

# Правила плавания по внутренним водным путям

## Российской Федерации.

Утверждены Приказом Минтранса России  
от 14 октября 2002 г. № 129

В этой главе даны выдержки из правил плавания по внутренним водам РФ в том, что имеет отношение к шлюпке, как парусному и маломерному судну.

### 1. Общие положения.

1. Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (далее - КВВТ) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № И, ст. 1001).

Правила действуют на внутренних водных путях, открытых в установленном порядке для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом.

2. В целях понимания настоящих Правил используются следующие термины и определения:

- **судно** — самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст. 3 КВВТ);

- **самоходное транспортное судно** – самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировку судов и иных плавучих объектов (ст. 3 КВВТ);

- **скоростное судно** — судно, скорость движения которого составляет 30 километров в час и более (пункт 4 ст. 95 КВВТ);

- **маломерное судно** – самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст. 11.7 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее - КОАП) (собрание законодательства Российской Федерации 2002 г., часть 1, № 1, ст. 1);

- любое судно, передвигающееся с помощью паруса (далее **парусное судно**); судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку (далее **самоходное судно**);

- судно, предназначенное для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами (далее **паром**);

- любое сооружение и устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном (далее **плот** (соединение плавучего материала);

- судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами (далее **буксируемый состав**);

- жесткое соединение судов, приводимое в движение толкачом

(самоходным судном) (далее **толкаемый состав**);

- судно, не стоящее на якоре, не ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению, другому стоящему судну и не стоящее на мели (далее **судно на ходу**);

- судно, стоящее на якоре, ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению или другому стоящему судну (далее **судно на стоянке**);

- судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность, (далее **судно, занятое ловом рыбы**);

- наименьшая скорость судна, при которой оно сохраняет управляемость в данных условиях и обстоятельствах (далее **минимальная скорость**);

- выбранная скорость, которая позволяет обеспечивать безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами (далее **безопасная скорость**);

- частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной (далее **пропуск**);

- часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте (далее **судовой ход**);

- визуальная видимость менее 1,0км (далее **ограниченная видимость**).

3. Настоящие Правила распространяются на экипажи судов, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих судоходство на внутренних водных путях, связанных с эксплуатацией и использованием плавучих объектов, содержанием судоходных водных путей и гидротехнических сооружений при плавании по внутренним водным путям Российской Федерации.

4. В дополнение к Правилам государственные речные судоходные инспекции бассейнов определяют особенности движения судов в отдельных бассейнах и их участках.

5. К плаванию по внутренним водным путям Российской Федерации допускаются суда, зарегистрированные в установленном порядке в Государственном судовом реестре Российской Федерации, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

Плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом Российской Федерации. На основании решения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства (статья 23 КВВТ).

### **Ночная ходовая сигнализация.**

69. Самоходное маломерное судно должно нести:

- топовый огонь;
- бортовые огни;
- кормовой огонь.

Бортовые огни могут быть скомбинированными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части.

71. Парусные суда должны нести:

- суда длиной 20 и более метров — бортовые огни, кормовой огонь и два круговых огня около топа мачты, расположенные вертикально, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний — зеленым;

- суда длиной от 7 до 20 метров - бортовые огни, кормовой огонь. При этом огни могут быть объединены в одном фонаре, установленном в верхней части мачты;
- суда длиной менее 7 метров — белый круговой огонь, расположенный на мачте; при приближении других судов это судно должно, кроме этого, освещать парус белым огнем;
- парусное судно, идущее под мотором или под парусом и мотором, должно нести огни как одиночное самоходное судно.

72. Шлюпки судов должны иметь белый круговой огонь и показывать его при приближении других судов.

### **Движение маломерных судов по внутренним водным путям.**

145. Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование немаломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

146. Если два маломерных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то применяются следующие правила:

- маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным немоторным судам;
- маломерные немоторные суда и суда, не идущие под парусом, должны уступать дорогу парусным судам.

147. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно следующим правилам:

- когда суда идут разными галсами, идущее левым галсом должно уступить дорогу другому судну;
- когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

148. Маломерные и парусные суда при необходимости могут пересекать судовую ход (полосу движения, рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судового хода, как правило, за кормой проходящих судов.

Пересечение должно производиться под углом, близким к прямому, и в возможно короткий срок.

