



**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972**

**INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972**

Настоящее издание содержит на русском и английском языках текст Международных правил предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72) и Резолюцию ИМО А. 1085(28) с поправками, которые вступают в силу с 1 января 2016 г.



МОРКНИГА
Москва
2016

УДК 341.96:347.799.1 (083.132)
ББК 67.412.2
М43

Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72). — 6-е изд., исправленное и дополненное — М: МОРКНИГА, 2016. — 168 с., 161 ил.

Рецензент:

Кургузов Сергей Степанович, профессор кафедры маневрирования и управления судном Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ).

Настоящее издание содержит текст (на русском и английском языках) Международных правил предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72) и Резолюцию ИМО А. 1085(28) с поправками, которые вступают в силу с 1 января 2016 г.

Издание содержит 161 цветной рисунок, поясняющий наиболее сложные пункты Правил. Впервые рисунки, поясняющие пункты Правил, размещены непосредственно в тексте.

ISBN 978-5-903180-16-5

© «МОРКНИГА», 2016.
© Бурханов М. В. Предисловие, 2016.
© Бурханов Р. М. Иллюстрации, обложка, оформление, 2016.
© Малахов А. В. Иллюстрации, 2009.
© Бакагин Р. Е. Фото на обложке, 2016.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	5
Условные обозначения.....	7
Part A — General.....	8
Часть А — Общие положения.....	9
Part B — Steering and sailing rules.....	18
Часть В — Правила плавания и маневрирования.....	19
Section I — Conduct of vessels in any condition of visibility.....	18
Раздел I — Плавание судов при любых условиях видимости.....	19
Section II — Conduct of vessels in sight of one another.....	34
Раздел II — Плавание судов, находящихся на виду друг у друга.....	35
Section III — Conduct of vessels in restricted visibility.....	44
Раздел III — Плавание судов при ограниченной видимости.....	45
Part C — Lights and shapes.....	48
Часть С — Огни и знаки.....	49
Part D — Sound and light signals.....	98
Часть D — Звуковые и световые сигналы.....	99
Part E — Exemptions.....	116
Часть E — Изъятия.....	117

Annex I.....	120
Positioning and technical details of lights and shapes	
Приложение I.....	121
Расположение и технические характеристики огней и знаков	
Annex II.....	142
Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity	
Приложение II.....	143
Дополнительные сигналы для рыболовных судов, занятых ловом рыбы вблизи друг от друга	
Annex III.....	146
Technical details of sound signals appliances	
Приложение III.....	147
Технические характеристики звукосигнальных устройств	
Annex IV.....	154
Distress signals	
Приложение IV.....	155
Сигналы бедствия	
Resolution A.1085(28). Amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.....	158
Резолюция A.1085(28). Поправки к Конвенции о МППСС-72.....	159
Status of 2013 Amendments to Colreg Convention (resolution A.1085 (28)).....	166

ПРЕДИСЛОВИЕ

В период с 25 ноября по 4 декабря 2013 года состоялась 28 сессия Ассамблеи Международной морской организации (ИМО), которая приняла ряд резолюций, среди которых (в рамках данного издания) следует отметить следующие:

- А.1067(28) «Рамочные принципы и процедуры системы проверок государств-членов ИМО». Данный документ служит руководством для организации и проведения проверки, оформления отчетных документов в рамках Системы проверок государств-членов экспертами ИМО;
- А.1070(28) «Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)». Кодекс является стандартом проверки в рамках Системы проверок государств-членов экспертами ИМО.
- А.1071(28) «Пересмотренное руководство по исполнению положений МКУБ»;
- А.1075(28) «Руководство по осуществлению Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии и инцидента на море». Новым Руководством представлены практические рекомендации для проведения расследования по следующим пяти основным направлениям: люди (человеческий фактор), окружающая среда (экологический фактор), оборудование (технический фактор), процессы и процедуры, организационные факторы и внешние воздействия.

В числе других резолюций, направленных на усиление контроля над безусловным выполнением положений международных конвенций, была принята и резолюция А.1085(28) «Одобрение поправок к Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года». Поправки касаются придания Кодексу по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ) обязательную силу и вводят новую часть F «Проверка соответствия положениям Конвенции» с правилами 39 «Определения» (определения терминов «проверка», «система проверки», «стандарт проверки», «Кодекс по осуществлению документов ИМО»); правило 40 об обязательном

применении положений Кодекса ОДИ и правило 41 о периодических проверках Договаривающихся правительств в соответствии с Кодексом ОДИ (стандарт проверки), которые осуществляются на основании руководства «Рамки и процедуры проверок государств-членов». Планируемая дата вступления поправок в силу — 1 января 2016 года;

Ассамблея решила (в соответствии с параграфом 4 статьи VI Конвенции о МППСС), что данные поправки вступят в силу с 1 января 2016 года, если до 1 июля 2015 года не поступит возражений по ним от более, чем одной трети стран-участников. Поскольку на первое июля поступило только два возражения (См. Извлечение из статуса поправок на стр. 166), поправки вступят в силу с 1 января 2016 года.

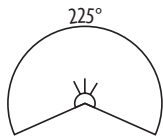
Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72) являются важнейшим руководящим документом для судоводителей, управляющих морскими судами. Они приняты Международной конференцией и имеют силу закона для всех судов в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда. Хотя МППСС-72 и не препятствуют праву правительства любой страны устанавливать особые правила относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах или по внутренним водным путям, указывается, что такие особые правила должны быть настолько близки к МППСС-72, насколько это возможно.

Настоящее издание содержит текст (на русском и английском языках) Международных правил предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72). В связи с отсутствием на момент издания книги официального русского перевода части F, депонированного в ИМО, часть F не включена в основной текст Правил. В конце издания приведен неофициальный перевод Резолюции ИМО А.1085(28) с поправками, которые вступают в силу с 1 января 2016 г.

Официальным текстом Правил, в соответствии с Конвенцией о МППСС-72, признается оригинал, составленный на английском и французском языках, оба текста являются одинаково аутентичными. Кроме того, были подготовлены и депонированы с подписанным оригиналом официальные переводы на русский и испанский языки. Следует, однако, иметь в виду, что в случае судебного-арбитражного разбирательства дел, связанных с применением МППСС-72, приоритетом будут обладать английский и французский тексты Правил.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Световые сигналы



топовый огонь
(Правило 21 (а), стр. 49)



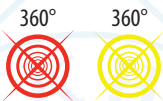
бортовые огни
(Правило 21 (b), стр. 51)



кормовой огонь
(Правило 21 (с), стр. 51)



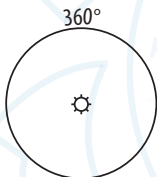
буксировочный огонь
(Правило 21 (d), стр. 51)



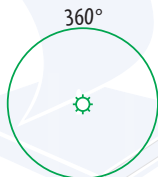
проблесковые огни
(Правило 21 (f), стр. 51)



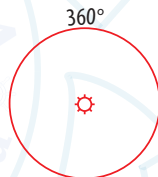
огонь маневроуказания
(Правило 34 (b), стр. 101)



белый круговой огонь
(Правило 21 (e), стр. 51)



зелёный круговой огонь
(Правило 21 (e), стр. 51)



красный круговой огонь
(Правило 21 (e), стр. 51)

Звуковые сигналы



— короткий звук свистком (Правило 32 (b))



— продолжительный звук свистком (Правило 32 (с))



— учащенный звон в колокол в течение приблизительно 5 с



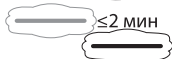
— отдельный отчетливый удар в колокол



— учащенный сигнал гонгом в течение приблизительно 5 с



— другой эффективный звуковой сигнал



— сигнал, повторяемый с указанным интервалом

**INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA,
1972**

PART A — GENERAL

Rule 1

Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 г.

Ч А С Т Ь А — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

- (a) Настоящие Правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.
- (b) 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.
- (c) 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.

- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Rule 2

Responsibility

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.
- (b) In constructing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

- (d) Применительно к целям настоящих Правил Организацией могут быть приняты системы разделения движения.
- (e) 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

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

Rule 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word «vessel» includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- (b) The term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term «sailing vessel» means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term «vessel engaged in fishing» means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word «seaplane» includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term «vessel not under command» means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

Правило 3

Общие определения

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

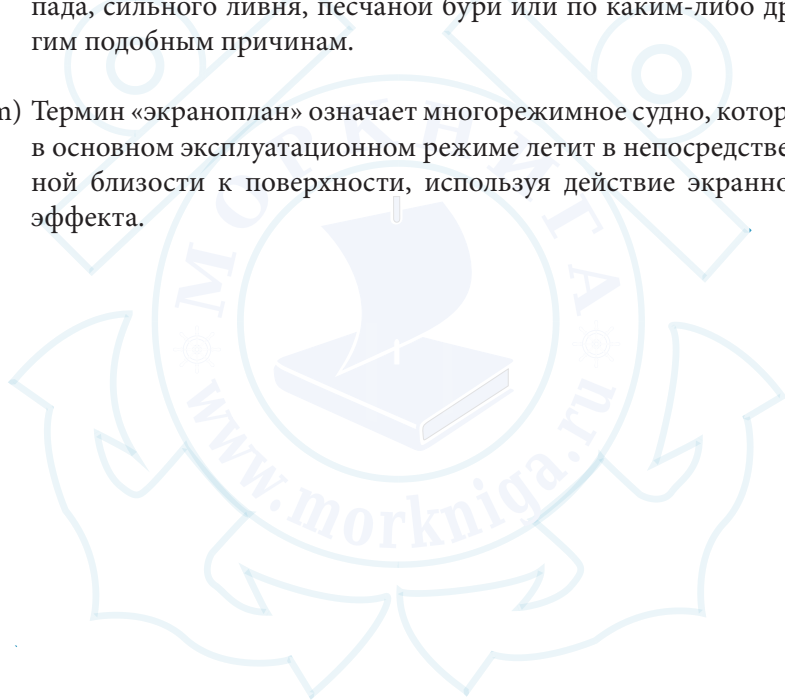
- (a) Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.
- (b) Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической 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) The term «vessel restricted in her ability to manoeuvre» means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel. The term «vessels restricted in their ability to manoeuvre» shall include but not be limited to:
- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
 - (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
 - (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
 - (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
 - (v) a vessel engaged in mine clearance operations;
 - (vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.
- (h) The term «vessel constrained by her draught» means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word «underway» means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

- (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 глубиной и шириной судоходных вод 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) The words «length» and «breadth» of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessel shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term «restricted visibility» means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.
- (m) The term «Wing-In-Ground (WIG) craft» means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

- (j) Слова «длина» и «ширина» судна означают его наибольшую длину и ширину.
- (k) 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.
- (m) Термин «экраноплан» означает многорежимное судно, которое в основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости к поверхности, используя действие экранного эффекта.



PART B — STEERING AND SAILING RULES

**SECTION I — CONDUCT OF VESSELS
IN ANY CONDITION OF VISIBILITY**

Rule 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

Rule 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Rule 6

Safe Speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions. In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:

ЧАСТЬ В — ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ И МАНЕВРИРОВАНИЯ

РАЗДЕЛ I — ПЛАВАНИЕ СУДОВ ПРИ ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ ВИДИМОСТИ

Правило 4

Применение

Правила этого раздела применяются при любых условиях видимости.

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 6

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:

(а) Всем судам:

- (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
- (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
 - (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
 - (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
 - (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
 - (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;

- (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) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

Rule 7

Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
 - (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

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

Правило 7

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.

Rule 8

Action to avoid Collision

- (a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- (c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.
- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Правило 8

Действия для предупреждения столкновения

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) Если необходимо предотвратить столкновение или иметь больше времени для оценки ситуации, судно должно уменьшить ход или остановиться, застопорив свои движители или дав задний ход.

- (f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.
- (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this Part.
- (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this Part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.



