

КОНВЕНЦИЯ

о [Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками](#)

(с изменениями на 29 ноября 2001 года)

При присоединении СССР к Конвенции были сделаны следующие заявления:

1. "Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положение пункта 2 статьи II Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, согласно которому некоторые государства лишаются возможности стать участниками этой Конвенции, носит дискриминационный характер, и считает, что Конвенция в соответствии с принципом суверенного равенства государств должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничения".

и

2. "Союз Советских Социалистических Республик считает необходимым также заявить, что положение статьи III Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, касающиеся распространения ее участниками действия Конвенции на территории, за международные отношения которых они несут ответственность, являются устаревшими и противоречат [Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам](#) (Резолюция 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года), провозгласившей необходимость незамедлительно и безоговорочно положить конец колониализму во всех его формах и проявлениях".

Участники настоящей Конвенции,
Желая обеспечить высокий уровень безопасности на море,
Сознавая необходимость пересмотра и обновления Международных правил для предупреждения столкновений судов в море, приложенных к Заключительному акту Международной конференции по охране человеческой жизни на море 1960 года,

Рассмотрев упомянутые Правила в свете прогресса, достигнутого со времени их одобрения,

Согласились о следующем:

Статья I. Общие обязательства

Статья I

Общие обязательства

Участники настоящей Конвенции обязуются ввести в действие правила и приложения к ним, образующие Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее именуемые "Правилами") и приложенные к данной Конвенции.

Статья II. Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 1 июня 1973 года и присоединения к ней после этой даты.

2. Государства - члены Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений, Международного агентства по атомной энергии или участники [Статута Международного суда](#) могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

- а) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения;
- б) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или одобрения и с последующей ратификацией, принятием или одобрением;
- в) присоединения.

3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем депонирования соответствующего документа у Межправительственной морской консультативной организации* (далее именуемой "Организацией"), которая информирует правительства государств, подписавших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней, о депонировании каждого такого документа и о дате его депонирования.

* *Примечание.* Название Организации было изменено на "Международную морскую организацию" на основании поправок к Конвенции об Организации, которые вступили в силу 22 мая 1982 года.

Статья III. Распространение применения на территории

Распространение применения на территории

1. Организация Объединенных Наций в случаях, когда она осуществляет административную власть над какой-либо территорией, или любой участник Конвенции, несущий ответственность за международные отношения какой-либо территории, могут в любое время в письменной форме уведомить Генерального секретаря Организации (далее именуемого "Генеральным секретарем") о распространении применения настоящей Конвенции на такую территорию.

2. Настоящая Конвенция распространяется на поименованную в письменном уведомлении территорию с даты получения или с иной указанной в нем даты.

3. Любое уведомление, сделанное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может быть отозвано в отношении любой упомянутой в нем территории, и любое распространение применения настоящей Конвенции в отношении такой территории прекращается по истечении одного года или более продолжительного периода, который может быть оговорен при отзывании уведомления.

4. Генеральный секретарь информирует всех участников Конвенции о любом уведомлении относительно распространения применения Конвенции или его отзывании, сделанных в соответствии с этой статьей.

Статья IV. Вступление в силу

Вступление в силу

1. а) Настоящая Конвенция вступит в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую ее участниками станут не менее 15 государств, суммарный торговый флот которых по числу или тоннажу составит не менее 65% от мирового флота судов валовой вместимостью 100 или более рег. т, в зависимости от того, какое из этих условий будет достигнуто ранее.

б) Независимо от положений подпункта а) данного пункта, настоящая Конвенция не вступит в силу до 1 января 1976 года.

2. Для государств, ратифицировавших, принявших, одоббивших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней в соответствии со статьей II в период после выполнения условий, предусмотренных в подпункте а) пункта 1 данной статьи, и перед вступлением в силу Конвенции, Конвенция вступит в силу в день вступления в силу самой Конвенции.

3. Для государств, ратифицировавших, принявших, одоббивших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней после даты ее вступления в силу, Конвенция вступит в силу в день депонирования соответствующего документа в соответствии со статьей II.

4. После даты вступления в силу в соответствии с пунктом 4 статьи VI какой-либо поправки к настоящей Конвенции, любые ее ратификация, принятие, одобрение или присоединение к ней относятся к Конвенции с такой поправкой.

5. В день вступления в силу настоящей Конвенции Правила заменяют и упраздняют Международные правила для предупреждения столкновений судов в море 1960 года.

6. Генеральный секретарь информирует правительства государств, подписавших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней, о дате ее вступления в силу.

Статья V. Пересмотр Конвенции

Пересмотр Конвенции

1. С целью пересмотра настоящей Конвенции, Правил или обоих документов Организацией может быть созвана конференция.

2. С целью пересмотра Конвенции, Правил или обоих документов конференция участников Конвенции созывается Организацией по просьбе не менее одной трети участников Конвенции.

Статья VI. Поправки к Правилам

Поправки к Правилам

1. Любая поправка к Правилам, предложенная любым участником Конвенции, рассматривается в Организации по просьбе такого участника.

2. Такая поправка к Правилам после одобрения ее большинством в две трети присутствующих и голосующих членов Комитета по безопасности на море Организации направляется всем участникам Конвенции и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения на Ассамблее Организации. Любой участник Конвенции, не являющийся членом Организации, имеет право принять участие в Ассамблее Организации при рассмотрении ею поправки.

3. Поправка, после ее одобрения большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее, направляется Генеральным секретарем всем участникам Конвенции для принятия.

4. Такая поправка к Правилам вступит в силу с даты, которая будет определена Ассамблеей при ее одобрении, если к более ранней дате, которая также будет определена Ассамблеей, более одной трети участников Конвенции не заявят Организации об их возражении против поправки. Упоминаемые в этом пункте даты определяются и принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее.

5. Любая поправка к Правилам по ее вступлении в силу заменяет предыдущее положение, к которому она относится, для всех участников Конвенции, которые не возразили против поправки.

6. Генеральный секретарь информирует всех участников Конвенции и членов Организации о любой просьбе или заявлении, сделанных в соответствии с настоящей статьей, и о дате, с которой любая поправка вступает в силу.

Статья VII. Денонсация

Денонсация

1. Каждый участник настоящей Конвенции в любое время по истечении пяти лет с даты вступления ее в силу для такого участника может денонсировать Конвенцию.

2. Денонсация осуществляется путем депонирования документа о денонсации у Организации. Генеральный секретарь информирует всех других участников Конвенции о получении документа о денонсации и о дате его депонирования.

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня депонирования документа о денонсации или большего периода, который может быть указан в документе о денонсации.

Статья VIII. Депонирование и регистрация

Депонирование и регистрация

1. Настоящая Конвенция и Правила депонируются у Организации, после чего Генеральный секретарь направит их заверенные подлинные копии всем правительствам государств, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней.

2. По вступлении в силу настоящей Конвенции ее текст будет переслан Генеральным секретарем Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и публикации в соответствии со [статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций](#).

Статья IX. Языки

Языки

Настоящая Конвенция вместе с Правилами составлена в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются одинаково аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и депонированы вместе с подписанным оригиналом.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся*, будучи должным образом на то уполномоченными своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

* Подписи опущены.