149. Маломерным и парусным судам запрещается:

- маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, земснарядов, плавучих кранов и т.д. и в промежутках между ними;
- останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;
- выходить на судовую ход при ограниченной (менее 1 км) видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.

154. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняемое судно должно обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.

При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.

## **Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72).**

В данной главе приводятся выдержки из книги «Руководство по Правилам предупреждения столкновения (МППСС-72) английских морских специалистов Коккрофт А.Н. и Ламеер Дж.Н.Ф.

### **Часть А. Общее положение**

#### **Правило 3. Общие определения.**

В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

(a) Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

(b) Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.

(c) Термин «парусное судно» означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.

(d) Термин «судно, занятое ловом рыбы» означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относятся к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.

(e) Слово «гидросамолет» означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

(f) Термин «судно, лишенное возможности управляться» означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

(g) Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» охватывает (но не исчерпывает) следующие суда:

(i) судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;

(ii) судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;

(iii) судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;

(iv) судно, занятое обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;

(v) судно, занятое работами по устранению минной опасности;

(vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса.

(h) Термин «судно, стесненное своей осадкой» означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубинами существенно ограничено в возможности отклониться от курса, которым оно следует.

(i) Термин «на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

(j) Слова «длина» и «ширина» судна означают его наибольшую длину и ширину.

(к) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуально наблюдаться с другого.

(l) Термин «ограниченная видимость» означает любые условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада сильного ливня, песчаной бури или по каким-либо другим подобным причинам.

## **Часть Б. Правила плавания и маневрирования.**

### **Правило 5.Наблюдение.**

Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем, чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения

### **Правило 12 Парусные суда**

(a) Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом:

(i) когда суда идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;

(ii) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

(iii) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

(b) По этому Правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении — сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.

Комментарий:

Пункт (a)(iii) включен для того, чтобы привести это Правило в соответствие с международными Правилами проведения гонок яхт. Остальные пункты идентичны с Правил 17 «Правил 1960 года».

Парусное судно, которое обязано уступить дорогу другому парусному судну, должно предпринять заблаговременные и решительные действия для расхождения на безопасном расстоянии, а другое судно должно пытаться идти прежним курсом и скоростью, однако изменения ветра могут сделать это затруднительным.

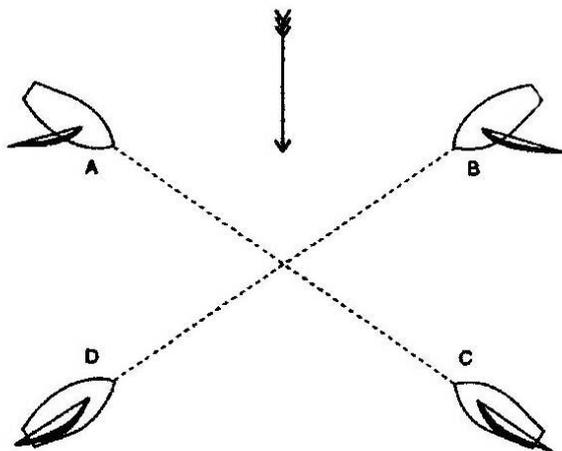


Рис 37. Правило расхождения парусных судов.

*A – судно A уступает дорогу судам B, C и D; B – судно B уступает дорогу судну C и сохраняет курс и скорость относительно судов A и D; C – судно C сохраняет курс и скорость относительно судов A, B и D; D – судно D уступает дорогу судам B и C и сохраняет курс и скорость относительно судна A.*

#### Исключения

Парусное судно, приближающееся к другому парусному судну с направления более  $22,5^\circ$  позади траверза, является обгоняющим судном и должно держаться на расстоянии независимо от направления ветра. Парусное судно также должно уступить дорогу всякому парусному судну, которое занято ловом рыбы или не управляется и показывает соответствующие огни или знаки.