Rule 9

Narrow Channels

- (a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- (b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.
- (c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

- (f) (i) Судно, обязанное согласно какому-либо из настоящих Правил не затруднять движение или безопасный проход другого судна, должно, когда этого требуют обстоятельства, предпринять заблаговременное действие 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

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, следующего в пределах узкого прохода или фарватера.

- (d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

- (e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 (d).
 - (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

- (f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

- (g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

- (d) 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 Правилom 34 (d), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.
- (e) (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 Правилom 34 (c) (i). Обгоняемое судно должно, если оно согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный Правилom 34 (c) (ii), и предпринять действия, позволяющие безопасный проход обгоняющего судна. Если обгоняемое судно испытывает сомнения в отношении безопасности обгона, оно может подать звуковые сигналы, предписанные Правилom 34 (d).
- (ii) Это Правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований Правилa 13.
- (f) 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 Правилom 34 (e).
- (g) Любое судно, если позволяют обстоятельства, должно избегать постановки на якорь в узком проходе.

Rule 10

Traffic Separation Schemes

- (a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule.
- (b) A vessel using a traffic separation scheme shall:
 - (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
 - (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
 - (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.
- (c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.

Правило 10

Плавание по системам разделения движения

- (a) Это Правило применяется при плавании по системам разделения движения, принятым Организацией, и не освобождает никакое судно от его обязанностей, вытекающих из любого другого Правила.
- (b) 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.
- (c) 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, когда оно может безопасно использовать соответствующую полосу движения в прилегающей системе разделения движения. Однако суда длиной менее 20 м, парусные суда и суда, занятые ловом рыбы, могут использовать зону прибрежного плавания.

- (ii) Notwithstanding subparagraph (d) (i), a vessel may use an inshore traffic zone when on route to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.

- (e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
 - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - (ii) to engage in fishing within a separation zone.

- (f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

- (g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

- (h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

- (i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

- (j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

- (ii) Независимо от предписаний подпункта (d) (i) судно может использовать зону прибрежного плавания, следуя в порт, к морской установке или сооружению, лоцманской станции или какому-либо другому месту, которые находятся в пределах зоны прибрежного плавания, или от них, или для избежания непосредственной опасности.
- (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.

- (k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

- (l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

**SECTION II — CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT
OF ONE ANOTHER**

Rule 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

Rule 12

Sailing Vessels

- (a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
 - (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

- (k) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято деятельностью по поддержанию безопасности мореплавания в системе разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила в такой степени, в какой это необходимо для выполнения этой деятельности.
- (l) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято работами по прокладке, обслуживанию или поднятию подводного кабеля в пределах системы разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила настолько, насколько это необходимо для выполнения этих работ.

РАЗДЕЛ II — ПЛАВАНИЕ СУДОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ВИДУ ДРУГ У ДРУГА

Правило 11

Применение

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

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) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
 - (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 13

Overtaking

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II, any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- (b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

- (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.

Правило 13

Обгон

- (a) Независимо от предписаний содержащихся в Правилах разделов I и II части В, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.
- (b) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более $22,5^\circ$ позади траверза последнего, т. е. когда 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.
- (c) Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

- (d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

Rule 14

Head-on Situation

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the mast-head lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15

Crossing Situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

- (d) 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

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

Правило 15

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.

Rule 16

Action by Give-way Vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Rule 17

Action by Stand-on Vessel

- (a) (i) Where by one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
- (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of other obligation to keep out of the way.

Правило 16

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

- (a) (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.
- (b) 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.
- (c) Судно с механическим двигателем, которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом (a) (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.
- (d) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Rule 18*Responsibilities between Vessels*

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing;
 - (iv) a sailing vessel.
- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.

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.
- (c) 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 выставяющего сигналы, предписанные Правилем 28.

- (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.
- (f) (i) A WIG craft shall when taking off, landing and in flight near the surface keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation.
(ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

SECTION III — CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

Rule 19

Conduct of Vessels in Restricted Visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section 1 of this Part.

- (ii) Судно, стесненное своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего состояния.
- (e) 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.
- (f) (i) Экраноплан при взлете, посадке и в полете вблизи поверхности должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение.
(ii) Экраноплан, находящийся 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

- (a) Это Правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.
- (b) 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.
- (c) При выполнении Правил раздела I этой же части каждое судно должно тщательно сообразовывать свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
- (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- (e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

- (d) 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.
- (e) 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.

PART C — LIGHTS AND SHAPES

Rule 20

Application

- (a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.
- (b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- (c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.
- (d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.
- (e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

Rule 21

Definitions

- (a) «Masthead light» means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

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

Правило 21

Определения

- (a) «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.

- (b) «Sidelights» means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- (c) «Sternlight» means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.
- (d) «Towing light» means a yellow light having the same characteristics as the «sternlight» defined in paragraph (c) of this Rule.
- (e) «All-round light» means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.
- (f) «Flashing light» means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

Rule 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

- (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.
- (c) «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.
- (d) «Буксировочный огонь» представляет собой желтый огонь, имеющий такие же характеристики, как и «кормовой огонь», описанный в пункте (c) этого Правила.
- (e) «Круговой огонь» представляет собой огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 360° .
- (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) In vessels of 50 metres or more in length:
- a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.
- (b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length:
- a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:
- a white all-round light, 3 miles.

Rule 23

Power-driven Vessels underway

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
- (i) a masthead light forward;

- (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 мили;
 - 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 23

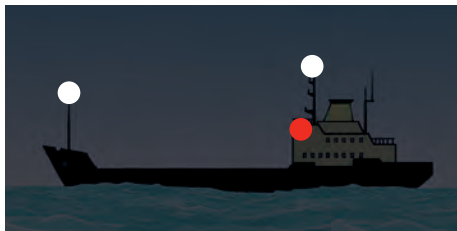
Суда с механическим двигателем на ходу

- (a) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:
- (i) топовый огонь впереди;

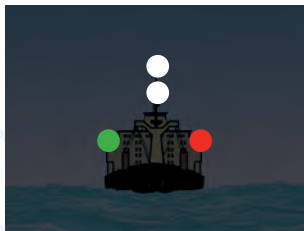
- (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - (iii) sidelights;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
- (c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high-intensity all-round flashing red light;
- (d) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights;
- (ii) a power-driven vessel of less than 7 metres in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights;
- (iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

- (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.
- (b) Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, в дополнение к огням, предписанным пунктом (а) этого Правила, должно выставлять круговой проблесковый желтый огонь.
- (c) Экраноплан только при взлете, посадке и в полете вблизи поверхности должен, в дополнение к огням, предписанным пунктом (а) этого Правила, выставлять круговой красный проблесковый огонь большой силы света.
- (d) (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 продольной плоскости, в которой установлен топовый или белый круговой огонь.

Правило 23 (а). Судно с механическим двигателем на ходу (судно длиной менее 50 м не обязательно, но может выставлять задний топовый огонь). (См. стр. 53).



Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

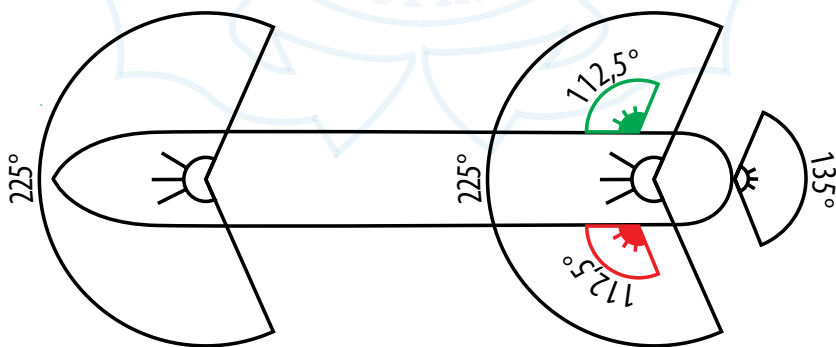
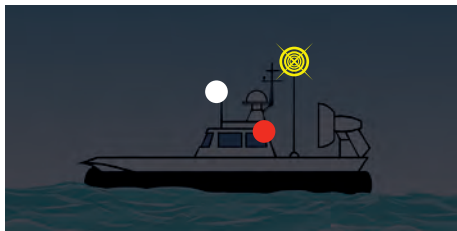
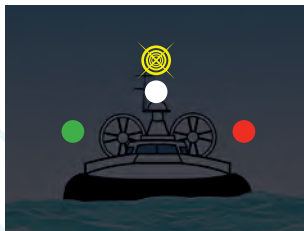


Схема расположения огней

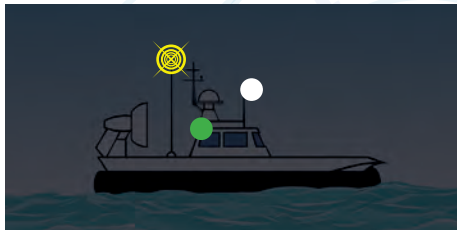
Правило 23 (б). Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, длина судна менее 50 м.
(См. стр. 55).



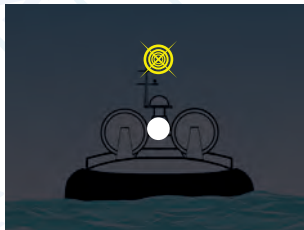
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

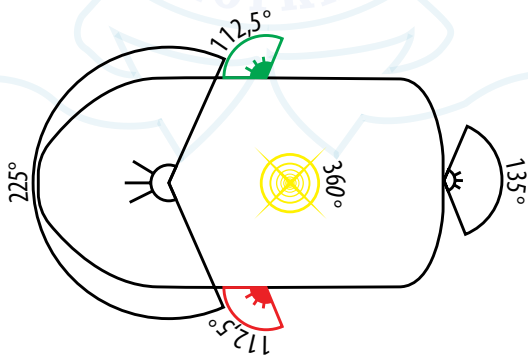
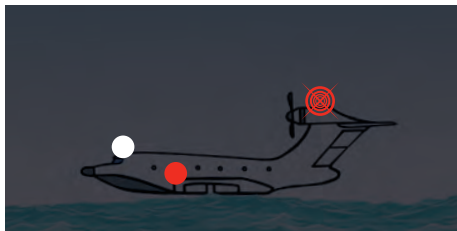
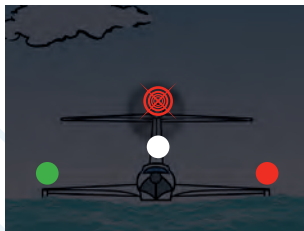


Схема расположения огней

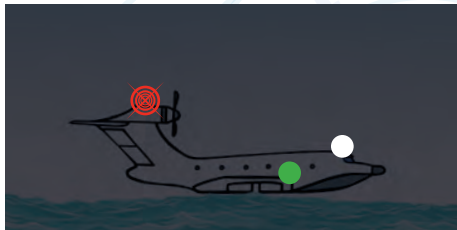
Правило 23 (с). Экраноплан, только при взлете, посадке и в полете вблизи поверхности. (См. стр. 55).



Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

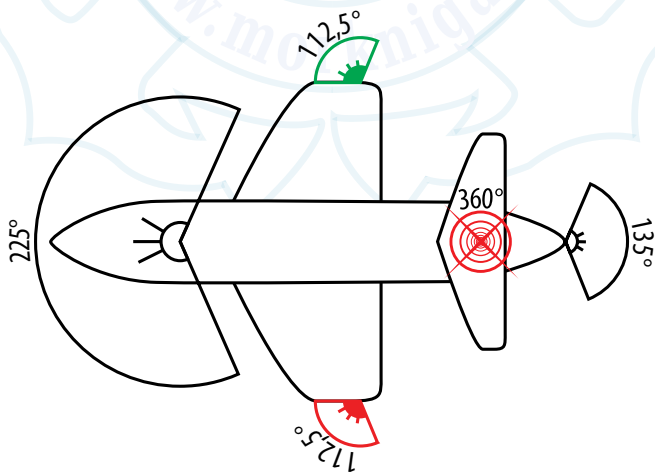
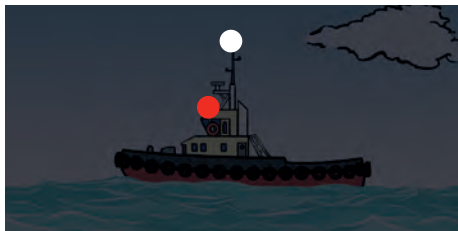
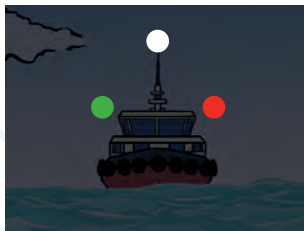


Схема расположения огней

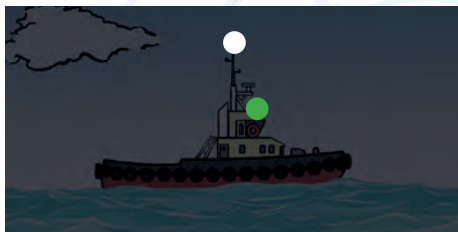
Правило 23 (d) (i). Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может вместо огней, приведенных на стр. 56 нести следующие огни. (См. стр. 55).



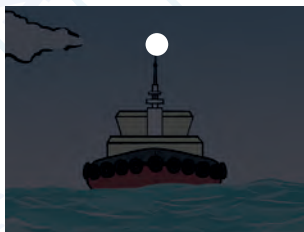
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

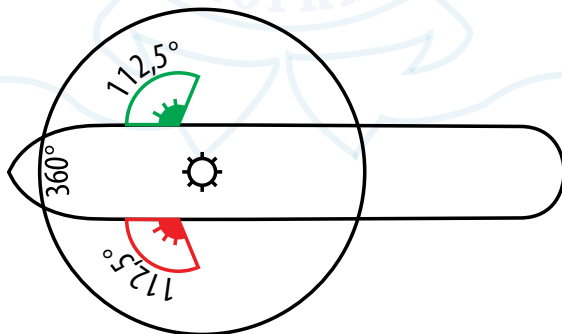


Схема расположения огней

Rule 24

Towing and Pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i) or (a) (ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i) or (a) (ii), two masthead lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;

Правило 24

Суда, занятые буксировкой и толканием

- (a) Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой, должно выставлять:
- (i) вместо огня, предписанного Правилom 23 (a) (i) или (a) (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 видном месте, если длина буксира превышает 200 м.
- (b) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и выставлять огни, предписанные Правилom 23.
- (c) Судно с механическим двигателем, толкающее вперед или буксирующее лагом другое судно, должно, если оно не является частью сочлененного судна, выставлять:
- (i) вместо огня, предписанного Правилom 23 (a) (i) или (a) (ii), два топовых огня, расположенные по вертикальной линии;
 - (ii) бортовые огни;

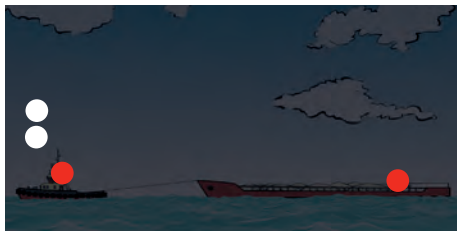
- (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).
- (e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel:
 - (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- (g) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:
 - (i) if it is less than 25 metres m breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;

- (iii) кормовой огонь.
- (d) Судно с механическим двигателем, к которому применяются пункты (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) Малоаметное полупогруженное 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;

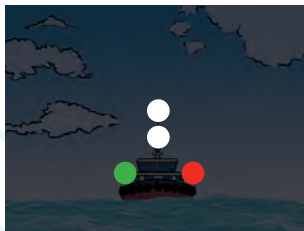
- (ii) if it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;
 - (iii) if it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres;
 - (iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.
- (h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.
- (i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

- (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 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 (a) или (c) 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 Правилем 3б, в частности — осветить буксирный трос.

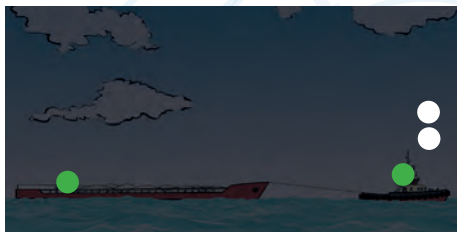
Правило 24 (а). Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой на буксирном тросе при длине буксирующего судна менее 50 м и длине буксира менее 200 м. (См. стр. 61).



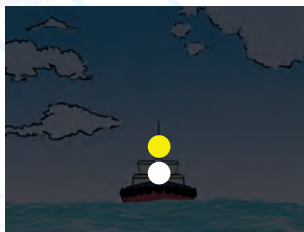
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

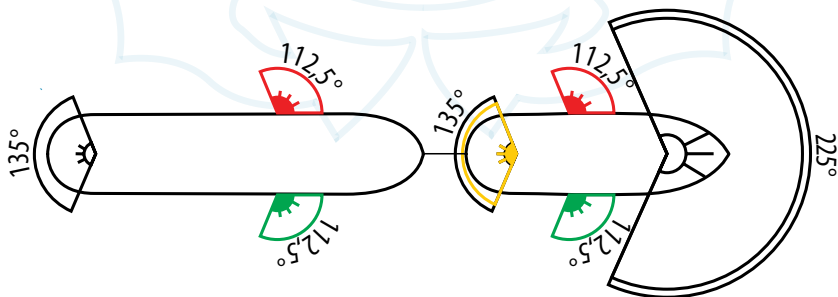
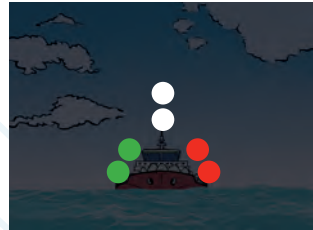


Схема расположения огней

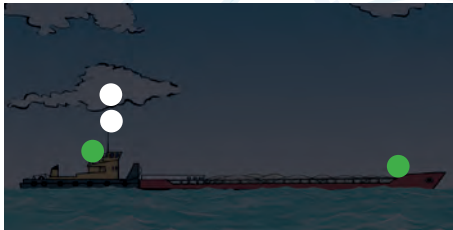
Правило 24 (с), 24 (f) (i). Судно с механическим двигателем длиной менее 50 м, буксирующее методом толкания.
(См. стр. 61, 63).



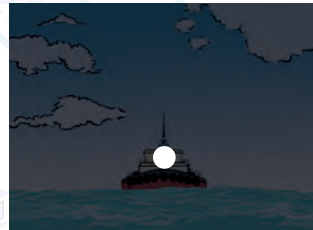
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

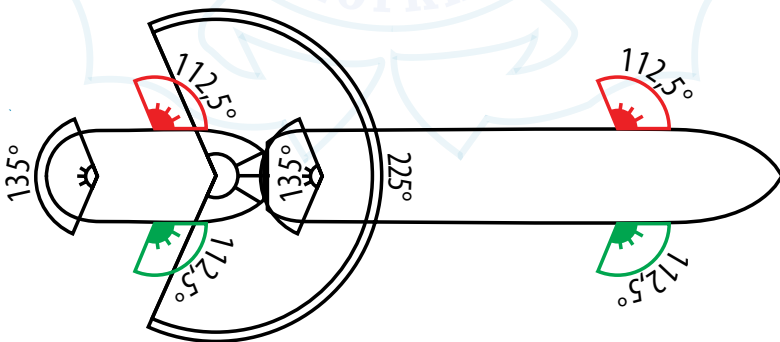
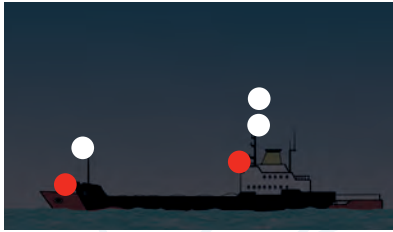
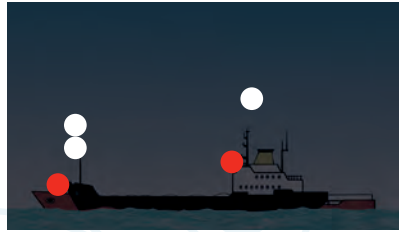


Схема расположения огней

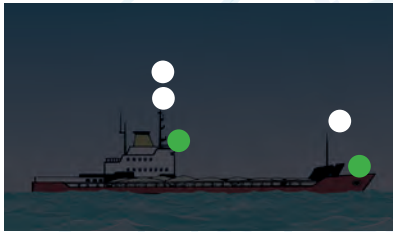
Правило 24 (с), 24 (f) (ii). Судно с механическим двигателем длиной более 50 м (судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такие огни), буксирующее лагом. Возможны два варианта огней буксирующего судна. (См. стр. 61, 63).



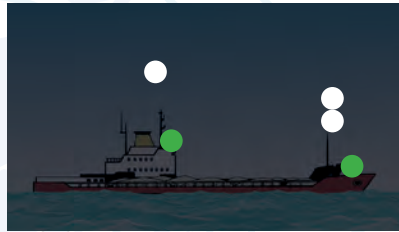
или



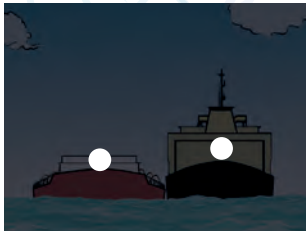
Вид с левого борта



или



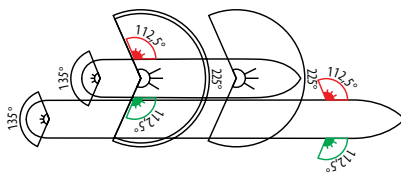
Вид с правого борта



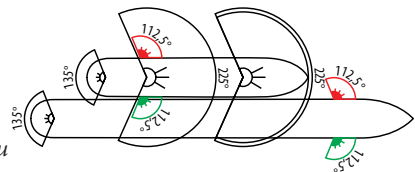
Вид с кормы



Вид с носа



или



Возможные схемы расположения огней

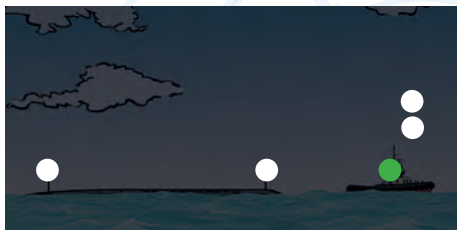
Правило 23 (a) (i), 24 (a), 24 (g). Судно с механическим двигателем, буксирующее малозаметное полупогруженное буксируемое судно или буксируемый объект, при длине буксирующего судна менее 50 м (длина буксируемого объекта менее 100 м, а его ширина менее 25 м. (См. стр. 53, 61, 63).



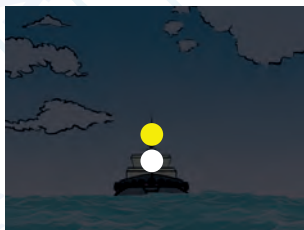
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы



Вид днем
при длине
буксируемых
объектов менее
200 м
(правило 24 (g) (iv),
стр. 65)

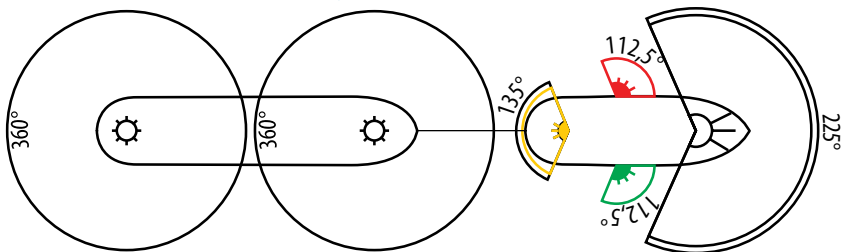


Схема расположения огней

Rule 25*Sailing Vessels underway and Vessels under Oars*

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight.
- (b) In a sailing vessel of less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- (c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.
- (d)
 - (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
 - (ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

Правило 25

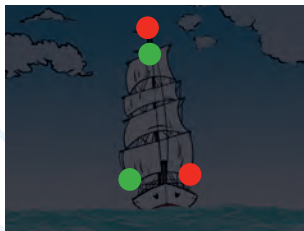
Парусные суда на ходу и суда на веслах

- (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 Правилom 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.