Совершено в Лондоне двадцатого октября одна тысяча девятьсот семьдесят второго года.

Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками

Часть А - Общие положения

Правило 1. Применение

Применение

а) Настоящие правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.

б) Ничто в настоящих правилах не должно служить препятствием к действию особых правил, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах или по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Такие особые правила должны быть настолько близки к настоящим правилам, насколько это возможно.

с) Ничто в настоящих правилах не должно служить препятствием к действию любых особых правил, устанавливаемых правительством любой страны относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней, знаков или звуковых сигналов для военных кораблей и судов, идущих в конвое, а также относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней либо знаков для рыболовных судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии. Эти дополнительные стационарные или сигнальные огни, знаки или звуковые сигналы должны быть, насколько это возможно, такими, чтобы их нельзя было по ошибке принять за один из огней, знаков или сигналов, установленных настоящими правилами.

д) Применительно к целям настоящих правил Организацией могут быть приняты системы разделения движения.

е) В каждом случае, когда заинтересованное правительство решит, что судно по своей специальной конструкции или назначению не может выполнять полностью положения любого из этих правил в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, а также расположения и характеристик звукосигнальных устройств, то подобное судно должно выполнять такие другие требования в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, а также расположения и характеристик звукосигнальных устройств, которые по решению его правительства явятся наиболее близкими к настоящим правилам применительно к данному судну.

Правило 2. Ответственность

Ответственность

а) Ничто в настоящих правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

б) При толковании и применении этих правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих правил для избежания непосредственной опасности.

Правило 3. Общие определения

Общие определения

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

а) Слово *судно* означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

б) Термин *судно с механическим двигателем* означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.

в) Термин *парусное судно* означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.

г) 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 относится к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.

д) Слово *гидросамолет* означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

е) 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.

ж) 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 *суда, ограниченные в возможности маневрировать* должен включать, не ограничиваясь этим, 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.

з) Термин *судно, стесненное своей осадкой* означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубиной и шириной судоходных вод существенно ограничено в возможностях отклониться от курса, которым оно следует.

и) Термин *на ходу* означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

й) 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.

л) 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.

м) Термин *экраноплан* означает многорежимное транспортное средство, которое в своем основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости от поверхности, используя экранный эффект.

Часть В - Правила плавания и

маневрирования

Раздел I - Плавание судов при любых условиях видимости

Правило 4. Применение

Применение

Правила этого раздела применяются при любых условиях видимости.

Правило 5. Наблюдение

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 6. Безопасная скорость

Безопасная скорость

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

При выборе безопасной скорости следующие факторы должны быть в числе тех, которые надлежит учитывать:

a) Всем судам:

i) состояние видимости;

ii) плотность движения, включая скопление рыболовных или любых других судов;

iii) маневренные возможности судна и особенно расстояние, необходимое для полной остановки судна, и поворотливость судна в преобладающих условиях;

iv) ночью - наличие фона освещения как от береговых огней, так и от рассеяния света собственных огней;

v) состояние ветра, моря и течения и близость навигационных опасностей;

vi) соотношение между осадкой и имеющимися глубинами.

b) дополнительно судам, использующим радиолокатор:

i) характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования;

ii) любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности;

iii) влияние на радиолокационное обнаружение состояния моря и метеорологических факторов, а также других источников помех;

iv) возможность того, что радиолокатор может не обнаружить на достаточном расстоянии малые суда, лед и другие плавающие объекты;

v) количество, местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором;

vi) более точную оценку видимости, которая может быть получена при радиолокационном измерении расстояния до судов или других объектов, находящихся поблизости.

Правило 7. Опасность столкновения

Опасность столкновения

a) Каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения. Если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.

b) Установленное на судне исправное радиолокационное оборудование должно использоваться надлежащим образом, включая наблюдение на шкалах дальнего обзора с целью получения заблаговременного предупреждения об опасности столкновения, а также радиолокационную прокладку или равноценное систематическое наблюдение за обнаруженными объектами.

c) Предположения не должны делаться на основании неполной информации, и особенно радиолокационной.

d) При определении наличия опасности столкновения необходимо прежде всего учитывать следующее:

i) опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется;

ii) опасность столкновения может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном или буксиром или при сближении судов на малое расстояние.

Правило 8. Действия для предупреждения

СТОЛКНОВЕНИЯ

Действия для предупреждения столкновения

а) Любое действие для предупреждения столкновения должно предприниматься в соответствии с правилами этой части и, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

б) Любое изменение курса и/или скорости, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть достаточно большим, с тем чтобы оно могло быть легко обнаружено другим судном, наблюдающим его визуально или с помощью радиолокатора; следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и/или скорости.

с) Если имеется достаточное водное пространство, то изменение только курса может быть наиболее эффективным действием для предупреждения чрезмерного сближения при условии, что изменение сделано заблаговременно, является существенным и не вызывает чрезмерного сближения с другими судами.

д) Действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения с другим судном, должно быть таким, чтобы привести к расхождению на безопасном расстоянии. Эффективность этого действия должна тщательно контролироваться до тех пор, пока другое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

е) Если необходимо предотвратить столкновение или иметь больше времени для оценки ситуации, судно должно уменьшить ход или остановиться, застопорив свои машины или дав задний ход.

f) i) Судно, обязанное согласно какому-либо из настоящих правил не затруднять движение или безопасный проход другого судна, должно, когда этого требуют обстоятельства, предпринять заблаговременные действия, с тем чтобы оставить достаточное водное пространство для безопасного прохода другого судна.

ii) Судно, обязанное не затруднять движение или безопасный проход другого судна, не освобождается от этой обязанности при приближении к другому судну так, что возникает опасность столкновения, и должно, предпринимая свои действия, полностью учитывать те действия, которые могут потребоваться согласно правилам настоящей части.

iii) Когда два судна приближаются друг к другу так, что возникает опасность столкновения, судно, движение которого не должно затрудняться, обязано полностью соблюдать правила настоящей части.

Правило 9. Плавание в узкостях

Плавание в узкостях

а) Судно, следующее вдоль узкого прохода или фарватера, должно держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно.

б) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должны затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера.

с) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, следующего в пределах узкого прохода или фарватера.

д) Судно не должно пересекать узкий проход или фарватер, если такое пересечение затруднит движение судна, которое может безопасно следовать только в пределах такого прохода или фарватера; это последнее судно может использовать звуковой сигнал, предписанный правилом 34 d), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.

е) i) В узком проходе или на фарватере в том случае, если обгон может быть совершен только при условии, что обгоняемое судно предпримет действие, позволяющее безопасный проход, то судно, намеревающееся произвести обгон, должно указать свое намерение подачей соответствующего звукового сигнала, предписанного правилом 34 с) i). Обгоняемое судно должно, если оно согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный правилом 34 с) ii), и предпринять действия, позволяющие безопасный проход обгоняющего судна. Если обгоняемое судно испытывает сомнения в отношении безопасности обгона, оно может подать звуковые сигналы, предписанные правилом 34 d).

ii) Это правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований правила 13.

ф) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку узкого прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно следовать с особой внимательностью и осторожностью и подавать соответствующий звуковой сигнал, предписанный правилом 34 е).

