклад:



Рисунок 17-квінквіс

V. ДОДАТКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ ДЛЯ ПЛАННЯ З ДОПОМОГОЮ РАДІОЛОКАТОРА

A. ПОЗНАЧЕННЯ ОПОР МОСТІВ (ЗА НЕОБХІДНОСТІ)

1. Жовті буї з радіолокаційними відбивачами (встановлюють вище і нижче за течією від опор)

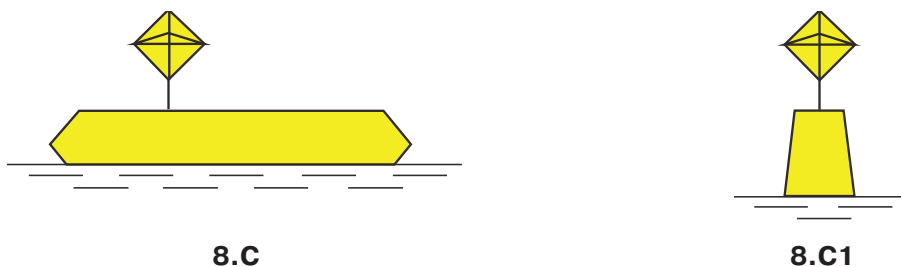


Рисунок 18

2. Жердина з радіолокаційним відбивачем, яку встановлюють вище і нижче за течією від мостових опор

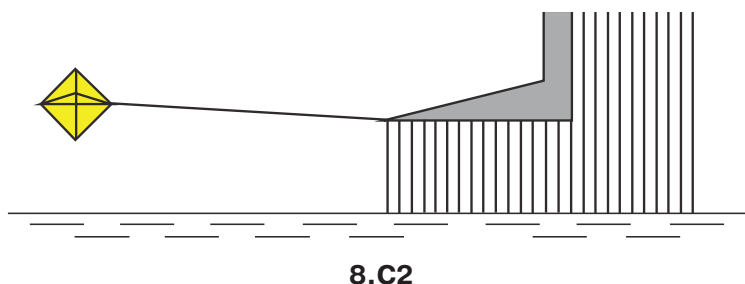


Рисунок 19

B. ПОЗНАЧЕННЯ ПОВІТРЯНИХ ЛІНІЙ ЕЛЕКРОПЕРЕДАЧІ (ЗА НЕОБХІДНОСТІ)

1. Радіолокаційні відбивачі, які встановлюють на лінії електропередачі (дають радіолокаційне зображення у вигляді ряду точок, які позначають повітряну лінію електропередачі)

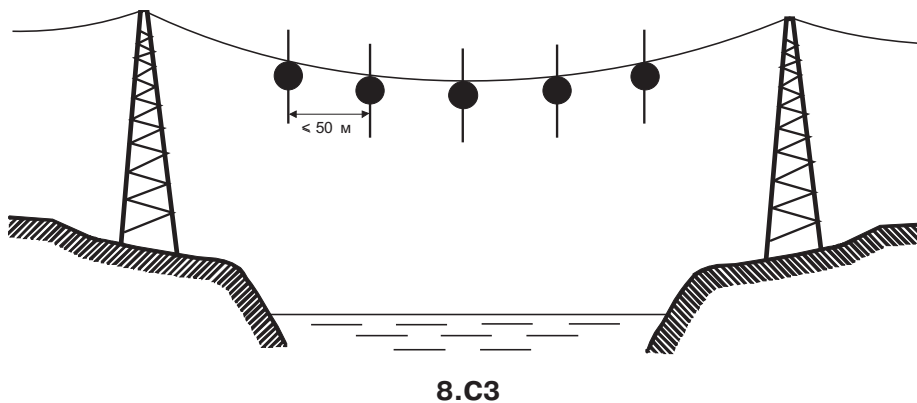
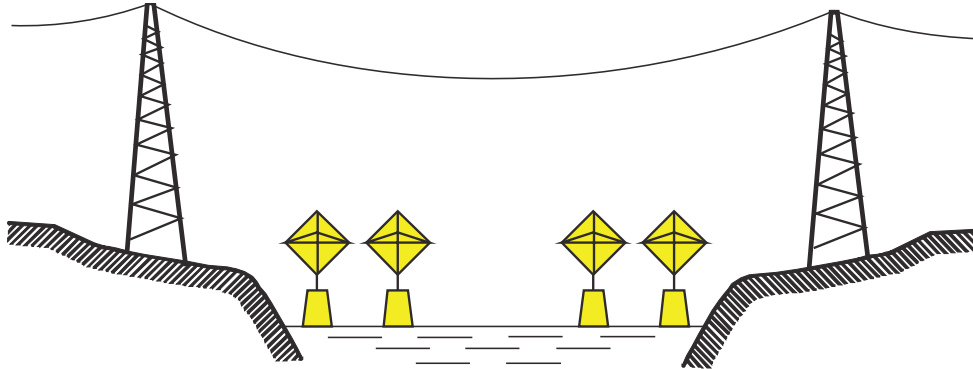