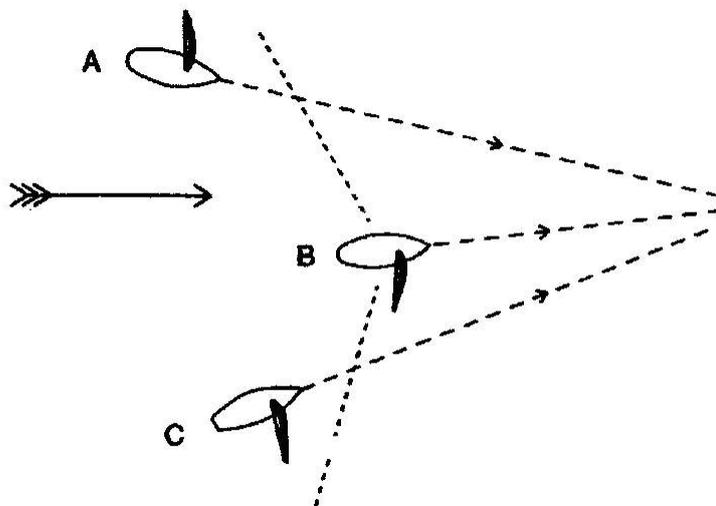
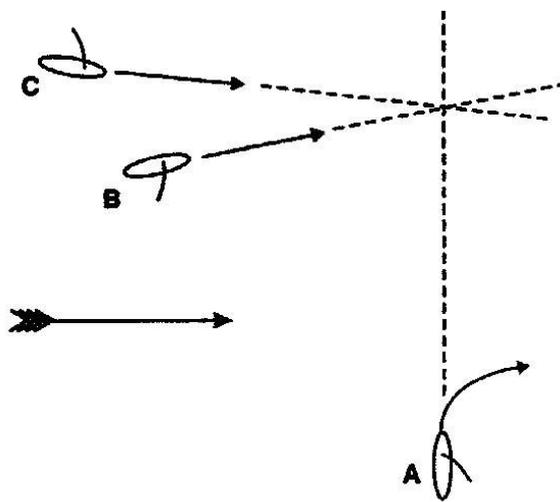


Рис 38. Правило обгона парусных судов.

*Суда A и C, приближающиеся к судну B с направления более двух румбов позади его траверза, являются обгоняющими и должны держаться в стороне от него.*

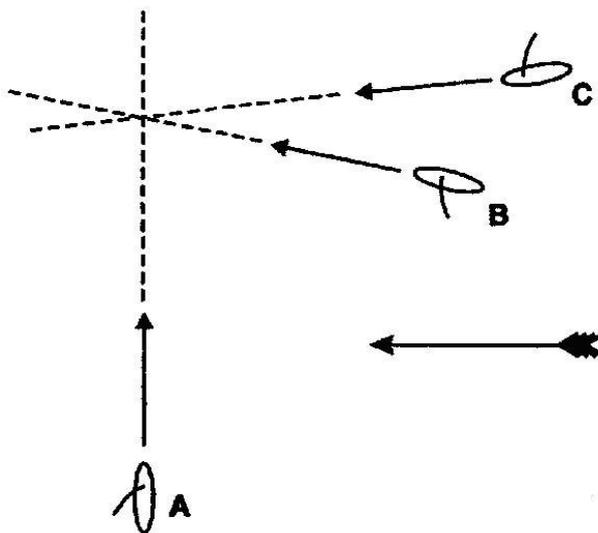
#### Сомнительный случай

Пункт (a)(iii) включает вызывающий сомнения случай, когда парусное судно, идущее левым галсом, видит ночью зеленый огонь другого парусного судна с наветренной стороны и не может определить, идет ли другое судно таким же галсом и обязано уступить дорогу или же оно идет правым галсом и обязано сохранять свой курс и скорость. В таких обстоятельствах оно обязано держаться на расстоянии, предпочтительно по ветру, принимая во внимание тот факт, что другое судно может предпринять действия для избежания столкновения (рис 39).



*Рис 39. Правила расхождения судов в сомнительных ситуациях.  
Судно А уступает дорогу судну С и сохраняет курс и скорость относительно судна В. В сомнительных случаях судно А должно уступить дорогу судам С и В.*

Парусное судно, которое идет правым галсом и видит ночью красный огонь другого парусного судна с наветренной стороны, может быть также не в состоянии определить, идет ли другое судно левым или правым галсом. Однако другое судно обязано уступить дорогу в любом случае, поэтому следует сохранять курс и скорость (рис 40).