г) Любое судно, если позволяют обстоятельства, должно избегать постановки на якорь в узком проходе.

Правило 10. Плавание по системам разделения движения

Плавание по системам разделения движения

а) Это правило применяется при плавании по системам разделения движения, принятым Организацией, и не освобождает никакое судно от его обязанностей, вытекающих из любого другого правила.

б) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

i) следовать в соответствующей полосе движения в принятом на ней общем направлении потока движения;

ii) держаться, насколько это практически возможно, в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;

iii) в общем случае входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но если судно покидает полосу движения или входит в нее с любой стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

с) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать пересечения полос движения, но если оно вынуждено пересекать полосу движения, то должно делать это, насколько возможно, курсом под прямым углом к общему направлению потока движения.

d) i) Судно не должно использовать зону прибрежного плавания, если оно может безопасно использовать соответствующую полосу движения в примыкающей к ней системе разделения движения. Однако суда длиной менее 20 м, парусные суда и суда, занятые ловом рыбы, могут использовать зону прибрежного плавания.

ii) Независимо от подпункта d) i), судно может использовать зону прибрежного плавания, если его курс направлен в порт или из порта, к установке или сооружению в море, к лоцманской станции или другому месту, расположенному в пределах зоны прибрежного плавания, или чтобы избежать непосредственную опасность.

e) Судно, если оно не пересекает систему разделения движения, не входит в полосу движения или не выходит из нее, не должно, в общем случае, входить в зону разделения движения или пересекать линию разделения движения, кроме:

i) случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности;

ii) случаев, когда это связано с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения,

f) Судно, плавающее вблизи конечных участков систем разделения движения, должно соблюдать особую осторожность.

g) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать постановки на якорь в пределах системы разделения движения или вблизи от ее конечных участков.

h) Судно, не использующее систему разделения движения, должно держаться от нее на достаточно большом расстоянии.

i) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, идущего в полосе движения.

j) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

к) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято операцией по поддержанию безопасности плавания по системе разделения движения, освобождается от выполнения требований этого правила в той мере, в какой это необходимо для осуществления операции.

l) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято операцией по прокладке, обслуживанию или поднятию подводного кабеля в пределах системы разделения движения, освобождается от выполнения требований этого правила в той мере, в какой это необходимо для осуществления операции.

Раздел II - Плавание судов, находящихся на виду друг у друга

Правило 11. Применение

Применение

Правила этого раздела применяются к судам, находящимся на виду друг у друга.

Правило 12. Парусные суда

Парусные суда

а) 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.

б) 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.

Правило 13. Обгон

Обгон

а) Независимо от предписаний, содержащихся в правилах разделов I и II части В, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

б) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более $22,5^\circ$ позади траверза последнего, т.е. обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

в) Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

г) Никакое последовавшее изменение во взаимном положении двух судов не может дать повода считать обгоняющее судно, по смыслу настоящих правил, судном, идущим на пересечение курса, или освободить обгоняющее судно от обязанности держаться в стороне от обгоняемого до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Правило 14. Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга

Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга

а) Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

б) Такая ситуация должна считаться существующей, когда судно видит другое прямо или почти прямо по курсу, и при этом ночью оно может видеть в створе или почти в створе топовые огни и/или оба бортовых огня другого судна, а днем оно наблюдает его соответствующий ракурс.

в) Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

Правило 15. Ситуация пересечения курсов

Ситуация пересечения курсов

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 16. Действия судна, уступающего дорогу

Действия судна, уступающего дорогу

Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном.

Правило 17. Действия судна, которому уступают дорогу

Действия судна, которому уступают дорогу

а) i) Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранять курс и скорость.

ii) Однако это другое судно, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, требуемого этими правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром.

б) Когда по какой-либо причине судно, обязанное сохранять курс и скорость обнаруживает, что оно находится настолько близко к другому судну, что столкновения нельзя избежать только действием судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять такое действие, которое наилучшим образом поможет предотвратить столкновение.

с) Судно с механическим двигателем, которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом а) ii) этого правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если позволяют обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

д) Это правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18. Взаимные обязанности судов

Взаимные обязанности судов

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

а) 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.

б) 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, по возможности, уступать дорогу:

- i) судну, лишенному возможности управляться;
- ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать.

д) 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 правилом 28.

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

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.

ф) i) Экраноплан, при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение;

ii) экраноплан, эксплуатирующийся на поверхности воды, должен выполнять правила этой части как судно с механическим двигателем.

Раздел III - Плавание судов при ограниченной видимости

Правило 19. Плавание судов при ограниченной видимости

Плавание судов при ограниченной видимости

а) Это правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.

б) Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному маневру.

с) При выполнении правил раздела I этой части каждое судно должно тщательно соотносить свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

д) Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и/или существует ли опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действие для расхождения, причем если этим действием является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

i) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

ii) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

е) За исключением случаев, когда установлено, что опасности столкновения нет, каждое судно, которое услышит, по-видимому впереди своего траверза, туманный сигнал другого судна или которое не может предотвратить чрезмерного сближения с другим судном, находящимся впереди траверза, должно уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе. Оно должно, если это необходимо, остановить движение и в любом случае следовать с крайней осторожностью до тех пор, пока не минует опасность столкновения.

Часть С - Огни и знаки

Правило 20. Применение

Применение

а) Правила этой части должны соблюдаться при любой погоде.

б) 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 не ухудшают их видимость и отличительные характеристики, или не служат 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.

д) 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

Определения

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

б) *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° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до $67,5^\circ$ в сторону каждого борта.

д) *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° .

ф) *Проблесковый огонь* представляет собой огонь, дающий проблески через регулярные интервалы с частотой 120 или более проблесков в минуту.

Правило 22. Видимость огней

Видимость огней

Огни, предписанные этими правилами, должны иметь силу света, указанную в разделе 8 приложения I к этим Правилам, с тем чтобы огни были видимы на следующих минимальных расстояниях:

а) 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.

б) 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.

с) 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.

д) На малозаметных полупогруженных буксируемых судах или буксируемых объектах:

- белый круговой огонь - 3 мили.

Правило 23. Суда с механическим двигателем на ходу

Суда с механическим двигателем на ходу

а) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:

- i) топовый огонь впереди;
- ii) второй топовый огонь позади и выше переднего топового огня, однако судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь;
- iii) бортовые огни;
- iv) кормовой огонь.

б) Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, в дополнение к огням, предписанным пунктом а) этого правила, должно выставлять круговой проблесковый желтый огонь.

с) Экраноплан, только при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, в дополнение к огням, предписанным пунктом а) этого правила, должен выставлять круговой проблесковый красный огонь большой силы света.

д) i) Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может вместо огней, предписанных пунктом а) этого правила, выставлять белый круговой огонь и бортовые огни;

ii) судно с механическим двигателем длиной менее 7 м, имеющее максимальную скорость не более 7 узлов, может вместо огней, предписанных пунктом а) этого правила, выставлять белый круговой огонь и должно, если это практически возможно, выставлять также бортовые огни;

iii) топовый огонь или белый круговой огонь на судне с механическим двигателем длиной менее 12 м может быть смещен относительно диаметральной плоскости судна, если его установка в диаметральной плоскости практически невозможна; при этом бортовые огни должны быть скомбинированы в одном фонаре, установленном в диаметральной плоскости судна или, насколько это практически возможно, близко к диаметральной плоскости судна, в которой установлен топовый или белый круговой огонь.