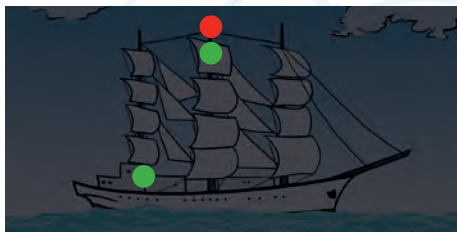
Правило 25 (а). Парусное судно на ходу (круговые огни не должно, но может выставлять). (См. стр. 71).



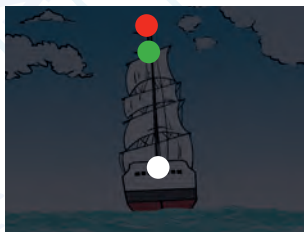
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

Вид днем на судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение механической установкой (правило 25 (е), стр. 75)

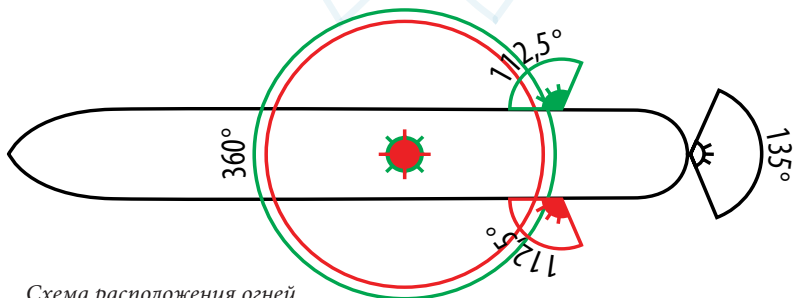
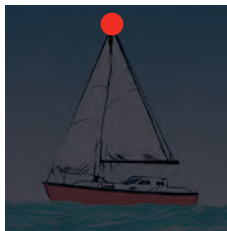
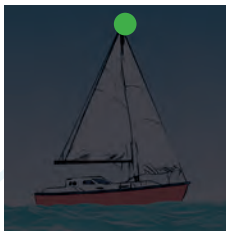


Схема расположения огней

Правило 25 (d) (ii). Парусное судно на ходу, при длине судна менее 20 м. (См. стр. 59).



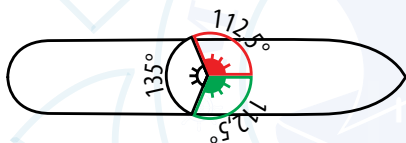
Вид с левого борта



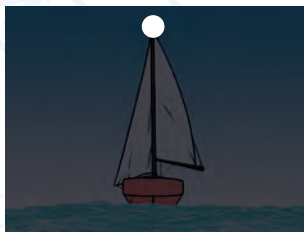
Вид с правого борта



Вид с носа

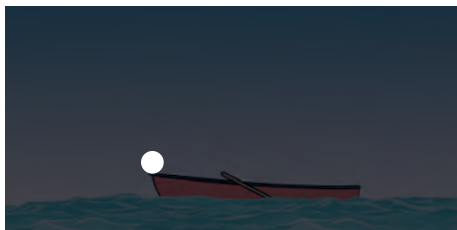


Возможная схема расположения огней



Вид с кормы

Правило 25 (d) (ii). Судно на веслах, а также парусное судно длиной менее 7 м (если оно не выставляет огни, показанные выше). (См. стр. 71).



Вид ночью



Схема расположения огней

- (e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26

Fishing Vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other;
 - (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other;

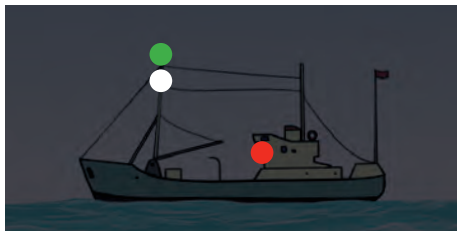
- (e) Судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение механической установкой, должно выставлять впереди на наиболее видном месте знак в виде конуса вершиной вниз.

Правило 26

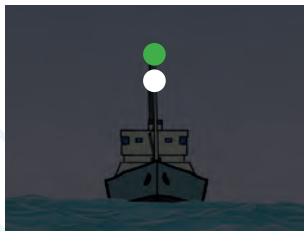
Рыболовные суда

- (a) Судно, занятое ловом рыбы, когда оно на ходу или на якорю, должно выставлять только огни и знаки, предписанные настоящим Правилком.
- (b) 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.
- (c) 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;

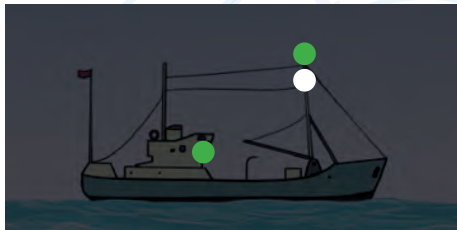
Правило 26 (b). Рыболовное судно, занятое тралением, при длине судна менее 50 м. (См. стр. 75).



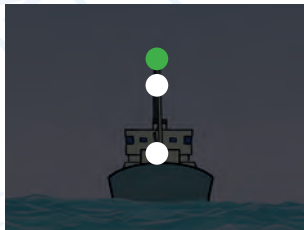
Вид с левого борта,
имеет ход относительно воды



Не имеет хода
относительно воды



Вид с правого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с кормы, имеет ход
относительно воды



Вид дном

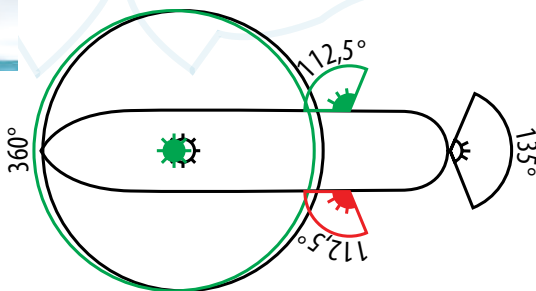


Схема расположения огней,
имеет ход относительно воды

Правило 26 (с). Судно, занятое ловлей рыбы нетраловыми снастями, при длине снастей более 150 м. Снасти выметаны по правому борту. (См. стр. 75).



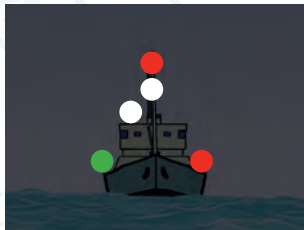
Вид с левого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с кормы, не имеет хода
относительно воды



Вид с правого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с носа, имеет ход
относительно воды



Вид днем

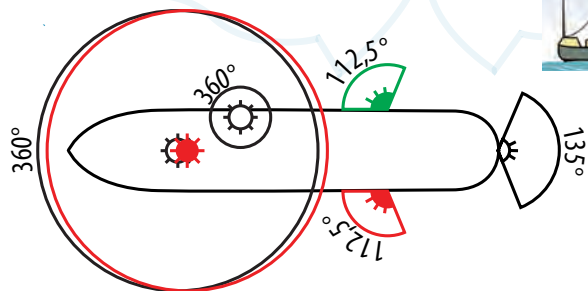


Схема расположения огней,
имеет ход относительно воды

- (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (d) The additional signals described in Annex II to these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
 - (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mineclearance operations, shall exhibit:

- (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 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 этим Правилам, применяются к судну, занятому ловом рыбы вблизи других занятых ловом рыбы судов.
- (e) Судно, не занятое ловом рыбы, не должно выставлять огни и знаки, предписанные этим Правилom; оно должно выставлять только огни и знаки, предписанные для судов соответствующей длины.

Правило 27

*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) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24 (a), exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i) and (ii) of this Rule.
- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed sub-paragraphs (b) (i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
- (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
 - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

- (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 Правилем 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 Правилем 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) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:
 - (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) a rigid replica of the International Code flag «A» not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.

- (f) A vessel engaged in mineclearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is a dangerous for another vessel to approach within 1000 metres of the mineclearance vessel.

- (g) Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.

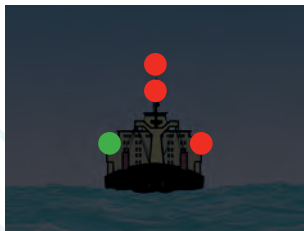
- (h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

- (iii) если оно стоит на якоре, — огни или знаки, предписанные этим пунктом, вместо огней или знаков, предписанных Правилем 30.
- (e) Если размеры судна, занятого водолазными работами, практически 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 дополнении к огням, предписанным для судна с механическим двигателем Правилем 23, либо к огням или знаку, предписанным для судна на якоре Правилем 30 соответственно, должно выставлять три зеленых круговых огня или три шара⁺¹⁵⁰. 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 Правилем.
- (h) Сигналы, предписанные этим Правилем, не являются сигналами судов, терпящих бедствие и требующих помощи. Такого рода сигналы приведены в Приложении IV к настоящим Правилам.

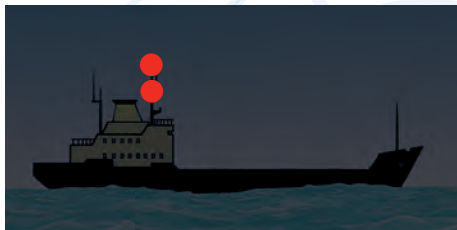
Правило 27 (а). Судно, лишенное возможности управляться.
(См. стр. 79).



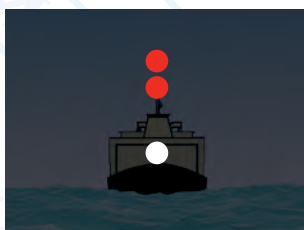
Вид с левого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с носа, имеет ход
относительно воды



Не имеет хода относительно воды



Вид с кормы, имеет ход
относительно воды



Вид днем

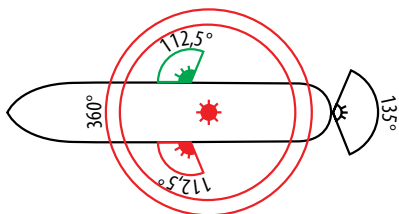


Схема расположения огней,
имеет ход относительно воды

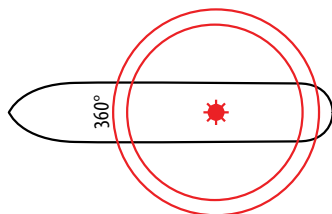
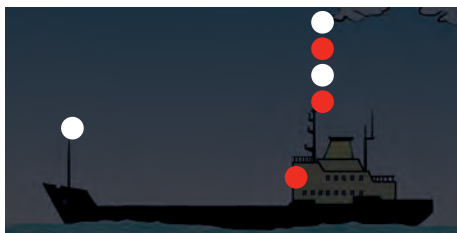
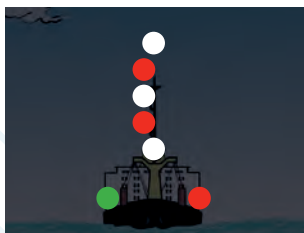


Схема расположения огней,
не имеет хода относительно воды

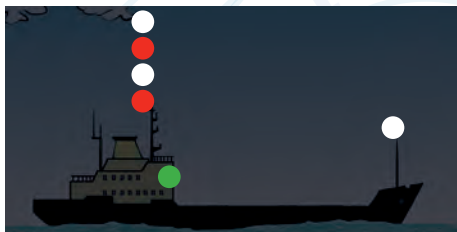
Правило 27 (б). Судно, ограниченное в возможности маневрировать. (См. стр. 79).