*Рис 40. Правила расхождения с судами, идущими с наветренной стороны.  
Судно А сохраняет курс и скорость относительно судов В и С.*

### **Правило 18. Взаимные обязанности судов.**

За исключением случаев, когда Правила 9, 10 и 13 требуют иного:

- (a) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу:
  - (i) судну, лишенному возможности управляться;
  - (ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;
  - (iii) судну, занятому ловом рыбы;
  - (iv) парусному судну.
- (b) Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:
  - (i) судну, лишенному возможности управляться;
  - (ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;
  - (iii) судну, занятому ловом рыбы.

(с) Судно, занятое ловом рыбы, на ходу должно, насколько это возможно, уступать дорогу:

(i) судну, лишенному возможности управляться;

(ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать.

(d) (i) Любое судно, за исключением судна, лишенного возможности управляться, или судна, ограниченного в возможности маневрировать, не должно, если позволяют обстоятельства, затруднять безопасный проход судна, стесненного своей осадкой и выставляющего сигналы, предписанные Правилем 28.

(ii) Судно, стесненное своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего состояния.

(е) Гидросамолет на воде должен, в общем случае, держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять Правила этой части.

## **Часть С. Огни и знаки.**

### **Правило 20. Применение.**

(a) Правила этой части должны соблюдаться при любой погоде.

(b) Правила, относящиеся к огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца и в течение этого времени не должны выставляться другие огни, кроме таких огней, которые не могут быть ошибочно приняты за огни, предписанные этими Правилами, или ухудшить их видимость и отличительные характеристики, или служить помехой для должного наблюдения.

(с) Огни, предписанные настоящими Правилами, должны, если они имеются на судне, также выставляться от восхода до захода солнца в условиях ограниченной видимости и могут выставляться при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым.

(d) Правила, относящиеся к знакам, должны соблюдаться днем.

(е) Огни и знаки, предписанные этими Правилами, должны соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

### **Правило 21. Определения**

(a) «Головый огонь» представляет собой белый огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в  $225^\circ$  и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до  $22,5^\circ$  позади траверза каждого борта.

(b) «Бортовые огни» представляют собой зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту; каждый из этих огней освещает непрерывным светом дугу горизонта в  $112,5^\circ$  и установлен таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до  $22,5^\circ$  позади траверза соответствующего борта. На судне длиной менее 20 м бортовые огни могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом в диаметральной плоскости судна.

(с) «Кормовой огонь» представляет собой белый огонь, расположенный, насколько это практически возможно, ближе к корме судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в  $135^\circ$  и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до  $67,5^\circ$  в сторону каждого борта.

(d) «Буксировочный огонь» представляет собой желтый огонь, имеющий такие же характеристики, как и «кормовой огонь», описанный в пункте (с) этого Правила.

(е) «Круговой огонь» представляет собой огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в  $360^\circ$ .

(f) «Проблесковый огонь» представляет собой огонь, дающий проблески через регулярные интервалы с частотой 120 или более проблесков в минуту.

## **Правило 22. Видимость огней**

Огни, предписанные этими Правилами, должны иметь интенсивность, указанную в разделе 8 Приложения I к этим Правилам, с тем чтобы огни были видимы на следующих минимальных расстояниях:

(a) На судах длиной 50 м или более:

- топовый огонь — 6 миль;
- бортовой огонь — 3 мили;
- кормовой огонь — 3 мили;
- буксировочный огонь — 3 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 3 мили.

(b) На судах длиной 12 м и более, но менее 50 м:

- топовый огонь — 5 миль, но если длина судна менее 20 м — 3 мили;
- бортовой огонь — 2 мили;
- кормовой огонь — 2 мили;
- буксировочный огонь — 2 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили.

(c) На судах длиной менее 12 м:

- топовый огонь — 2 мили;
- бортовой огонь — 1 миля;
- кормовой огонь — 2 мили;
- буксировочный огонь — 2 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили.

(d) На малозаметных полупогруженных буксируемых судах или буксируемых объектах:

- белый круговой огонь — 3 мили.

## **Правило 25. Парусные суда на ходу и суда на веслах**

(a) Парусное судно на ходу должно выставлять:

- (i) бортовые огни;
- (ii) кормовой огонь.

(b) На парусном судне длиной менее 20 м огни, предписанные пунктом (a) этого Правила, могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом на топе или около топа мачты на наиболее видном месте.