Правило 24. Суда, занятые буксировкой и толканием

Суда, занятые буксировкой и толканием

а) Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой, должно выставлять:

i) вместо огня, предписанного правилом 23 а) i) или а) ii) два топовых огня, расположенные по вертикальной линии. Если длина буксира, измеренная от кормы буксирующего судна до кормы буксируемого, превышает 200 м, - три таких огня;

ii) бортовые огни;

iii) кормовой огонь;

iv) буксировочный огонь, расположенный по вертикальной линии над кормовым огнем;

v) ромбовидный знак на наиболее видимом месте, если длина буксира превышает 200 м.

б) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и выставлять огни, предписанные правилом 23.

с) Судно с механическим двигателем, толкающее вперед или буксирующее лагом другое судно, должно, если оно не является частью сочлененного судна, выставлять:

- i) вместо огня, предписанного правилом 23 а) i) или а) ii), два топовых огня впереди, расположенные по вертикальной линии;
- ii) бортовые огни;
- iii) кормовой огонь.

d) Судно с механическим двигателем, к которому применяется пункт а) или с) этого правила, должно также соблюдать правило 23 а) ii).

e) Буксируемое судно или буксируемый объект, кроме указанных в пункте g) этого правила, должны выставлять:

- i) бортовые огни;
- ii) кормовой огонь;
- iii) ромбовидный знак на наиболее видном месте, если длина буксира превышает 200 м.

f) Любое количество буксируемых лагом или толкаемых судов в группе должно быть освещено как одно судно:

- i) судно, толкаемое вперед, если оно не является частью сочлененного судна, должно выставлять в передней части бортовые огни;
- ii) судно, буксируемое лагом, должно выставлять кормовой огонь и в передней части - бортовые огни.

g) Малоаметные, полупогруженные буксируемое судно или буксируемый объект, либо комбинация таких буксируемых судов или буксируемых объектов должны выставлять:

i) при их ширине менее 25 м - один белый круговой огонь в передней части или вблизи нее и такой же огонь в кормовой части или вблизи нее, кроме "драконов", которые могут не выставлять огонь в передней части или вблизи нее;

ii) при их ширине 25 м или более - два дополнительных белых круговых огня на боковых оконечностях или вблизи них;

iii) при их длине более 100 м - дополнительные белые круговые огни между огнями, предписанными подпунктами i) и ii), таким образом, чтобы расстояние между огнями не превышало 100 м;

iv) ромбовидный знак на кормовой оконечности последнего буксируемого судна или буксируемого объекта либо вблизи нее и, если длина буксира превышает 200 м, - дополнительный ромбовидный знак, установленный на наиболее видном месте впереди настолько, насколько это практически возможно.

h) Если по какой-либо существенной причине буксируемое судно или буксируемый объект не могут выставлять огни или знаки, предписанные пунктами e) или g) этого правила, должны быть приняты все возможные меры для того, чтобы осветить буксируемое судно или буксируемый объект или по крайней мере указать на присутствие такого судна или объекта.

i) Если по какой-либо существенной причине судно, не занимающееся обычно буксировочными операциями, не может показать огни, предписанные пунктами а) или с) этого правила, то в случае, когда оно занято буксировкой другого судна, терпящего бедствие или нуждающегося в помощи, оно не обязано выставлять эти огни. Все возможные меры должны быть приняты для того, чтобы показать характер взаимосвязи между буксирующим и буксируемым судами, как это установлено правилом 36, в частности - осветить буксирный трос.

Правило 25. Парусные суда на ходу и суда на веслах

Парусные суда на ходу и суда на веслах

а) Парусное судно на ходу должно выставлять:

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

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

с) Парусное судно на ходу может, в дополнение к огням, предписанным пунктом а) 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 б) этого правила.

д) i) Парусное судно длиной менее 7 м, если это практически возможно, должно выставлять огни, предписанные пунктами а) или б), 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 правилом 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.

е) 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.

Правило 26. Рыболовные суда

Рыболовные суда

а) Судно, занятое ловом рыбы, когда оно на ходу или на якоре, должно выставлять только огни и знаки, предписанные этим правилом.

б) Судно, занятое тралением, т.е. протаскиванием драги или другого орудия лова в воде, должно выставлять:

i) два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть зеленым, а нижний - белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим;

ii) топовый огонь позади и выше зеленого кругового огня; судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь;

iii) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, - бортовые огни и кормовой огонь.

с) Судно, занятое ловом рыбы, за исключением судов, занятых тралением, должно выставлять:

i) два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний - белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим;

ii) если выметанные снасти простираются в море по горизонтали более чем на 150 м от судна, то в направлении этих снастей - белый круговой огонь или знак в виде конуса вершиной вверх;

iii) если это судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, - бортовые огни и кормовой огонь.

d) Дополнительные сигналы, приведенные в приложении II к настоящим Правилам, применяются к судну, занятому ловом рыбы вблизи других судов, занятых ловом рыбы.

e) Судно, не занятое ловом рыбы, не должно выставлять огни и знаки, предписанные этим правилом, оно должно выставлять только огни и знаки, предписанные для судов соответствующей длины.

Правило 27. Суда, лишенные возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать

Суда, лишенные возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать

a) Судно, лишенное возможности управляться, должно выставлять:

i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;

ii) два шара или подобных знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;

iii) если судно имеет ход относительно воды, то, в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, - бортовые огни и кормовой огонь.

b) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, за исключением судна, занятого работами по устранению минной опасности, должно выставлять:

i) три круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний - белым;

ii) три знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих знаков должны быть шарами, а средний - ромбом;

iii) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом i), - топовый огонь или огни, бортовые огни и кормовой огонь;

iv) если судно стоит на якоре, то в дополнение к огням или знакам, предписанным подпунктами i) и ii), огонь, огни или знак, предписанные правилом 30.

c) Судно с механическим двигателем, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса, должно, в дополнение к огням или знакам, предписанным правилом 24 a), выставлять огни или знаки, предписанные подпунктами i) и ii) пункта b) настоящего правила.

d) Судно, занятое дноуглубительными работами или подводными операциями, когда оно ограничено в возможности маневрировать, должно выставлять огни и знаки, предписанные подпунктами i), ii) и iii) пункта b) этого правила, и, если существует препятствие для прохода другого судна, должно дополнительно выставлять:

i) два красных круговых огня или два шара, расположенные по вертикальной линии, - для указания стороны, на которой существует препятствие;

ii) два зеленых круговых огня или два ромба, расположенные по вертикальной линии, - для указания стороны, с которой может пройти другое судно;

iii) если оно стоит на якоре, - огни или знаки, предписанные этим пунктом, вместо огней или знаков, предписанных правилом 30.

e) Если размеры судна, занятого водолазными работами, практически не позволяют ему выставлять все огни и знаки, предписанные пунктом d) этого правила, оно должно выставлять:

i) три круговых огня, расположенные по вертикали на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний огонь - белым;

ii) флаг "А" по Международному своду сигналов, изготовленный в виде жесткого щита высотой не менее 1 м. Должны быть приняты меры к тому, чтобы обеспечить круговую видимость этого флага.

f) Судно, занятое работами по устранению минной опасности, в дополнение к огням, предписанным для судна с механическим двигателем правилом 23, либо к огням или знаку, предписанным для судна на якоре правилом 30 соответственно, должно выставлять три зеленых круговых огня или три шара. Один из этих огней или знаков должен выставляться вблизи топа фок-мачты, а два других - на ноках фок-рея. Эти огни или знаки указывают, что другому судну опасно приближаться к судну, занятому работами по устранению минной опасности, на расстояние менее 1000 м.

g) Суда длиной менее 12 м, за исключением судов, занятых водолазными работами, не обязаны выставлять огни и знаки, предписанные этим правилом.

h) Сигналы, предписанные этим правилом, не являются сигналами судов, терпящих бедствие и требующих помощи. Такого рода сигналы приведены в приложении IV к настоящим Правилам.