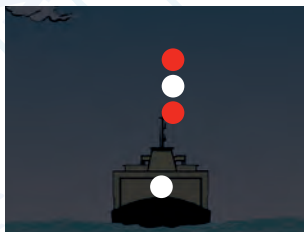
Вид с левого борта,
имеет ход относительно воды



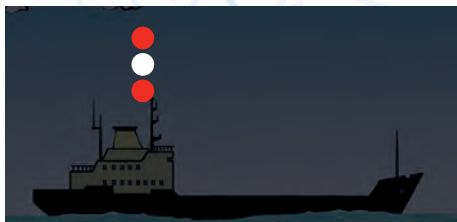
Вид с носа, имеет ход
относительно воды



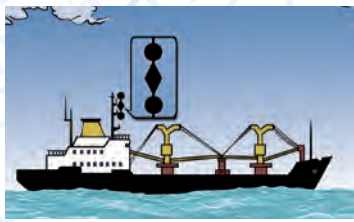
Вид с правого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с кормы, имеет ход
относительно воды



Вид ночью, не имеет хода относительно воды



Вид днем

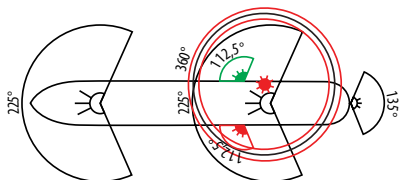


Схема расположения огней,
имеет ход относительно воды

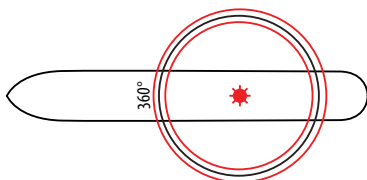
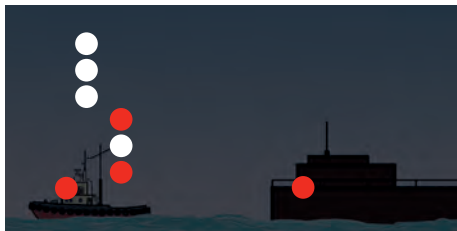
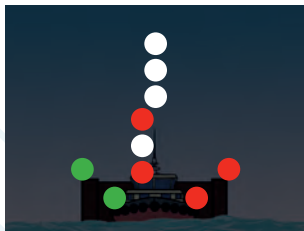


Схема расположения огней,
не имеет хода относительно воды

Правило 27 (с). Судно с механическим двигателем, длиной менее 50 м, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса. Длина буксира более 200 м. (См. стр. 81).



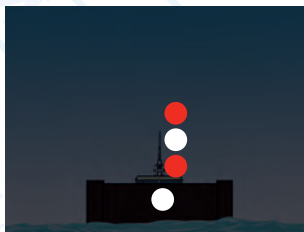
Вид с левого борта



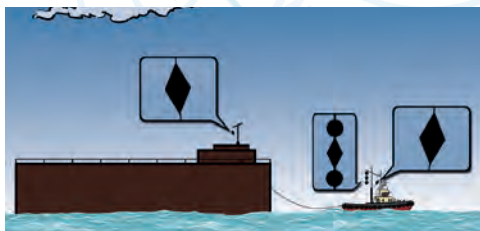
Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы



Вид днем

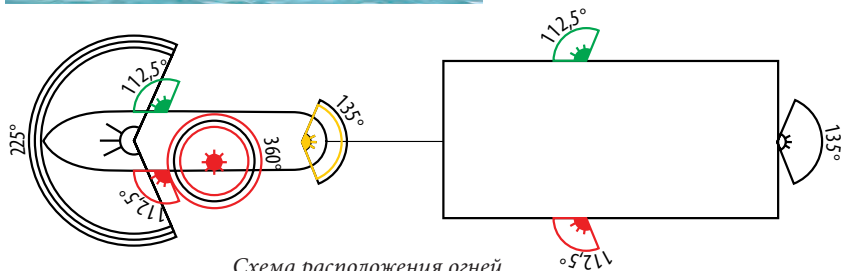
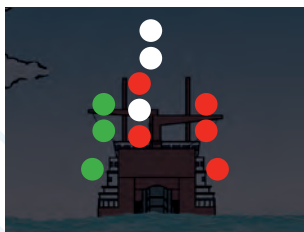


Схема расположения огней

Правило 27 (d). Судно, занятое дноуглубительными работами или подводными операциями. Препятствие для прохода других судов находится со стороны двух красных круговых огней, со стороны двух зеленых круговых огней проход свободен. (См. стр. 81).



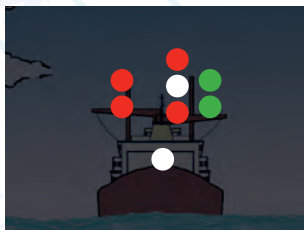
Вид с левого борта,
имеет ход относительно воды



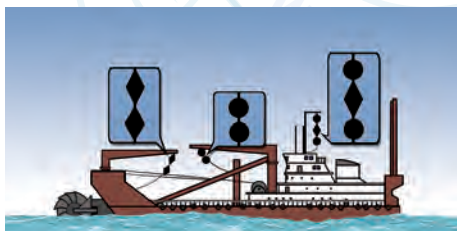
Вид с носа, имеет ход
относительно воды



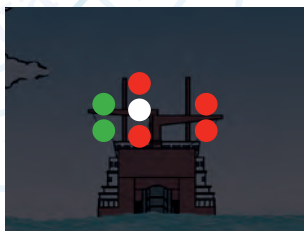
Вид с правого борта,
имеет ход относительно воды



Вид с кормы, имеет ход
относительно воды



Вид днем



Не имеет хода
относительно воды

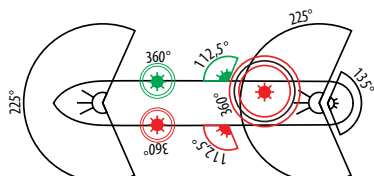


Схема расположения огней,
имеет ход относительно воды

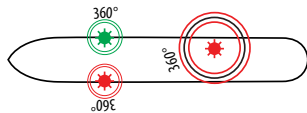
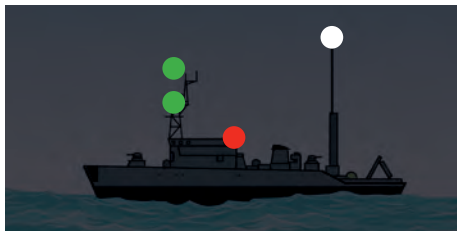
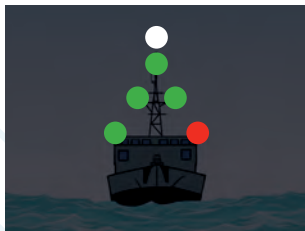


Схема расположения огней
на якорю

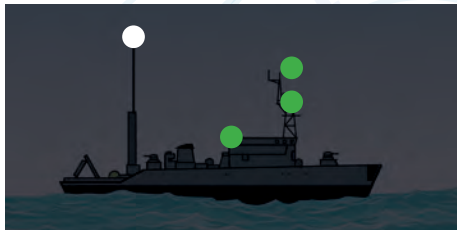
Правило 27 (f). Судно, занятое работами по устранению минной опасности. (См. стр. 83).



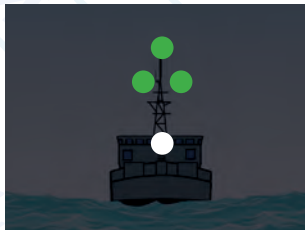
Вид с левого борта, на ходу



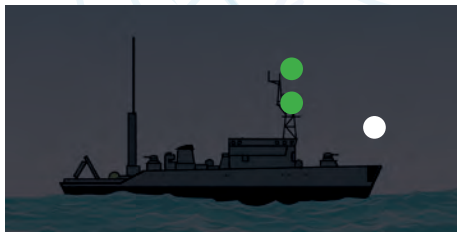
Вид с носа на ходу



Вид с правого борта, на ходу



Вид с кормы на ходу



На якорю



Вид днем с носа

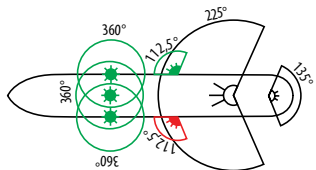


Схема расположения огней

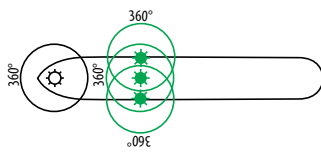
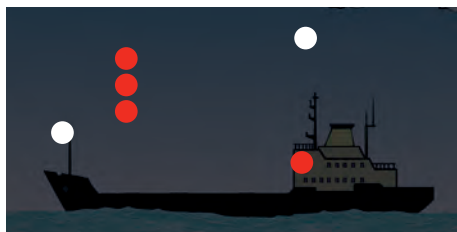


Схема расположения огней, на якорю

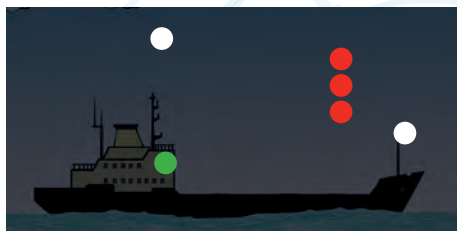
Правило 28. Судно, стесненное своей осадкой. (См. стр. 91).



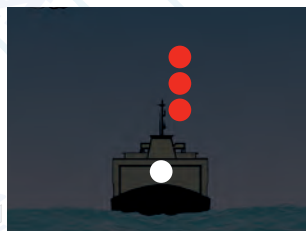
Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид с кормы

Вид днем

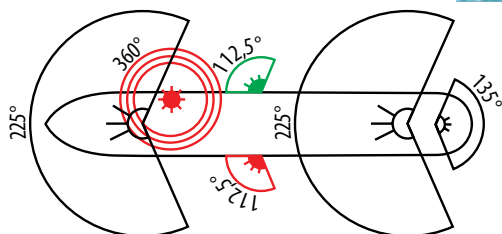
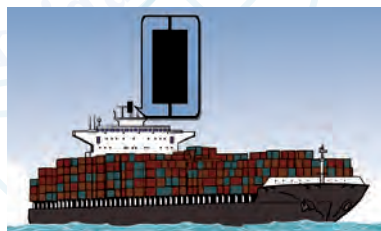


Схема расположения огней

Rule 28*Vessels constrained by their Draught*

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

Rule 29*Pilot Vessels*

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
- (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
 - (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i) the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.
- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

Rule 30*Anchored Vessels and Vessels aground*

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

Правило 28

Суда, стесненные своей осадкой

Судно, стесненное своей осадкой, в дополнение к огням, предписанным Правилем 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

- (a) 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 Правилем 30 для судов на якоре.
- (b) 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

- (a) Судно на якоре должно выставлять на наиболее видном месте:

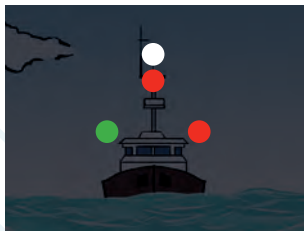
- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;
 - (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
- (i) two all-round red lights in a vertical line;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.
- (f) A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (d) (i) and (ii) of this Rule.

- (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.
- (b) Судно длиной менее 50 м может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила.
- (c) Судно на якоре может, а судно длиной более 100 м должно использовать также имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.
- (d) Судно на мели должно выставлять огни, предписанные пунктами (a) или (b) 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.
- (e) 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, предписанные пунктами (a) и (b) этого Правила.
- (f) Судно длиной менее 12 м на мели не обязано выставлять огни и знаки, предписанные подпунктами (i) и (ii) пункта (d) этого Правила.

Правило 29 (а). Судно при исполнении лоцманских обязанностей, при длине судна менее 50 м. (См. стр. 91).