Рисунок 20

2. Радіолокаційні відбивачі, розміщені на жовтих буях, які встановлюють парами біля кожного берега (кожна пара дає радіолокаційне зображення у вигляді двох розміщених поруч точок, які позначають повітряну лінію електропередачі)



8.С4

Рисунок 21

VI. ДОДАТКОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ НА ОЗЕРАХ І ШИРОКИХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ

А. СИГНАЛЬНІ ЗНАКИ, ЩО ОГОРОДЖУЮТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ МІСЦЯ, НАВІГАЦІЙНІ ПЕРЕШКОДИ І ПЕРЕШКОДИ ОСОБЛИВОГО ХАРАКТЕРУ

1. Кардинальні знаки

Визначення квадрантів і знаків

Чотири квадранти (Північ, Схід, Південь і Захід) обмежені дійсними пеленгами ПнЗх–ПнСх, ПнСх–ПдСх, ПдСх–ПдЗх, ПдЗх–ПнЗх, які взято з позначуваного об'єкта.

Кардинальний знак називають за назвою квадранта, в якому він перебуває.

Назва кардинального знака показує, що по відношенню до цього знака потрібно проходити у квадранті, назву якого має цей знак.

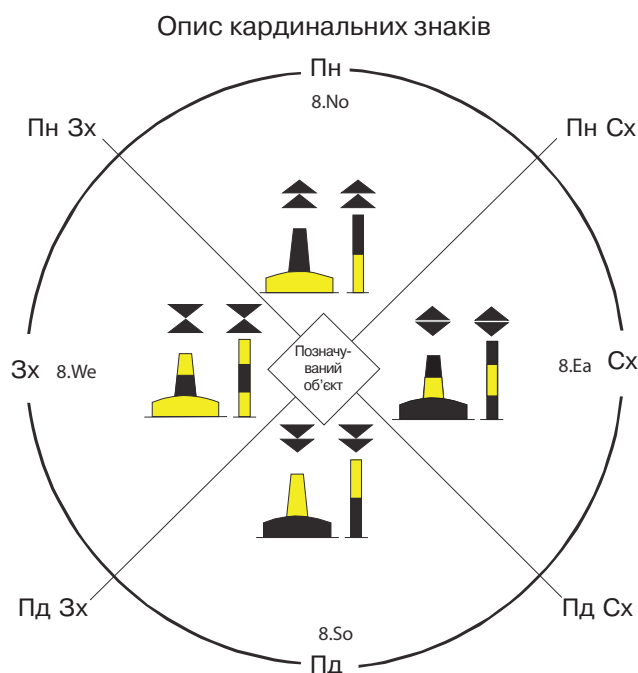


Рисунок 22

Кардинальний знак Північ

Колір: верхня частина — чорна, нижня частина — жовта

Форма: віха або швемер з топовим знаком

Топовий знак: два розміщені один над одним чорні конуси вершинами догори

Вогонь: (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: безперервний дуже частий проблисковий або безперервний частий проблисковий

Кардинальний знак Схід

Колір: чорний з однією широкою горизонтальною смугою жовтого кольору

Форма: віха або швемер з топовим знаком

Топовий знак: два розміщені один над одним чорні конуси основою один до одного

Вогонь: (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: дуже частий групоблисковий або частий групоблисковий з трьома проблисками у групі