(c) Парусное судно на ходу может, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, выставлять на топе или около топа мачты на наиболее видном месте два круговых огня, расположенные по вертикальной линии. Верхний из которых должен быть красным, а нижний — зеленым, но эти огни не должны выставляться вместе с комбинированным фонарем, разрешенным в соответствии с пунктом (b) этого Правила.

(d) (i) Парусное судно длиной менее 7 м, если это практически возможно, должно выставлять огни, предписанные пунктами (a) или (b) этого Правила, но, если это судно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или

зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(ii) Судно, идущее на веслах, может выставлять огни, предписанные этим Правилем для парусных судов, но, если оно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(e) Судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение механической установкой, должно выставлять впереди на наиболее видном месте знак в виде конуса вершиной вниз.

## **Часть. D. Звуковые и световые сигналы.**

### **Правило 32. Определения.**

(a) Слово «свисток» означает любое звукосигнальное устройство, могущее подавать предписанные звуки и соответствующее требованиям Приложения III к настоящим Правилам.

(b) Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 с.

(c) Термин «продолжительный звук» означает звук продолжительностью от 4 до 6 с.

### **Правило 33. Оборудование для подачи звуковых сигналов.**

(a) Судно длиной 12 метров и более должно быть снабжено свистком и колоколом, а судно длиной 100 метров и более должно, кроме того, быть снабжено гонгом, тон и звучание которого не могли бы быть смешаны со звуком колокола. Свисток, колокол и гонг должны соответствовать требованиям Приложения III к настоящим Правилам. Колокол и (или) гонг могут быть заменены другими устройствами, имеющими такие же соответствующие звуковые характеристики, причем всегда должна быть предусмотрена возможность подачи предписанных сигналов вручную.

(b) Судно длиной менее 12 метров не обязано иметь звукосигнальные устройства, предписанные п. (a) этого Правила, и если такое судно не имеет их, то оно должно быть снабжено другими средствами подачи эффективного звукового сигнала

### **Правило 34. Сигналы маневроуказания и предупреждения.**

(a) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судно с механическим двигателем на ходу, маневрируя так, как это разрешается или требуется настоящими Правилами, должно показать свой маневр сигналами, подаваемыми свистком, следующим образом:

- один короткий звук означает «Я изменяю свой курс вправо»;
- два коротких звука означают «Я изменяю свой курс влево»;
- три коротких звука означают «Мои движители работают на задний ход».

(b) Судно может сопровождать звуковые сигналы, предписанные пунктом (a) этого Правила, световыми сигналами, повторяемыми в течение всего маневра;

(i) эти световые сигналы должны иметь следующее значение:

- один проблеск означает «Я изменяю свой курс вправо»;
- два проблеска означают «Я изменяю свой курс влево»;
- три проблеска означают «Мои движители работают на задний ход»;

(ii) продолжительность каждого проблеска должна быть около 1 с, интервал между проблесками — около 1 с, интервал между последовательными сигналами — не менее 10 с;

(iii) используемый для подачи такого сигнала огонь, если он установлен, должен быть белым круговым огнем, видимым на расстоянии не менее 5 миль, и должен соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

(с) Когда суда находятся на виду друг у друга в узком проходе или на фарватере, то:

(i) судно, намеревающееся обогнать в соответствии с Правилom 9 (е) (i) другое судно, должно показать свое намерение следующими сигналами, подаваемыми свистком:

— два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, которые означают «Я намереваюсь обогнать вас по вашему правому борту»;

— два продолжительных звука и вслед за ними два коротких звука, которые означают «Я намереваюсь обогнать вас по вашему левому борту»;

(ii) судно, которое намеревается обогнать, должно, действуя в соответствии с Правилom 9 (е) (i), подтвердить свое согласие следующим сигналом, подаваемым свистком в указанной последовательности:

— один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звук.

(d) Когда суда, находящиеся на виду друг у друга, сближаются и по какой-либо причине одно из них не может понять намерений или действий другого судна или сомневается в том, предпринимает ли это другое судно достаточное действие для предупреждения столкновения, оно должно немедленно сообщить об этом подачей по меньшей мере пяти коротких и частых звуков свистком. Такой сигнал может сопровождаться световым сигналом, состоящим по меньшей мере из пяти коротких и частых проблесков.

(е) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно подавать один продолжительный звук. Любое приближающееся судно, находящееся в пределах слышимости за изгибом или препятствием, должно отвечать на такой сигнал одним продолжительным звуком.