Правило 28. Суда, стесненные своей осадкой

Суда, стесненные своей осадкой

Судно, стесненное своей осадкой, в дополнение к огням, предписанным правилом 23 для судов с механическим двигателем, может выставлять на наиболее видном месте три красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии, или цилиндр.

Правило 29. Лоцманские суда

Лоцманские суда

- а) Судно при исполнении лоцманских обязанностей должно выставлять:
- i) на топе мачты или вблизи от него - два круговых огня, расположенные по вертикальной линии; верхний из этих огней должен быть белым, а нижний - красным;
 - ii) если оно на ходу, то дополнительно - бортовые огни и кормовой огонь;
 - iii) если оно стоит на якоре, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом i), - огонь, огни или знак, предписанные правилом 30 для судов на якоре.
- б) Лоцманское судно, не занятое исполнением лоцманских обязанностей, должно выставлять огни или знаки, предписанные для подобного судна соответствующей длины.

Правило 30. Суда на якоре и суда на мели

Суда на якоре и суда на мели

- а) Судно на якоре должно выставлять на наиболее видном месте:
- i) в носовой части судна - белый круговой огонь или шар;
 - ii) на корме или вблизи от нее и ниже огня, предписанного подпунктом i), - белый круговой огонь.
- б) Судно длиной менее 50 м может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь вместо огней, предписанных пунктом а) этого правила.
- с) Судно на якоре может, а судно длиной более 100 м должно использовать также имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.
- д) Судно на мели должно выставлять огни, предписанные пунктом а) или б) этого правила, и, кроме того, на наиболее видном месте:
- i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии;
 - ii) три шара, расположенные по вертикальной линии.
- е) Судно длиной менее 7 м на якоре, когда оно не находится в узком проходе, на фарватере, месте якорной стоянки или вблизи от них, а также в районах, где обычно плавают другие суда, не обязано выставлять огни или знак, предписанный пунктами а) и б) этого правила.
- ф) Судно длиной менее 12 м на мели не обязано выставлять огни или знаки, предписанные подпунктами i) и ii) пункта d) этого правила.

Правило 31. Гидросамолеты

Гидросамолеты

Если гидросамолет или экраноплан практически не может выставлять огни и знаки, отвечающие по своим характеристикам или расположению требованиям правил этой части, он должен выставлять огни и знаки, которые по своим характеристикам и расположению настолько близки к требованиям Правил, насколько это возможно.

Часть D - Звуковые и световые сигналы

Правило 32. Определения

Определения

а) Слово *свисток* означает любое звукосигнальное устройство, могущее подавать предписанные звуки и соответствующее техническим требованиям приложения III к настоящим Правилам.

б) Термин *короткий звук* означает звук продолжительностью около 1 с.

с) Термин *продолжительный звук* означает звук продолжительностью от 4 до 6 с.

Правило 33. Оборудование для подачи звуковых сигналов

Оборудование для подачи звуковых сигналов

а) Судно длиной 12 м или более должно быть снабжено свистком, судно длиной 20 м или более помимо свистка должно быть снабжено колоколом, а судно длиной 100 м или более должно, кроме того, быть снабжено гонгом, тон и звучание которого не могли бы быть приняты за звук 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 требуемых сигналов вручную.

б) Судно длиной менее 12 м не обязано иметь звукосигнальные устройства, предписанные пунктом а) 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

Сигналы маневроуказания и предупреждения

а) 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".

б) Судно может сопровождать звуковые сигналы, предписанные пунктом а) этого правила, световыми сигналами, повторяемыми в течение всего маневра;

і) 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 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 другое судно, должно в соответствии с правилом 9 е) i) показать свое намерение следующими сигналами, подаваемыми свистком:

- два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, которые означают "Я намереваюсь обогнать вас по правому борту";

- два продолжительных звука вслед за ними два коротких звука, которые означают "Я намереваюсь обогнать вас по левому борту".

ii) судно, которое намереваются обогнать, должно, действуя в соответствии с правилом 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.

e) 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

Звуковые сигналы при ограниченной видимости

В районах ограниченной видимости или вблизи таких районов, днем или ночью, сигналы, предписанные этим правилом, 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 двух минут три последовательных звука, а именно - один продолжительный и вслед за ним два коротких звука.

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 звука. 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 a) или b) этого правила.

g) Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин учащенно звонить в колокол приблизительно в течение 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 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 g) 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 12 м или более, но менее 20 м не обязано подавать сигналы колоколом, предписанные пунктами g) и h) этого правила. Однако если оно их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин.

j) 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 более 2 мин.

к) Лоцманское судно, когда оно находится при исполнении своих лоцманских обязанностей, в дополнение к сигналам, предписанным пунктами a), b) или g) этого правила, может подавать опознавательный сигнал, состоящий из четырех коротких звуков.

Правило 36. Сигналы для привлечения внимания

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, используемый для привлечения внимания другого судна, должен быть таким, чтобы его нельзя было по ошибке принять за какое-либо средство навигационного оборудования. Для целей настоящего правила не должны использоваться прерывающиеся или вращающиеся огни с большой силой света, такие как импульсные огни.

Правило 37. Сигналы бедствия

Сигналы бедствия

Когда судно терпит бедствие и требует помощи, оно должно использовать или выставлять сигналы, описанные в приложении IV к настоящим Правилам.

Часть E - Изъятия

Правило 38. Изъятия

Изъятия

Любое судно (или тип судов), киль которого заложен или которое находится на соответствующей стадии постройки до вступления настоящих Правил в силу, при условии что оно соответствует требованиям Международных правил для предупреждения столкновений судов в море 1960 года, может быть освобождено от выполнения настоящих правил в отношении:

а) установки огней, имеющих дальность видимости, предписанную правилом 22, - на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

б) установки огней с цветовыми характеристиками, предписанными в разделе 7 приложения I к этим Правилам, - на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

с) перестановки огней в связи с переходом от стандартной английской системы единиц к метрической и округлением измеряемых величин - на все время;

d) i) перестановки топовых огней на судах длиной менее 150 м в соответствии с предписаниями раздела 3 а) приложения I к настоящим Правилам - на все время;

ii) перестановки топовых огней на судах длиной 150 м или более в соответствии с предписаниями раздела 3 а) приложения I к настоящим Правилам - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

e) перестановки топовых огней в соответствии с предписаниями раздела 2 б) приложения I к настоящим Правилам - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

f) перестановки бортовых огней в соответствии с предписаниями разделов 2 g) и 3 б) приложения I к настоящим Правилам - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

g) требований к звукосигнальным устройствам, предписанных приложением III к настоящим Правилам, - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

h) перестановки круговых огней в соответствии с предписаниями пункта 9 б) приложения I к настоящим Правилам - на все время.