Кардинальний знак Південь

Колір: верхня частина — жовта, нижня частина — чорна

Форма: віха або швемер з топовим знаком

Топовий знак: два розміщені один над одним чорні конуси вершинами донизу

Вогонь: (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: дуже частий групоблисковий або частий групоблисковий із шістьма проблисками у групі, за якими йде один тривалий проблиск тривалістю не менше 2 секунд

Кардинальний знак Захід

Колір: жовтий з однією горизонтальною смугою чорного кольору

Форма: віха або швемер з топовим знаком

Топовий знак: два чорні конуси, розміщені один над одним, що стикаються вершинами

Вогонь: (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: дуже частий групоблисковий або частий групоблисковий з дев'ятьма проблисками у групі

2. Знаки, що позначають окремі небезпечні місця

Знак для позначення окремих небезпечних місць є знаком, який встановлюють на окремому небезпечному місці, оточеному судноплавними водами, або який поставлено на якір над таким небезпечним місцем:

Колір: чорний з однією або декількома широкими горизонтальними смугами червоного кольору

Форма: будь-яка (зазвичай швемер або віха) з топовим знаком

Топовий знак: дві чорні сфери, розміщені одна над одною

Вогонь (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: групоблисковий з двома проблесками у групі

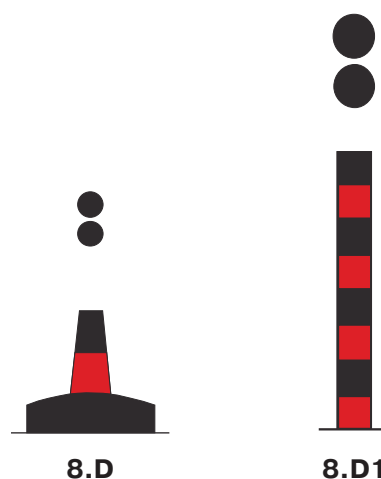


Рисунок 23

В. ПОЗНАЧЕННЯ ОСІ ФАРВАТЕРУ, СЕРЕДИНИ ФАРВАТЕРУ І МІСЦЬ ПРИЧАЛЮВАННЯ

Знаки для позначення безпечних вод

Колір: вертикальні червоні і білі смуги

Форма: сферичний буй або віха, або швемер з топовим знаком

Топовий знак (якщо встановлено): одна сфера червоного кольору

Вогонь (якщо встановлено):

колір: білий

ритм: ізофазний, регулярно затемнювальний з одним довготривалим проблеском кожні 10 секунд або сигнал «А» азбуки Морзе

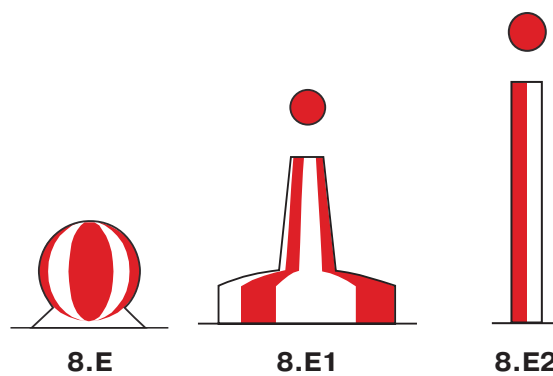


Рисунок 24

С. СИГНАЛІЗАЦІЯ МЕТЕОРОЛОГІЧНОЇ ОБСТАНОВКИ НА ОЗЕРАХ

Попередження про необхідність дотримуватися обережності

Попередження про необхідність дотримуватися обережності подається за допомогою жовтого проблескового вогню з кількістю проблесків майже 40 за хвилину.

Попередження про необхідність дотримуватися обережності означає можливість появи небезпечних явищ без зазначення часу їх виникнення.

Попередження про небезпеку, яка загрожує

Попередження про небезпеку, яка загрожує, подається за допомогою жовтого проблескового вогню з кількістю проблесків майже 90 за хвилину.

Сигнал небезпеки попереджає про неминучі небезпечні явища.