Вид с левого борта



Вид с носа



Вид с правого борта



Вид на якорь или вид с кормы

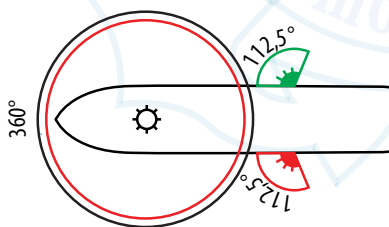


Схема расположения огней

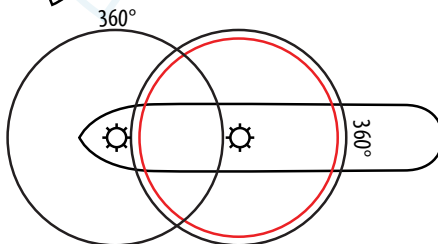


Схема расположения огней,
на якорь

Правило 30 (а). Судно на якоре. (См. стр. 91).



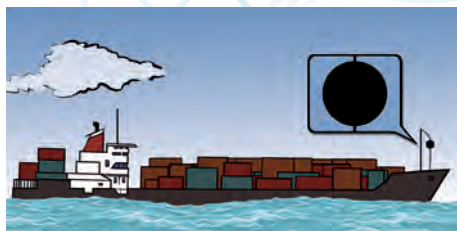
Вид с левого борта



Вид с носа или с кормы



Вид с правого борта



Вид днем

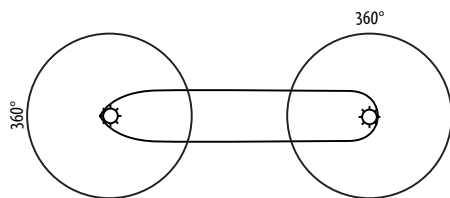
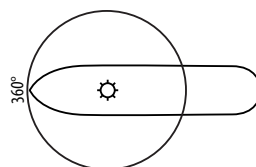
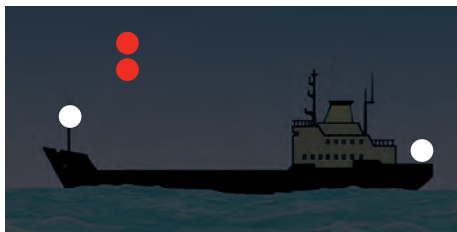


Схема расположения огней



Возможная схема расположения огней при длине судна менее 50 м

Правило 30 (d). Судно на мели. (См. стр. 93).



Вид ночью



Вид ночью

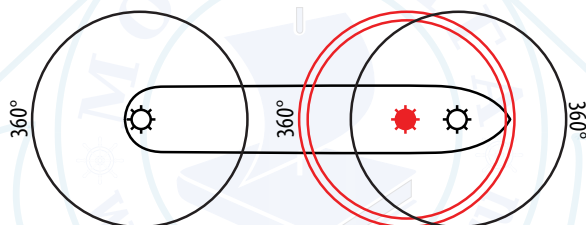
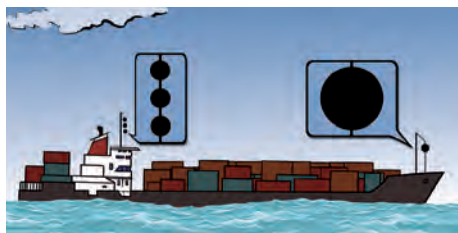


Схема расположения огней на мели

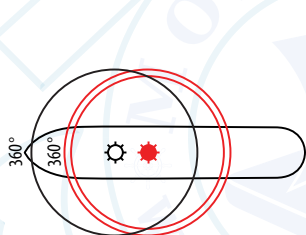
Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.



Вид днем



Возможная хема расположения огней
при длине судна менее 50 м

Правило 31

Гидросамолеты

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

PART D — SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32

Definitions

- (a) The word «whistle» means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- (b) The term «short blast» means a blast of about one second's duration.
- (c) The term «prolonged blast» means a blast of from four to six second's duration.

Rule 33

Equipment for Sound Signals

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the prescribed signals shall always be possible.
- (b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

ЧАСТЬ D — ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ**Правило 32***Определения*

- (a) Слово «свисток» означает любое звукооповещающее 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 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 предписанных сигналов вручную.
- (b) Судно длиной менее 12 м не обязано иметь звукооповещающие устройства, предписанные пунктом (a) этого Правила, но если такое судно не имеет их, то оно должно быть снабжено другими средствами подачи эффективного звукового сигнала.

Rule 34*Manoeuvring and Warning Signals*

- (a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
- one short blast to mean «I am altering my course to starboard»;
 - two short blasts to mean «I am altering my course to port»;
 - three short blasts to mean «I am operating astern propulsion».
- (b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, while the manoeuvre is being carried out:
- (i) these light signals shall have the following significance:
 - one flash to mean «I am altering my course to starboard»;
 - two flashes to mean «I am altering my course to port»;
 - three flashes to mean «I am operating astern propulsion»;
 - (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
 - (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.
- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

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

- (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean «I intend to overtake you on your starboard side»;
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean «I intend to overtake you on your port side»;

- (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

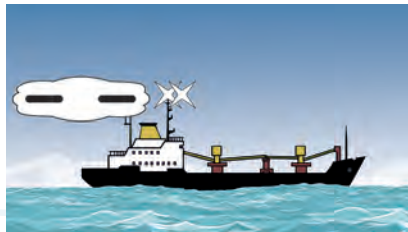
- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

- (i) судно, намеревающееся обогнать в соответствии с Правилom 9 (e) (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 (e) (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 34 (а) (b). Суда находятся на виду друг у друга, судно с механическим двигателем на ходу совершает маневр. (См. стр. 101).



«Я изменяю свой курс вправо»



«Я изменяю свой курс влево»



Мои движители работают
на задний ход

Правило 34 (с). Суда находятся на виду друг у друга в узком проходе или на фарватере. (См. стр. 101).



А: «Я намереваюсь обогнуть вас
по вашему правому борту»

Б: «Подтверждаю свое согласие»



А: «Я намереваюсь обогнуть вас
по вашему левому борту»

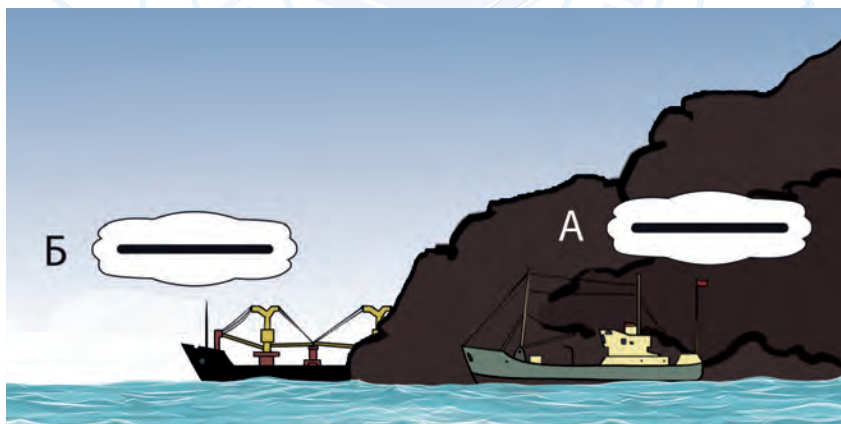
Б: «Подтверждаю свое согласие»

Правило 34 (d). Суда находятся на виду друг у друга и сближаются. (См. стр. 103).



А: «Я не могу понять ваших намерений»

Правило 34 (e). Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий. (См. стр. 103).



Rule 35*Sound Signals in restricted Visibility*

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
- (e) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

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.
- (c) 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 (a) и (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 (c) 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.

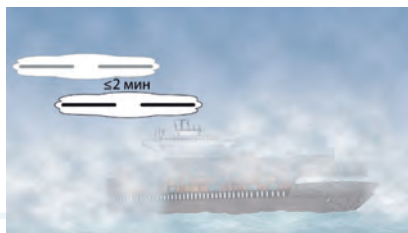
- (f) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (j) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

- (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 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 (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 не более 2 мин.
- (k) 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 35. Звуковые сигналы при ограниченной видимости.
(См. стр. 107, 109).



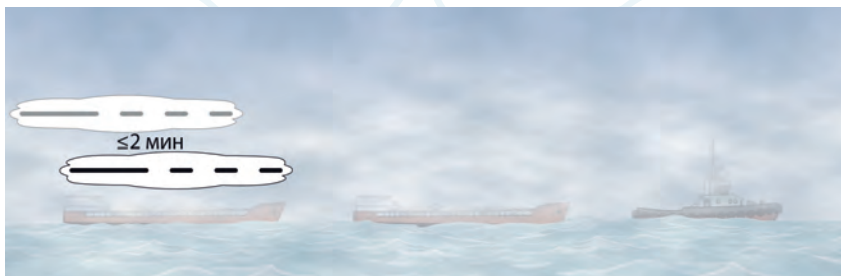
Судно с механическим двигателем, имеет ход относительно воды (Правило 35 (a))



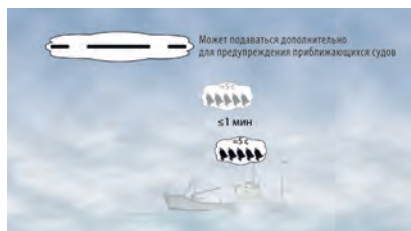
Судно с механическим двигателем, не имеет хода относительно воды (Правило 35 (b))



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, либо судно, занятое ловом рыбы на якоре, и судно, ограниченное в возможности маневрировать, выполняющее свою работу на якоре (Правило 35 (c) (d))



Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда (Правило 35 (e))



Судно длиной менее 100 м на якоре
(Правило 35 (g))



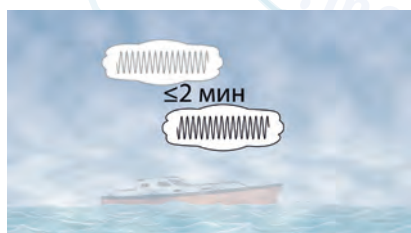
Судно длиной 100 м и более на якоре
(Правило 35 (g))



Судно длиной менее 100 м на мели
(Правило 35 (h))



Судно длиной 100 м и более на мели
(Правило 35 (h))



Судно длиной менее 20 м на якоре
или на мели (Правило 35 (i) (j))



Лоцманское судно имеет ход относительно
воды, когда оно находится при исполнении
своих лоцманских обязанностей
(Правило 35 (k))

Rule 36

Signals to attract Attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

Rule 37

Distress Signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

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).

Правило 37

Сигналы бедствия

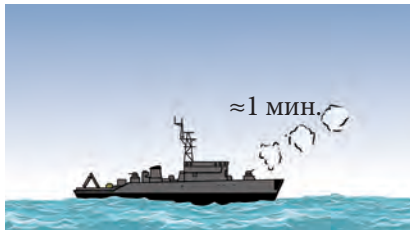
Когда судно терпит бедствие и требует помощи, оно должно использовать или выставлять сигналы, описанные в Приложении IV к настоящим Правилам.

Правило 36. Сигналы для привлечения внимания. (См. стр. 113).



Необходимо привлечь внимание другого судна, луч прожектора направлен в сторону опасности (Правило 36)

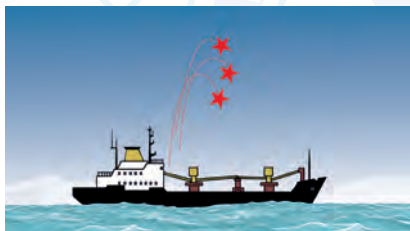
Правило 37. Сигналы бедствия. (См. стр. 113, 155, 157).



Пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы



Непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов



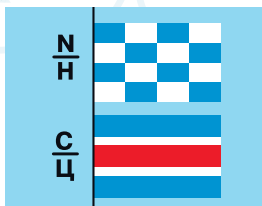
Ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени



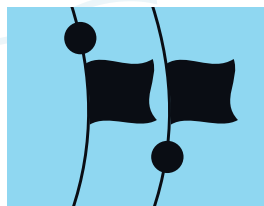
Сигнал, переданный с помощью любой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков SOS по азбуке Морзе



Сигнал, переданный по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «Мэдэ»



Сигнал бедствия по Международному своду сигналов — NC



Сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над или под ним шаром или чем-либо, похожим на шар



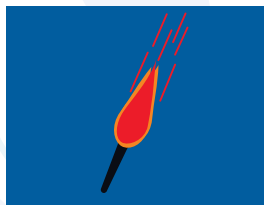
Пламя на судне (например, от горящей смоляной или мазутной бочки и т. п.)