Приложение I. Расположение и технические характеристики огней и знаков

Приложение I

1. Определение

1 Определение

Термин *высота над корпусом* означает высоту над самой верхней непрерывной палубой. Эта высота должна измеряться от точки, расположенной на вертикали под местом установки огня.

2. Вертикальное расположение огней и расстояния между ними

2 Вертикальное расположение огней и расстояния между ними

а) На судне с механическим двигателем длиной 20 м или более топовые огни должны быть расположены следующим образом:

i) передний топовый огонь, или если имеется только один топовый огонь, то этот огонь, - на высоте не менее 6 м над корпусом, а если ширина судна превышает 6 м, то на высоте над корпусом не менее этой ширины, однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился на высоте более 12 м над корпусом;

ii) если судно несет два топовых огня, то задний из них должен быть по меньшей мере на 4,5 м выше по вертикальной линии, чем передний огонь.

b) Вертикальное расстояние между топовыми огнями судов с механическим двигателем должно быть таким, чтобы при всех нормальных условиях дифферента задний огонь был виден выше переднего и отдельно от него на расстоянии 1000 м от форштевня, если смотреть от уровня моря.

c) Топовый огонь судна с механическим двигателем длиной 12 м и более, но менее 20 м, должен быть расположен на высоте не менее 2,5 м над планширем.

d) Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может нести самый верхний огонь на высоте менее 2,5 м над планширем. Однако если оно несет топовый огонь дополнительно к бортовым и кормовому или несет круговой огонь, предписанный правилом 23 d) i) дополнительно к бортовым огням, то такой топовый или круговой огонь должен быть расположен по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней.

e) Один из двух или трех топовых огней, предписанных для судна с механическим двигателем, когда оно буксирует или толкает другое судно, должен быть расположен в том же месте, что и передний или задний топовый огонь; в случае, если он установлен на задней мачте, то самый нижний из задних топовых огней должен быть по меньшей мере на 4,5 м выше по вертикали, чем передний топовый огонь.

f) i) Топовый огонь или огни, предписанные правилом 23 а), должны быть расположены таким образом, чтобы они были отчетливо видны над всеми другими огнями и конструкциями, за исключением случаев, описанных в подпункте ii).

ii) Когда круговые огни, предписанные правилом 27 b) i) или 28, практически невозможно выставить ниже топовых огней, они могут быть выставлены над задним топовым огнем (огнями) или на высоте между передним топовым огнем (огнями) и задним топовым огнем (огнями); в последнем случае должно обеспечиваться выполнение требований пункта 3 с) настоящего Приложения.

g) Бортовые огни судна с механическим двигателем должны быть расположены на высоте над корпусом не более чем три четверти высоты переднего топового огня. Они не должны располагаться настолько низко, чтобы их видимости мешали палубные огни.

h) Бортовые огни, если они в комбинированном фонаре и когда их несет судно с механическим двигателем длиной менее 20 м, должны быть расположены не менее чем на 1 м ниже топового огня.

i) В тех случаях, когда правила предписывают, чтобы судно несло два или три огня по вертикальной линии, расстояния между огнями должны быть следующими:

i) на судне длиной 20 м и более расстояние между такими огнями должно быть не менее 2 м, и нижний из них должен быть расположен на высоте не менее 4 м над корпусом; это последнее требование не распространяется на случай, когда судно несет кормовой огонь совместно с буксировочным;

ii) на судне длиной менее 20 м расстояние между такими огнями должно быть не менее 1 м, и нижний из них должен быть на высоте не менее 2 м над планширем; это последнее требование не распространяется на случай, когда судно несет кормовой и буксировочный огни одновременно;

iii) если судно несет три огня, то они должны располагаться на равных расстояниях друг от друга.

j) Нижний из двух круговых огней, предписанных для судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен над бортовыми огнями на высоте, не меньшей, чем двойное расстояние по вертикали между этими круговыми огнями.

к) Когда судно выставляет два якорных огня, то носовой якорный огонь, предписанный правилом 30 а) i), должен быть выше кормового не менее чем на 4,5 м. На судне длиной 50 м или более носовой якорный огонь должен быть расположен на высоте не менее 6 м над корпусом.

3. Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

3 Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

а) Если для судна с механическим двигателем предписаны два топовых огня, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее половины длины судна, однако нет необходимости, чтобы оно превышало 100 м. Передний огонь должен быть расположен от форштевня на расстоянии, не превышающем четверти длины судна.

б) На судне с механическим двигателем длиной 20 м или более бортовые огни не должны располагаться перед передним топовым огнем. Они должны быть расположены на бортах или вблизи бортов судна.

с) Когда огни, предписанные правилами 27 b) i) или 28, располагаются на высоте между передним топовым огнем (огнями) и задним топовым огнем (огнями), эти круговые огни должны быть вынесены на расстояние по горизонтали не менее 2 м от диаметральной плоскости судна.

d) Если для судна с механическим двигателем предписан только один топовый огонь, этот огонь должен выставляться впереди миделя, за исключением судна длиной менее 20 метров, которое может не выставлять этот огонь впереди миделя, но должно выставлять его настолько впереди, насколько это практически возможно.

4. Расположение информационно-указательных огней и знаков на рыболовных судах и судах, занятых дноуглубительными или подводными работами

4 Расположение информационно-указательных огней и знаков на рыболовных судах и судах, занятых дноуглубительными или подводными работами

a) Огонь, предписанный правилом 26 c) ii) для указания направления выметанных снастей с судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен на расстоянии не менее 2 м и не более 6 м по горизонтали от двух красного и белого круговых огней, предписанных правилом 26 c) i), и при этом указанный огонь должен быть расположен не выше белого и не ниже бортовых огней.

b) Огни и знаки судна, занятого дноуглубительными или подводными работами, предписанные правилом 27 d) i) и ii) для указания стороны, на которой существует препятствие, и/или стороны, с которой может безопасно пройти другое судно, должны быть расположены на максимально возможном удалении по горизонтали, но ни в коем случае не находиться на расстоянии менее 2 м от огней и знаков, предписанных правилом 27 b) i) и ii). Верхний из этих огней или знаков ни в коем случае не должен быть расположен выше нижнего из трех огней или знаков, предписанных правилом 27 b) i) и ii).

5. Щиты для бортовых огней

5 Щиты для бортовых огней

Бортовые огни на судах длиной 20 м или более должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна, щитами, окрашенными в черный матовый цвет, и должны удовлетворять требованиям раздела 9 настоящего приложения. На судах длиной менее 20 м бортовые огни должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна, щитами, окрашенными в черный матовый цвет, когда это необходимо для удовлетворения требований раздела 9 настоящего приложения. Если используется комбинированный фонарь с одной вертикальной нитью накала и очень узкой перегородкой между зеленой и красной секциями фонаря, установка наружных щитов не требуется.