VII. СИГНАЛІЗАЦІЯ ЗАБОРОНЕНИХ АБО РЕГЛАМЕНТОВАНИХ ЗОН

1. Спеціальні знаки

Колір:	жовтий
Форма:	будь-яка, але що відрізняється від форм знаків судноплавної обстановки
Топовий знак (якщо встановлено):	знак у вигляді «X» жовтого кольору
Вогонь (якщо встановлено):	
колір:	жовтий
ритм:	будь-який, за винятком ритмів, що описані у розділі VI

2. Характер заборони або обмеження слід, по можливості, показувати у письмовому вигляді (наприклад, на картах) і за допомогою інформації на місці.

Інформацію на місці можна наносити на жовті буї. Її можна також подавати топовими фігурами, що встановлені на буї, замість топової фігури, зазначеної вище. Наприклад, буї, що огорожують зону, повністю заборонену для судноплавства, можуть нести древко із жорстким трикутним прапорцем червоного кольору.

Інформацію можна подавати щитами, встановленими на березі і які є одним зі знаків заборони чи обмеження, передбачених у розділах I.A та I.E додатка 7. Ці щити у разі потреби доповнюють стрілкою, яка вказує напрямок ділянки, до якої належить даний знак (див. розділ II.3 додатка 7).

3. Якщо через прибережну зону, заборонену чи регламентовану для одного або декількох видів суден чи робіт, проходить фарватер, у якому на один із цих видів суден або діяльності не поширюється дана заборона чи дане обмеження (за виключенням входу у порт, де діють положення розділу II), сторони цього фарватеру також можуть позначатися жовтими буями. У разі потреби верхня частина обох буїв може зафарбовуватися у червоний колір праворуч та у зелений колір ліворуч по відношенню до судноводія, який виходить з фарватеру.

Встановлені на березі щити E.15–E.20, передбачені у додатку 7, вказують характер дозволу (наприклад, щит «Воднолижний спорт дозволено» встановлюється для позначення фарватеру, призначеного для водних лиж, у зоні, де заборонено будь-яке судноплавство або лише катання на водних лижах); їх може бути доповнено стрілкою, передбаченою у розділі II.3 додатка 7.

Якщо через зону, вільну для різних видів діяльності, проходить фарватер, на якому дозволено лише один вид діяльності, сторони цього фарватеру може бути огорожено так само, як і у попередньому випадку. Щит на березі може вказувати на характер дозволеного виду діяльності.

VIII. БУЇ РІЗНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Буї, що потрібні для зазначених вище цілей, повинні бути переважно білого кольору. На них можуть наносити піктограми.

IX. ВХОДИ У ПОРТ

1. Сигналізація входу

Удень:

з лівого борту при вході:

пристрій червоного кольору, як правило циліндричної форми, або стояк із циліндричною топовою фігурою червоного кольору, або нанесений на молу червоний прямокутник;

з правого борту при вході:

пристрій зеленого кольору, як правило конічної форми, або стояк з конічною топовою фігурою зеленого кольору, або нанесений на молу зелений трикутник вершиною догори.

Уночі:

денні сигнальні знаки, описані вище, можуть бути освітлені.

Якщо використовуються вогні:

з лівого борту при вході: червоний, як правило, ритмічний вогонь;

з правого борту при вході: зелений, як правило, ритмічний вогонь.

У деяких випадках використовується лише один із цих вогнів.

2. Ці знаки можуть також використовувати для позначення входу до судноплавних приток, відгалужень і затонів.

Ілюстрації до положень розділів VI, VII і IX наведено на рисунку 25.