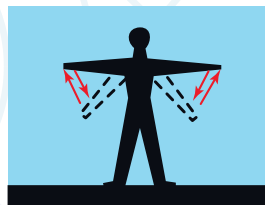
Дымовой сигнал — выпуск клубов дыма оранжевого цвета



Красный свет ракеты с парашютом



Фальшфейер красного цвета



Медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны



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



Цветное пятно на воде

PART E — EXEMPTIONS**Rule 38***Exemptions*

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ЧАСТЬ Е — ИЗЪЯТИЯ

Правило 38

Изъятия

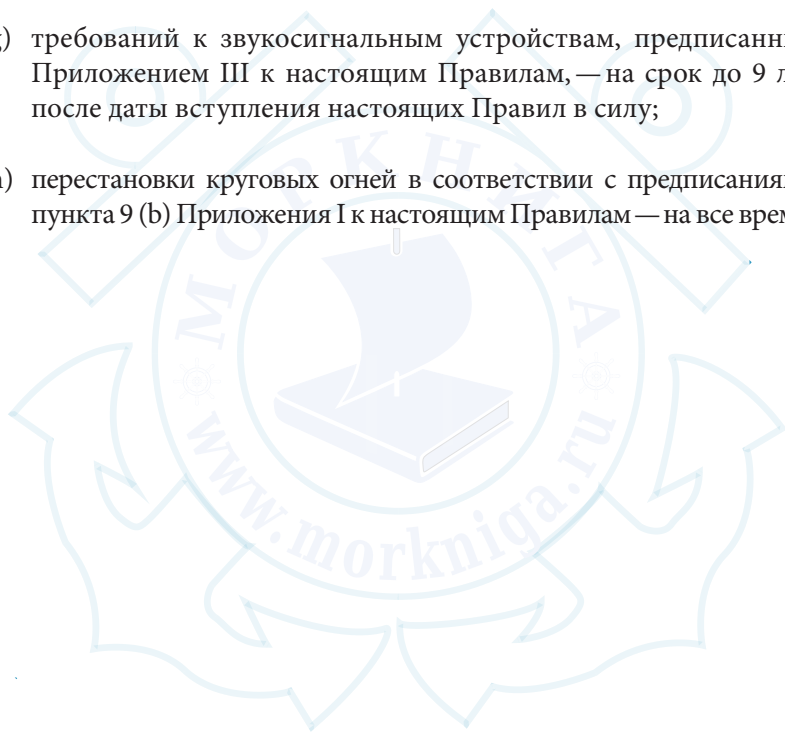
Любое судно (или тип судов), киль которого заложен или которое находится на соответствующей стадии постройки до вступления настоящих Правил в силу*, при условии, что оно соответствует требованиям международных Правил для предупреждения столкновений судов в море, 1960 г., может быть освобождено от выполнения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

- (a) установки огней с дальностью видимости, предписанной Правил 22, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (b) установки огней с цветовыми характеристиками, предписанными пунктом 7 Приложения I к настоящим Правилам, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (c) 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 пункта 3 (a) Приложения I к настоящим Правилам — на все время;
- (ii) перестановки топовых огней на судах длиной 150 м или более в соответствии с предписаниями пункта 3 (a) Приложения I к настоящим Правилам — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

* Правила вступили в силу 15 июля 1977 г. (Прим. ред.).

- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of Section 9 (b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

- (e) перестановки топовых огней в соответствии с предписаниями пункта 2 (b) 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 пунктов 2 (g) и 3 (b) Приложения I к настоящим Правилам — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (g) требований к звукооповещающим 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 (b) Приложения I к настоящим Правилам — на все время.



ANNEX I

POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

1. Definition

The term «height above the hull» means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

2. Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the mast-head lights shall be placed as follows:
 - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.
- (b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.
- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

РАСПОЛОЖЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ

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

- (a) 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 раздельно 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) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, or the all-round light prescribed in Rule 23 (c) (i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- (e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead.
- (f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23 (a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in subparagraph (ii).
- (ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27 (b) (i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light (s) or vertically in between the forward masthead light (s) and after masthead light (s), provided that in the latter case the requirement of Section 3 (c) of this Annex shall be complied with.
- (g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

- (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 Правилom 23 (c) (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 Правилom 23 (a), 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 Правилами 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 (c) 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) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.
- (i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:
 - (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 metres above the hull;
 - (ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 metres above the gunwale;
 - (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.
- (j) The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.
- (k) The forward anchor light prescribed in Rule 30 (a) (i), when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 metres above the hull.

- (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 кормовой огонь, когда судно несет кормовой и буксировочный огни одновременно;
 - (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 кормовой огонь, 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.
- (k) Когда судно выставляет два якорных огня, то носовой якорный огонь, предписанный Правилем 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. Horizontal positioning and spacing of lights.

- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- (b) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the side-lights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.
- (c) When the lights prescribed in Rule 27 (b) (i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after mast-head light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres from the fore and aft centerline of the vessel in the athwartship direction.
- (d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

3. Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) 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 не менее 2 м от диаметральной плоскости судна.
- (d) Если для судна с механическим двигателем предписан только один топовый огонь, то этот огонь должен располагаться впереди миделя; исключение составляет судно длиной менее 20 м, которое не обязано выставлять этот огонь впереди миделя, но должно выставлять его настолько впереди, насколько это практически возможно.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

- (a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the sidelights.
- (b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/ or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex.

On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of Section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

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

- (a) Огонь, предписанный Правилom 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 Правилom 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 Правилom 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 Правилom 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 Правилom 27 (b) (i) и (ii).

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 пункта 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 пункта 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. Shapes

- (a) Shapes shall be black and of the following sizes:
- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;
 - (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.
- (b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.
- (c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) White						
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

6. Знаки

- (a) 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).
- (b) Вертикальное расстояние между знаками должно быть по меньшей мере 1,5 м.
- (c) 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

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) белый						
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) Green

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. Intensity of lights

- (a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

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

where

I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux;

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles;

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

- (b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

(ii) зеленый				
х	0,028	0,009	0,300	0,203
у	0,385	0,723	0,511	0,356

(iii) красный				
х	0,680	0,660	0,735	0,721
у	0,320	0,320	0,265	0,259

(iv) желтый				
х	0,612	0,618	0,575	0,575
у	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Сила света огней

- (a) 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.

- (b) Некоторые значения силы света, вычисленные по указанной формуле, представлены в следующей таблице:

Range of visibility (luminous range) of lights in nautical miles <i>D</i>	Luminous intensity of lights in candelas for $K=0.8$ <i>I</i>
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

9. Horizontal sectors

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.
- (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.
- (b) (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30 which need not be placed at an impracticable height above the hull.

Дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях	Сила света огня I 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 ослепляющего действия. Это не должно достигаться применением устройств для регулирования силы света.

9. Горизонтальные секторы

- (a) (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 Правил 21 секторов, не доходя 5° до границ секторов в направлении $22,5^\circ$ позади траверза. Далее сила света может уменьшаться до 50% на границах секторов; затем она должна постепенно уменьшаться с тем, чтобы в пределах 5° за границами предписанных секторов свет практически исчезал.
- (b) (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 Правил 30, которые нет необходимости выставлять на чрезмерной высоте над корпусом.

- (ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b) (i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

10. Vertical sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from: 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.
- (b) In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.
- (c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

- (ii) Если практически трудно выполнить требования подпункта (b) (i) этого пункта установкой 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 1 мили.

10. Вертикальные секторы

- (a) Установленные электрические огни, за исключением огней на парусных судах 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 $7,5^\circ$ выше и до $7,5^\circ$ ниже горизонтальной плоскости.
- (b) Электрические огни, установленные на парусных судах, 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.
- (c) Для неэлектрических огней эти требования должны выполняться настолько, насколько это возможно.

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2 (f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34 (b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. High-speed craft*

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2 (a) (i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

11. Сила света неэлектрических огней

Минимальная сила света неэлектрических огней должна, насколько возможно, соответствовать значениям силы света, указанным в таблице пункта 8 этого Приложения.

12. Огонь маневроуказания

Независимо от положений пункта 2 (f) настоящего Приложения, огонь маневроуказания, предусмотренный Правилom 34 (b), должен быть расположен в той же самой продольно-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 плавучие средства*

- (a) Топовый огонь на высокоскоростном плавучем средстве может быть расположен на высоте, отношение которой к ширине плавучего средства меньше чем предписано Разделом 2 (a) (i) этого Приложения, при условии, чтобы угол при основании равнобедренного треугольника, образованного бортовыми отличительными и топовыми огнями, видимый с верхней точки оконечности судна, был не менее 27°.

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

- (b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by paragraph 2 (a) (ii) of this Annex may be modified provided that such distance shall not less than the value determined by the following formula:

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

where:

y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;

a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;

Ψ is the trim in service condition in degrees;

C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

14. Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

- (b) На высокоскоростном плавучем средстве длиной 50 м и более вертикальное расстояние между передним и задним топовыми огнями в 4,5 м, предписанное Разделом 2 (a) (ii) этого Приложения, может быть изменено при условии, что это расстояние не должно быть менее величины, определенной по следующей формуле:

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

где:

y — возвышение заднего топового огня над передним топовым огнем в метрах;

a — высота в метрах переднего топового огня над водной поверхностью в эксплуатационном состоянии плавучего средства;

Ψ — дифферент плавучего средства в градусах в эксплуатационном состоянии;

C — расстояние по горизонтали в метрах между топовыми огнями.

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.

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26 (d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 (b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all-round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for trawlers

- (a) Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:
- (i) when shooting their nets — two white lights in a vertical line;
 - (ii) when hauling their nets — one white light over one red light in a vertical line;
 - (iii) when the net has come fast upon an obstruction — two red lights in a vertical line.
- (b) Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:
- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ ЛОВОМ РЫБЫ ВБЛИЗИ ДРУГ ОТ ДРУГА

1. Общее указание

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

2. Сигналы для судов, занятых тралением

- (a) Суда длиной 20 м 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.
- (b) Каждое судно длиной 20 м или более, занятое парным тралением, должно показывать:
 - (i) ночью — луч прожектора, направляемый вперед и в сторону другого судна этой пары;

- (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2 (a) above.
- (c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.

3. Signal for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

- (ii) когда суда выметывают или выбирают снасти или когда их снасти зацепились за препятствие, — огни, предписанные пунктом 2 (а).
- (с) Судно длиной менее 20 м, занятое тралением, независимо от того, использует ли оно донные или пелагические снасти или занято парным тралением, может выставлять огни, предписанные пунктами 2 (а) или 2 (b) соответственно.

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.

ANNEX III
TECHNICAL DETAILS
OF SOUND SIGNALS APPLIANCES

1. Whistles

(a) *Frequencies and range of audibility*

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70–700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and / or one or more higher frequencies, which lie within the range 180–700 Hz (± 1 per cent) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180–2100 Hz (± 1 per cent) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 (c) below.

(b) *Limits of fundamental frequencies*

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70–200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130–350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250–700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) *Sound signal intensity and range of audibility*

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one $\frac{1}{3}$ -octave band within the range of frequencies 180–700 Hz (± 1 per cent) for a vessel of 20 metres or

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗВУКОСИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ

1. Свистки

(a) *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 и более или 180–2100 Гц ($\pm 1\%$) для судна длиной менее 20 м, и которые обеспечивают уровни звукового давления, указанные в пункте 1 (c) ниже.

(b) *Пределы основных частот*

Чтобы обеспечить достаточно большое разнообразие характеристик свистков, основная частота свистка 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.