6. Знаки

6 Знаки

- а) Знаки должны быть черного цвета и следующих размеров:
- i) шар должен иметь диаметр не менее 0,6 м;
 - ii) конус должен иметь диаметр в основании не менее 0,6 м и высоту, равную его диаметру;
 - iii) цилиндр должен иметь диаметр не менее 0,6 м и высоту, равную его двойному диаметру;
 - iv) ромб должен состоять из двух конусов с общим основанием. Размеры конусов должны соответствовать требованиям подпункта ii).
- б) Вертикальное расстояние между знаками должно быть по меньшей мере 1,5 м.
- в) На судне длиной менее 20 м могут использоваться знаки меньших размеров применительно к размерениям судна и расстояние между знаками может быть соответственно уменьшено.

7. Цветовые характеристики огней

7 Цветовые характеристики огней

Цветовые характеристики всех огней, предписанных настоящими Правилами, должны соответствовать нижеследующим стандартам, которые находятся в пределах областей диаграммы, установленных для каждого цвета Международной светотехнической комиссией (CIE).

Границы области для каждого цвета определяются следующими координатами:

i)	<i>белый</i>						
	x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
	y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
ii)	<i>зеленый</i>						
	x	0,028	0,009	0,300	0,203		
	y	0,385	0,723	0,511	0,356		
iii)	<i>красный</i>						
	x	0,680	0,660	0,735	0,721		
	y	0,320	0,320	0,265	0,259		
iv)	<i>желтый</i>						
	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		

8. Сила света огней

8 Сила света огней

а) Минимальная сила света огней должна рассчитываться по формуле:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D},$$

где: I - сила света в эксплуатационных условиях в канделах;

T - световой порог 2×10^{-7} люкса;

D - дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях;

K - коэффициент пропускания атмосферы.

Значение коэффициента K для предписанных огней должно быть 0,8, что соответствует метеорологической видимости, равной приблизительно 13 морским милям.

б) Некоторые значения силы света, вычисленные по указанной формуле, представлены в следующей таблице:

Дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях <i>D</i>	Сила света огня в канделах при $K = 0,8$ /
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Примечание. Максимальную силу света огней следует ограничивать во избежание чрезмерного слепящего блеска. Это не должно достигаться применением устройств для регулирования силы света.

9. Горизонтальные секторы

9 Горизонтальные секторы

а) i) Установленные на судне бортовые огни должны обеспечивать в направлении по носу минимальную требуемую силу света. Эта сила света должна уменьшаться так, чтобы в пределах от 1° до 3° за границами установленных секторов свет практически исчезал.

ii) Минимальная требуемая сила света кормовых, топовых и бортовых огней должна обеспечиваться по дуге горизонта в пределах предписанных правилом 21 секторов, не доходя 5° до границы сектора в направлении $22,5^\circ$ позади траверза. Далее сила света может уменьшаться до 50% на границе сектора; затем она должна постепенно уменьшаться, с тем чтобы в пределах 5° за границами предписанных секторов свет практически исчезал.

б) i) Круговые огни должны быть расположены таким образом, чтобы их не затемняли мачты, стеньги или конструкции в пределах угловых секторов более 6° . Это требование не распространяется на якорные огни, предписанные правилом 30, которые нет необходимости выставлять на чрезмерной высоте над корпусом.

ii) Если практически невозможно выполнить требования подпункта б) i) этого раздела выставлением только одного кругового огня, должны быть выставлены два круговых огня в подходящем месте или экранированных таким образом, чтобы они были видны, насколько это практически возможно, как один огонь с расстояния одной мили.

10. Вертикальные секторы

10 Вертикальные секторы

а) Установленные электрические огни, за исключением огней для парусных судов на ходу, должны обеспечивать в вертикальных секторах:

- i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах от 5° выше и до 5° ниже горизонтальной плоскости;
- ii) по меньшей мере 60% требуемой минимальной силы света в пределах от 7,5° выше и до 7,5° ниже горизонтальной плоскости.

б) Для парусных судов на ходу установленные электрические огни должны обеспечивать в вертикальных секторах:

- i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах от 5° выше и до 5° ниже горизонтальной плоскости;
- ii) по меньшей мере 50% требуемой минимальной силы света в пределах от 25° выше и до 25° ниже горизонтальной плоскости.

с) Для неэлектрических огней эти требования должны выполняться настолько, насколько это возможно.

11. Сила света неэлектрических огней

11 Сила света неэлектрических огней

Минимальная сила света неэлектрических огней должна, насколько возможно, соответствовать значениям силы света, указанным в таблице раздела 8 настоящего приложения.

12. Огонь маневроуказания

12 Огонь маневроуказания

Независимо от положений пункта 2 f) настоящего приложения, огонь маневроуказания, предусмотренный правилом 34 b) , должен быть расположен в той же самой продольной вертикальной плоскости, что и топовый огонь или огни, и, насколько это практически возможно, на высоте не менее 2 м по вертикали выше переднего топового огня. При этом огонь маневроуказания должен быть расположен по вертикали не менее чем на 2 м выше или ниже заднего топового огня. На судне, которое имеет только один топовый огонь, огонь маневроуказания, если он имеется, должен быть установлен на наиболее видном месте в расстоянии не менее 2 м по вертикали от топового огня.

13. Высокоскоростные суда*

13 Высокоскоростные суда*

* См. Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года и Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года.

а) Топовый огонь на высокоскоростных судах может быть расположен на высоте, которая, по отношению к ширине судна, меньше, чем предписано пунктом 2 а) i) этого приложения, при условии что угол при основании равнобедренного треугольника, образованного бортовыми огнями и топовым огнем и видимого со стороны оконечности, составляет не менее 27°.

б) На высокоскоростных судах длиной 50 м или более вертикальное расстояние 4,5 м между передним топовым огнем и главным топовым огнем, требуемое пунктом 2 а) ii) этого приложения, может быть изменено, при условии что такое расстояние должно быть не меньше величины, определенной с помощью следующей формулы:

$$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2,$$

где: y - высота главного топового огня над передним топовым огнем, в метрах;

a - высота переднего топового огня над поверхностью воды в эксплуатационном состоянии, в метрах;

Ψ - дифферент в эксплуатационном состоянии, в градусах;

C - горизонтальное расстояние между топовыми огнями, в метрах.

14. Одобрение

14 Одобрение

Конструкция огней и знаков, а также установка огней на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа того государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

Приложение II. Дополнительные сигналы для судов, занятых ловом рыбы вблизи друг от друга

Приложение II

1. Общее указание

1 Общее указание

Огни, указанные в этом приложении, если они выставляются в соответствии с правилом 26 d), должны быть расположены на наиболее видном месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону от огней, предписанных правилом 26 b) i) и c) i), и ниже этих огней. Эти огни должны быть круговыми и видимыми на расстоянии не менее 1 мили, но на меньшее расстояние, чем огни, предписанные настоящими правилами для судов, занятых ловом рыбы.

2. Сигналы для судов, занятых тралением

2 Сигналы для судов, занятых тралением

а) Суда длиной 20 метров или более, занятые тралением, независимо от того, используют ли они донные или пелагические снасти, должны выставлять:

i) когда они выметывают снасти, - два белых огня, расположенные по вертикальной линии;

ii) когда они выбирают снасти, - белый огонь над красным, расположенные по вертикальной линии;

iii) когда снасть зацепилась за препятствие, - два красных огня, расположенные по вертикальной линии.