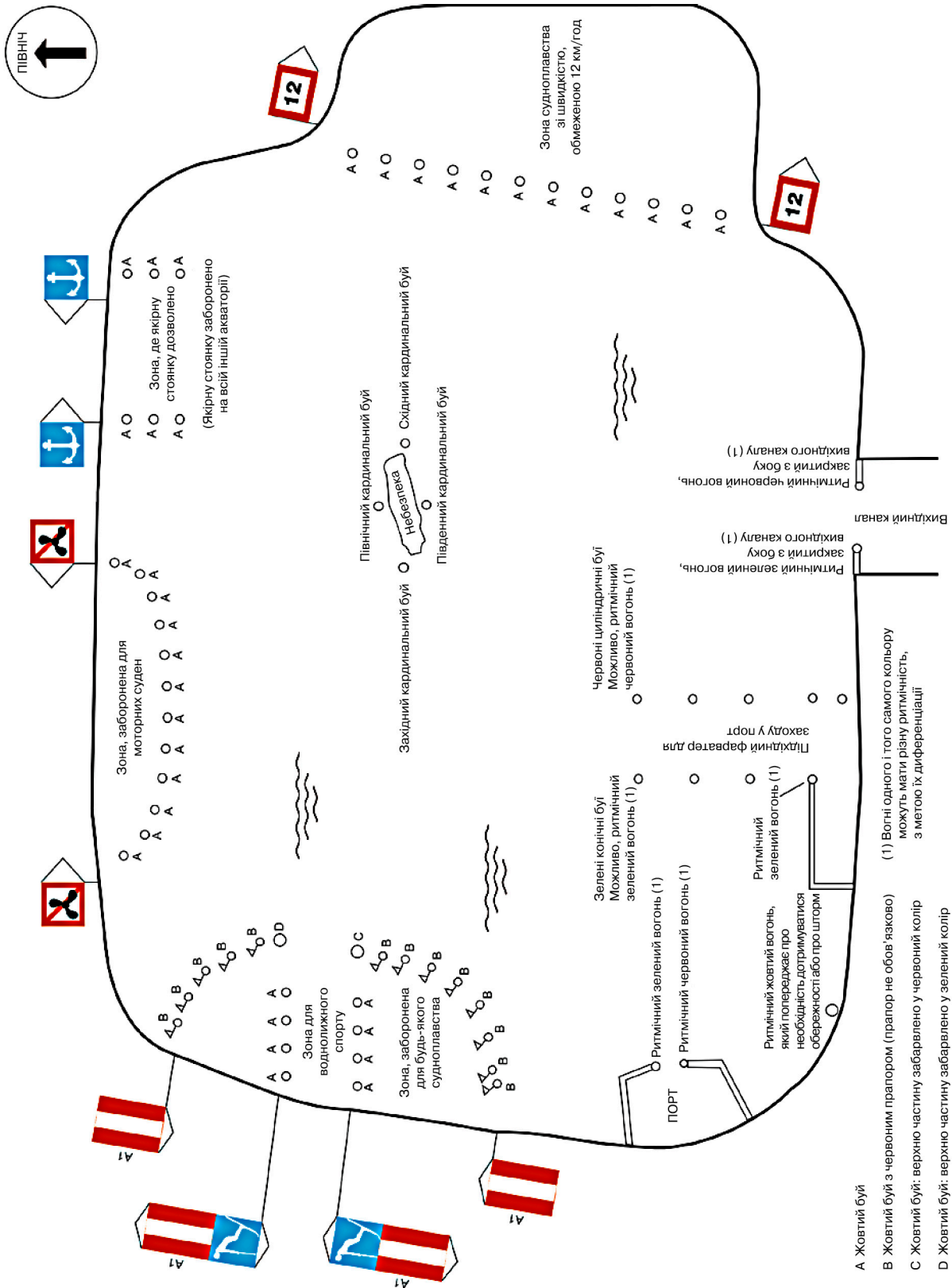


Рисунок 25

Додаток 9
ЗРАЗОК ЖУРНАЛУ ОБЛІКУ ВІДПРАЦЬОВАНИХ МАСТИЛ

Сторінка 1

Порядковий номер _____

_____ Тип судна

_____ Назва судна

Єдиний європейський іден-
тифікаційний номер судна
або офіційний номер:

Місце видачі:

Дата видачі:

Цей журнал складено з _____ сторінок

Печатка і підпис представника компетентного органу, який видав цей журнал

Сторінка 2

Видача журналів обліку відпрацьованих мастил

Перший журнал обліку відпрацьованих мастил з порядковим номером 1 на сторінці 1 видається компетентним органом при пред'явленні чинного свідоцтва про догляд судна або іншого свідоцтва, яке визнано рівноцінним. Цей орган вказує також відомості, зазначені на сторінці 1.