(f) Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то для подачи сигналов маневроуказания и предупреждения должен использоваться только один свисток.

### **Правило 35. Звуковые сигналы, при ограниченной видимости.**

В районах ограниченной видимости или вблизи таких районов, днем или ночью, сигналы, предписанные этим Правилom, должны подаваться следующим образом:

(a) Судно с механическим двигателем, имеющее ход относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин один продолжительный звук.

(b) Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин два продолжительных звука с промежутком между ними около 2 с.

(с) Судно, лишенное возможности управляться или ограниченное в возможности маневрировать, судно, стесненное своей осадкой, парусное судно, судно, занятое ловом рыбы, и судно, буксирующее или толкающее другое судно,

должны вместо сигналов, предписанных пунктами (а) или (b) этого Правила, подавать через промежутки не более 2 мин три последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним два коротких.

(d) Судно, занятое ловом рыбы на якоре, и судно, ограниченное в возможности маневрировать, выполняющее свою работу на якоре, должны вместо сигналов, предписанных пунктом (g) этого Правила, подавать звуковой сигнал, предписанный пунктом (с) этого Правила.

(e) Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 2 мин подавать четыре последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним три коротких. По возможности, этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

(f) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и подавать сигналы, предписанные пунктами (а) или (b) этого Правила.

(g) Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин учащенно звонить в колокол в течение приблизительно 5 с. На судне длиной 100 м или более этот сигнал колоколом должен подаваться на носовой части и немедленно вслед за ним на кормовой части — учащенный сигнал гонгом в течение приблизительно 5 с. Судно на якоре может для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подавать три последовательных звука свистком, а именно — один короткий, один продолжительный и один короткий.

(h) Судно на мели должно подавать сигнал колоколом и, если требуется, гонгом, как это предписано пунктом (i) этого Правила, и дополнительно подавать три отдельных отчетливых удара в колокол непосредственно перед каждым учащенным звоном в колокол и после него. Судно на мели может дополнительно подавать соответствующий сигнал свистком.

(i) Судно длиной менее 12 м не обязано подавать вышеупомянутые сигналы, но если оно их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин.

(j) Лоцманское судно, когда оно находится при исполнении своих лоцманских обязанностей, в дополнение к сигналам, предписанным пунктами (а), (b) или (f) этого Правила, может подавать опознавательный сигнал, состоящий из четырех коротких звуков.

### **Правило 36. Сигналы для привлечения внимания**

Любое судно при необходимости привлечь внимание другого судна может подавать световые или звуковые сигналы, но такие, которые не могли бы быть по ошибке приняты за сигналы, установленные этими Правилами, или может направлять луч прожектора в сторону опасности, но так, чтобы это не мешало другим судам.

Любой огонь, использующийся для привлечения внимания другого судна, должен быть таким, чтобы его нельзя было по ошибке принять за какое-либо средство навигационного оборудования. Применительно к целям настоящего Правила следует избегать использования прерывающихся или вращающихся огней с большой силой света (таких, как импульсные огни).

## Приложение IV. Сигналы бедствия

1. Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо раздельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи (см. приложение №1):

(a) пушечные выстрелы или другие, производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 минуты

(b) непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов;

(c) ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;

(d) сигнал, передаваемый по радиотелефону или с помощью любой другой сигнальной системы, состоящей из сочетания звуков ...- -... (SOS) по азбуке Морзе;

(e) сигнал, передаваемый по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова "МЭДЭ";

(f) сигнал бедствия по Международному своду сигналов - NC;

(g) сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем-либо похожим на шар;

(h) пламя на судне (например от горящей смоляной или мазутной бочки и т.д.);

(i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;

(j) дымовой сигнал - выпуск клубов оранжевого цвета;

(k) медленное и повторное поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;

(l) радиотелеграфный сигнал тревоги;

(m) радиотелефонный сигнал тревоги;

(n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями указания положения;

(o) одобренные сигналы, передаваемые системами радиосвязи.

2. Запрещается применение или выставление любого из вышеуказанных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи; не допускается также использование сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

3. Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, Руководства по поиску и спасанию торговых судов, а также на возможность использования следующих сигналов:

(a) полотнище оранжевого цвета с черным квадратом либо кругом или другим соответствующим символом (для опознавания с воздуха);

(b) цветное пятно на воде.