(c) *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 из полос частот шириной в $\frac{1}{2}$ октавы, в диапазоне частот 180–

more in length, or 180–2100 Hz (± 1 per cent) for a vessel less than 20 metres in length, of not less the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	$\frac{1}{3}$ -octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m ²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120* ¹	0.5
	115* ²	
	111* ³	

*¹ When the measured frequencies lie within the range 180–450 Hz

*² When the measured frequencies lie within the range 450–800 Hz

*³ When the measured frequencies lie within the range 800–1200 Hz

(d) *Directional properties*

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that $\frac{1}{3}$ -octave band which determines the audibility range.

700 Гц ($\pm 1\%$) — для судна длиной 20 м и более или 180–2100 Гц ($\pm 1\%$) — для судна длиной менее 20 м, был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в таблице ниже.

Длина судна в метрах	Уровень звукового давления в децибеллах на расстоянии 1 м в одной из полос частот шириной в $\frac{1}{3}$ октавы, 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* ¹	0,5
	115* ²	
	111* ³	

*¹ Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 180–450 Гц

*² Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 450–800 Гц

*³ Когда измеренные частоты находятся в диапазоне 800–2100 Гц

(d) *Звукоцигнальные 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) *Positioning of whistles*

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead. A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) *Fitting of more than one whistle*

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) *Combined whistle systems*

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1 (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

(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), 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 могли звучать одновременно. Частоты этих свистков должны между собой отличаться по меньшей мере на 10 Гц.

2. Bell or gong

(a) *Intensity of signal*

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 metre from it.

(b) *Construction*

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

2. Колокол или гонг

(a) 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.

(b) 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 и 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

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

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:
 - (a) a gun or other explosive signals fired at intervals of about a minute;
 - (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
 - (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
 - (d) a signal made by any signalling method consisting of the group $\dots --- \dots$ (SOS) in the Morse Code;
 - (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word .MAYDAY;
 - (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
 - (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
 - (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
 - (i) a rocket parachute flare or a hand-flare showing a red light;
 - (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

1. Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо раздельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи:
 - (a) пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин.;
 - (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, переданный с помощью любой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков ••• — — — ••• (SOS) по азбуке Морзе;
 - (e) сигнал, переданный 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 горячей смоляной или мазутной бочки и т. п.);
 - (i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
 - (j) дымовой сигнал — выпуск клубов дыма оранжевого цвета;

- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
 - (l) a distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:
 - (a) VHF channel 70, or
 - (b) MF / HF on the frequencies 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz or 16804.5 kHz;
 - (m) a ship-to-shore distress alert transmitted by the ship's Inmarsat or other mobile satellite service provider ship earth station;
 - (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;
 - (o) approved signals transmitted by radiocommunications systems, including survival craft radar transponders.
- 2 The use or exhibition of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.
- 3 Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III and the following signals:
- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
 - (b) a dye marker.

- (k) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
 - (l) сигнал тревоги в случае бедствия, переданный посредством цифрового избирательного вызова (ЦИВ) на:
 - (a) УКВ канал 70 или
 - (b) СВ/КВ на частотах 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz или 16804,5 kHz;
 - (m) сигнал тревоги в случае бедствия в направлении судно — берег, переданный судовой земной станцией Инмарсат или судовой станцией другого поставщика услуг подвижной спутниковой связи;
 - (n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями — указателями местоположения;
 - (o) 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 вышеперечисленных сигналов.
3. Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, Международного авиационного и морского по поиску и спасанию, Книга III, 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.

Resolution A.1085(28)

Adopted on 4 December 2013

(Agenda item 15(c))

**AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON THE
INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

RECALLING article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), on amendments to the Regulations,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

HAVING CONSIDERED the amendments to the Convention, adopted by the Maritime Safety Committee at its ninety-first session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1 ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;

2 DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2016, unless by 1 July 2015 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;

Резолюция А.1085(28)*

Принята 4 декабря 2013 года
(Пункт 15 с) повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ
В МОРЕ 1972 ГОДА**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VI Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся внесения поправок в Правила,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что резолюцией А.1070(28) она приняла Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ),

ОТМЕЧАЯ предложенные поправки к Конвенции с целью сделать обязательным применение Кодекса ОДИ,

РАССМОТРЕВ поправки к Конвенции, одобренные Комитетом по безопасности на море на его девяносто первой сессии и разосланные всем Участникам в соответствии с пунктом 2 статьи VI Конвенции; а также рекомендации Комитета по безопасности на море, касающиеся вступления этих поправок в силу,

1 ПРИНИМАЕТ в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции поправки, изложенные в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 4 статьи VI Конвенции, что поправки вступают в силу 1 января 2016 года, если до 1 июля 2015 года более одной трети Участников Конвенции не заявят о своих возражениях против поправок;

* Перевод АО ЦНИИМФ.

3 DETERMINES that, pursuant to new rule 40 of new part F, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;

5 INVITES Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 July 2015, whereafter the amendments shall be deemed to have been accepted for entry into force as determined in the present resolution.

Annex

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

After existing part E (Exemptions), a new part F is added to read as follows:

"PART F

Verification of compliance with the provisions of the Convention

Rule 39

Definitions

- (a) Audit means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

3 ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно новому правилу 40 новой части F во всех случаях, когда в Кодексе ОДИ (приложение к резолюции А.1070(28)) используется слово «should», оно должно читаться как «shall» за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции направить эти поправки всем Участникам Конвенции для принятия;

5 ПРЕДЛАГАЕТ Участникам Конвенции представить любые возражения, которые они могут иметь против поправок, не позднее 1 июля 2015 года; после этой даты поправки будут считаться принятыми для вступления в силу, как определено в настоящей резолюции.

Приложение

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

После существующей части E (Изъятия) добавляется новая часть F следующего содержания:

«ЧАСТЬ F

Проверка соответствия положениям Конвенции

Правило 39

Определения

- а) Проверка означает систематический, независимый, документально оформленный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.

- (b) Audit Scheme means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization*.
- (c) Code for Implementation means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
- (d) Audit Standard means the Code for Implementation.

Rule 40

Application

Contracting Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Rule 41

Verification of compliance

- (a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.
- (b) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization*.
- (c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

- b) Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией, с учетом руководства, разработанного Организацией*.
- c) Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).
- d) Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

Правило 40

Применение

Участники применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

Правило 41

Проверка соответствия

- a) Каждый Участник подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.
- b) Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.
- c) Каждый Участник несет ответственность за облегчение проведения проверки и осуществление программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией*.

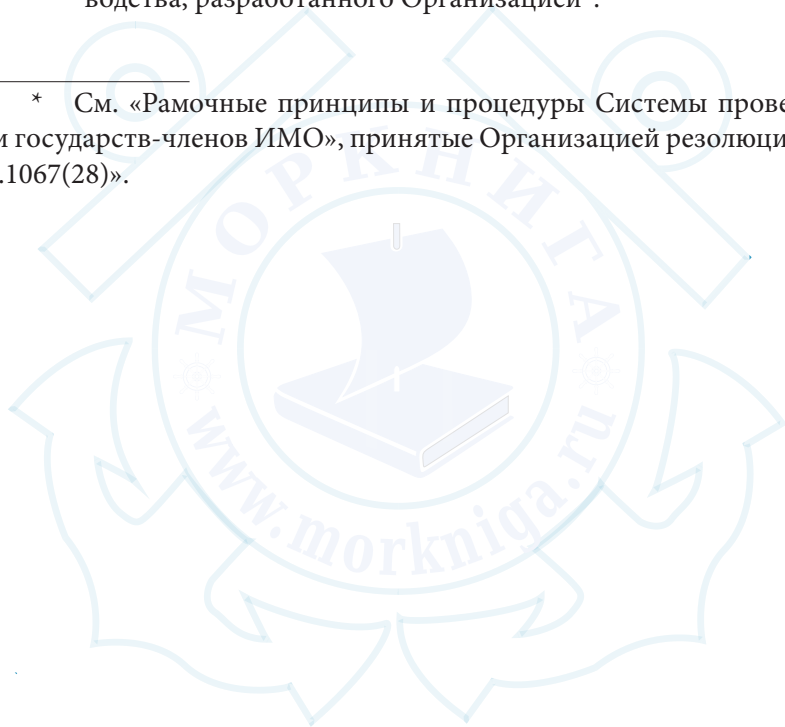
- (d) Audit of all Contracting Parties shall be:
- (i) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization*; and
 - (ii) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization*.

* Refer to the "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, adopted by the Organization by resolution A.1067(28)."

d) Проверка всех Участников:

- (i) основана на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и
- (ii) проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. «Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО», принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».



STATUS OF 2013 AMENDMENTS TO COLREG CONVENTION (RESOLUTION A.1085 (28))

A. Adoption

On 4 December 2013 the Assembly adopted amendments to the Convention by resolution A.1085 (28)

B. Entry into force

The Assembly decided, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 January 2016 unless, by 1 July 2015 more than one-third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments.

As at 1 July 2015 two objections were received*, and the amendments accordingly will enter into force on 1 January 2016.

*1 The depositary received, on 26 May 2015, a communication from the Embassy of Finland that due to national procedural requirements, Finland is obliged to object to these amendments.

*2 The depositary received, on 25 June 2015, a communication from the Government of the United States of America (USA) that due to national legislative requirements, the Government of the USA objects to these amendments until the required domestic process is complete.

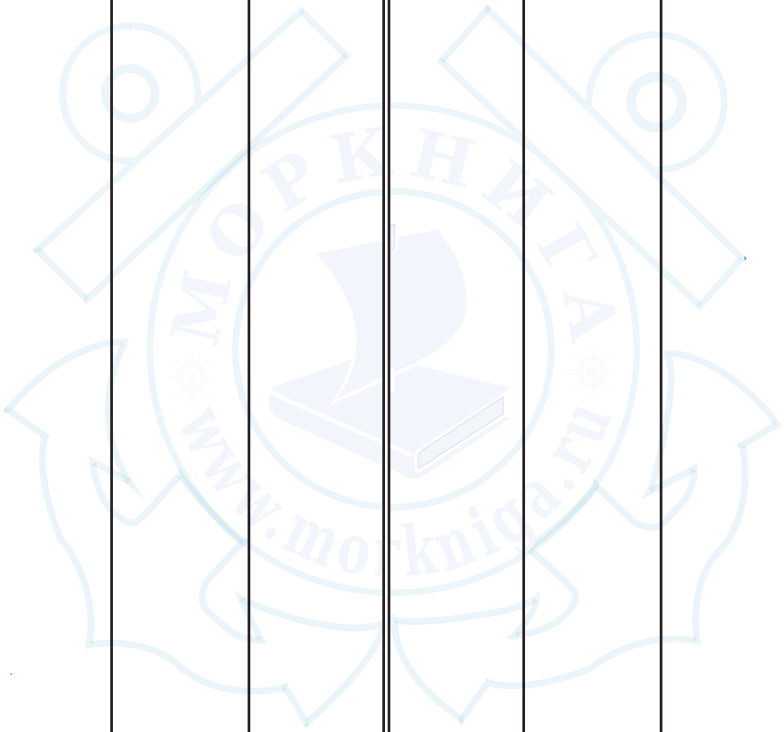
Источник:

Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions.

As on 13 October 2015.

ЛИСТ ДЛЯ УЧЕТА КОРРЕКТУРЫ

Книга проверена на уровень современности по ИМ		Подпись исполнителя и дата выполнения корректуры	Книга проверена на уровень современности по ИМ		Подпись исполнителя и дата выполнения корректуры
Название и номер выпуска ИМ	Дата выпуска ИМ		Название и номер выпуска ИМ	Дата выпуска ИМ	



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 Г.

Главный редактор — М. В. Бурханов.
Научный редактор — С. С. Кургузов.
Верстка, дизайн — Р. М. Бурханов.
Художник — А. В. Малахов.

Подписано в печать 30.11.2015 г.
Формат 60×90/16. Бумага офсетная.
Гарнитура Minion Pro
Усл. печ. л. 10,75. Тираж 1000 экз. Оперативная печать.

ООО «МОРКНИГА»
125464, г. Москва, Пятницкое шоссе, д. 7, корп. 1.
<http://www.morkniga.ru/>