Усі наступні журнали, яким присвоюються послідовні порядкові номери, видаються компетентним органом, але лише після пред'явлення попереднього журналу. На попередній журнал наноситься позначка «недійсний», що не стирається. Попередній журнал після його оновлення повинен зберігатися на борту протягом не менше шести місяців після внесення до нього останнього запису.

Сторінка 3 і наступні

1. Мастиловмісні відходи, що утворюються під час експлуатації судна, які було прийнято:

1.1 Відпрацьовані мастила: _____ л

1.2 Підсланева вода з:

кормового машинного відділення _____ л

носового машинного відділення _____ л

інших приміщень _____ л

1.3 Інші мастиловмісні відходи:

використане ганчір'я: _____ кг

відпрацьовані мастильні речовини: _____ кг

використані фільтри: _____ штук

ємності: _____ штук

2. Зауваження:

2.1 Відходи, у прийманні яких відмовлено _____

2.2 Інші зауваження _____

Місце: _____ Дата: _____

Печатка і підпис представника
приймального пункту

Додаток 10
ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ПАРАМЕТРИ РАДІОЛОКАЦІЙНОЇ УСТАНОВКИ

(Положення відсутні⁷)

⁷ Приписи стосовно загальних технічних параметрів радіолокаційної установки буде додано до «Рекомендацій щодо узгоджених на європейському рівні технічних приписів, які застосовуються до суден внутрішнього плавання» (Резолюція № 61).

Додаток 11
КОНТРОЛЬНИЙ ПЕРЕЛІК
ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ ПРИ БУНКЕРУВАННІ

Номер: _____ Рік: _____

Судно-бункерувальник / Бункерувальна станція / Автоцистерна	Судно, яке бункерують
Найменування:	Найменування:
Єдиний європейський ідентифікаційний номер / офіційний номер судна:	Єдиний європейський ідентифікаційний номер / офіційний номер судна:
Судноводій:	Судноводій:
Керівник бункерування:	Особа, яка відповідальна за процедуру бункерування (контролер бункерування):

	Заливні горловини			Усього
	1	2	3	
Розташування заливної горловини (наприклад, корма лівого борту; танк носового підрулюючого пристрою; ...)				
Ємність танків, що заправляються через зазначені заливні горловини:				
Вміст танка перед початком бункерування згідно з показниками рівня наповнення танка:				
Незаповнена ємність танка безпосередньо до заливної горловини:				
Узгоджена залишкова кількість:				

Загальні заходи:

- Пришвартовування між судном, яке бункерують, і судном-бункерувальником / бункерувальною станцією виконано належним чином та проконтрольовано.
- Освітлення є достатнім для контролю за процедурою бункерування.
- Забезпечено зв'язок між керівником бункерування і контролером бункерування.
- Шланги не зазнають розтягального навантаження і перекручування; дотримано мінімальних радіусів заокруглення.

Процедура бункерування • з використанням • без використання захисту від переповнення (автоматичного пристрою вимкнення)

У разі використання заправного шланга з закраїною або зі швидкорознімним з'єднанням:

- З'єднання заправного шланга з заливною горловиною перевірено і перебуває у справному робочому стані.

У разі використання заправного шланга з наконечником:

- Контролер бункерування ознайомлений з методами експлуатації наконечника і може привести у дію пристрій аварійної зупинки.
- Наконечник достатньо глибоко занурений у заливну горловину і закріплений у цьому положенні.

Дата: _____

Місце (км річки, номер причалу): _____

Початок процедури бункерування (час): _____

Керівник бункерування:

Підпис

Контролер бункерування:

Підпис

Закінчення процедури бункерування (час): _____

Державна установа «Держгідрографія»
ФДУ «Укрморкартографія»
пр-т Гагаріна, 23, м. Київ, 02094

Свідоцтво про внесення до державного реєстру видавців,
виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 2469 від 25.04.2006 р.

Тел.: (044) 292-64-44, 292-60-24

Тираж 2 прим.