б) Каждое судно длиной 20 метров или более, занятое парным тралением, должно показывать:

i) ночью - луч прожектора, направляемый вперед и в сторону другого судна этой пары;

ii) когда суда выметывают или выбирают снасти, или когда их снасти зацепились за препятствие, - огни, предписанные пунктом 2 а) этого приложения.

с) Судно длиной менее 20 метров, занятое тралением, независимо от того, использует ли оно донные или пелагические снасти или занято парным тралением, может выставлять огни, предписанные пунктами а) или б) этого раздела соответственно.

3. Сигналы для судов, производящих лов рыбы кошельковыми неводами

3 Сигналы для судов, производящих лов рыбы кошельковыми неводами

Суда, производящие лов рыбы кошельковыми неводами, могут выставлять два желтых огня, расположенные по вертикальной линии. Эти огни должны попеременно давать проблески каждую секунду, причем продолжительность света и затемнения должна быть одинаковой. Эти огни могут быть выставлены только тогда, когда движение судна затруднено его рыболовными снастями.

Приложение III. Технические характеристики звукосигнальных устройств

Приложение III

1. Свистки

1 Свистки

а) Частоты и дальность слышимости

Основная частота сигнала должна быть в пределах 70-700 Гц. Дальность слышимости сигнала должна определяться такими частотами, которые могут включать основную и/или одну или несколько более высоких частот в пределах 180-700 Гц ($\pm 1\%$) для судна длиной 20 м или более, или 180-2100 Гц ($\pm 1\%$) для судна длиной менее 20 м, обеспечивающих уровни звукового давления, указанные ниже в пункте 1 с).

б) Пределы основных частот

Чтобы обеспечить достаточно большое разнообразие характеристик свистков, основная частота должна находиться в следующих пределах:

- i) 70-200 Гц для судна длиной 200 м и более;
- ii) 130-350 Гц для судна длиной 75 м и более, но менее 200 м;
- iii) 250-700 Гц для судна длиной менее 75 м.

с) Сила звука и дальность слышимости сигнала

Установленный на судне свисток должен обеспечивать в направлении максимума силы звука и на расстоянии 1 м от него такой уровень звукового давления, который по крайней мере в одной $\frac{1}{3}$ -октавной полосе в диапазоне частот 180-700 Гц ($\pm 1\%$) для судна длиной 20 м или более, или 180-2100 Гц ($\pm 1\%$) для судна длиной менее 20 м был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в нижеследующей таблице.

Длина судна в метрах	Уровень на расстоянии 1 м в $\frac{1}{3}$ -октавной полосе в дБ, отнесенный к 2×10^{-5} Н/м ²	Дальность слышимости в морских милях
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
Менее 20	120*	0,5
	115†	
	111‡	

* Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 180-450 Гц

† Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 450-800 Гц

‡ Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 800-2100 Гц

Дальность слышимости в приведенной таблице дается для сведения и приблизительно является той дальностью, на которой свисток можно услышать в направлении максимума силы звука с 90% вероятностью в условиях спокойной атмосферы на борту судна со средним уровнем шума в местах прослушивания (принимая средний уровень шума 68 дБ в октавной полосе с центром 250 Гц и 63 дБ - в октавной полосе с центром 500 Гц).

Практически дальность, на которой можно услышать свисток, чрезвычайно изменчива и в большой степени зависит от условий погоды; вышеприведенные табличные значения можно рассматривать как типичные, но при наличии сильного ветра и высоком уровне шума в местах прослушивания дальность слышимости может значительно уменьшаться.

d) Звукосигнальные устройства направленного действия

Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия, в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах $\pm 45^\circ$ от направления максимума звука не должен быть ниже чем на 4 дБ от предписанного уровня звукового давления на основном направлении. Во всех остальных направлениях в горизонтальной плоскости уровень звукового давления не должен быть ниже чем на 10 дБ от предписанного уровня звукового давления на основном направлении, так чтобы дальность слышимости в любом направлении была бы не меньше половины дальности слышимости на основном направлении. Уровень звукового давления должен измеряться в той $\frac{1}{3}$ -октавной полосе, которая определяет дальность слышимости.

e) Расположение свистков

Когда свисток направленного действия применяется в качестве единственного свистка на судне, он должен быть установлен таким образом, чтобы максимальная сила звука была направлена строго вперед.

Свисток должен быть расположен настолько высоко, насколько это практически возможно на судне, чтобы уменьшить помехи распространению звука и свести к минимуму опасность повреждения слуха у экипажа. Уровень звукового давления собственного сигнала судна в местах прослушивания звуковых сигналов не должен быть более 110 дБ (А) и, насколько это практически возможно, не превышать 100 дБ (А).

f) Установка более чем одного свистка

Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то должны быть приняты меры, чтобы они не действовали одновременно.

g) Комбинированные звуковые системы

Если предполагается, что из-за наличия препятствий звуковое поле единичного свистка или одного из свистков, упомянутых в пункте 1 f), выше, имеет зону значительного снижения уровня сигнала, то рекомендуется устанавливать комбинированную систему, чтобы устранить влияние этих препятствий. Применительно к настоящим правилам комбинированная звуковая система должна рассматриваться как один свисток. Свистки комбинированной системы должны быть размещены на расстоянии не более 100 м друг от друга и устроены так, чтобы звучать одновременно. Частоты этих свистков должны между собой отличаться по меньшей мере на 10 Гц.

2. Колокол или гонг

2 Колокол или гонг

а) *Сила звука сигнала*

Колокол или гонг, или иное устройство с аналогичными звуковыми характеристиками должны обеспечивать уровень звукового давления не менее 110 дБ на расстоянии 1 м от них.

б) *Конструкция*

Колокола и гонги должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого материала и издавать звук чистого тона. Диаметр раструба колокола должен быть не менее 300 мм для судов длиной 20 м или более. Там, где это практически возможно, рекомендуется применять колокол с механическим приводом "языка" для обеспечения постоянной силы звука, но при этом должна быть сохранена возможность звонить в колокол вручную. -Масса "языка" должна быть не менее 3% массы колокола.

3. Одобрение

3 Одобрение

Конструкция звукооповещающих устройств, их характеристики и установка на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

Приложение IV. Сигналы бедствия

Приложение IV

1 Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо отдельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи:

а) пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин;

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

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

д) сигнал, переданный по радиотелеграфу или с помощью любой другой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков ... _ _ _... (SOS) по азбуке Морзе;

е) сигнал, переданный по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова "Мэйдэй";

ф) сигнал бедствия по Международному своду сигналов - NC;

г) 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 горячей смоляной или мазутной бочки и т.п.);

и) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;

j) дымовой сигнал - выпуск клубов дыма оранжевого цвета;

к) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;

l) радиотелеграфный сигнал тревоги;

m) радиотелефонный сигнал тревоги;

n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями-указателями местоположения;

о) установленные сигналы, передаваемые системами радиосвязи, включая сигналы радиолокационных маяков-ответчиков на спасательных шлюпках и плотках.

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 вышперечисленных 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:

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

б) цветное пятно на воде.

Редакция документа с учетом изменений и дополнений подготовлена АО "Кодекс"