
Конвенция
о международных правилах предупреждения столкновений судов в море
(Лондон, 20 октября 1972 г.)

(К настоящей Конвенции были приняты поправки: 19 ноября 1981 г. (вступили в силу 1 июня 1983 г.), 19 ноября 1987 г. (вступили в силу 19 ноября 1989 г.), 19 октября 1989 г. (вступили в силу 19 апреля 1991 г.), 4 ноября 1993 г. (вступили в силу 4 ноября 1995 г.), 29 ноября 2001 г. (вступили в силу 29 ноября 2003 г.)

Документ о присоединении СССР к Конвенции
был сдан на хранение Генеральному секретарю
Межправительственной Морской Консультативной
организации 9 ноября 1973 г.

Участники настоящей Конвенции,
желая обеспечить высокий уровень безопасности на море,
сознавая необходимость пересмотра и обновления международных Правил для предупреждения столкновений судов в море, проложенных к Заключительному акту Международной конференции по охране человеческой жизни на море, 1960 г.,
рассмотрев упомянутые Правила в свете прогресса, достигнутого со времени их одобрения,
согласились о следующем:

Статья I

Общие обязательства

Участники настоящей Конвенции обязуются ввести в действие Правила и Приложения к ним, образующие международные Правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. /далее именуемые "Правилами"/ и приложенные к данной Конвенции.

Статья II

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

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

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

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

3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем депонирования соответствующего документа у Межправительственной морской консультативной организации /далее

именуемой "Организацией"/, которая информирует правительства государств, подписавших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней, о депонировании каждого такого документа и о дате его депонирования.

Статья III

Распространение применения на территории

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

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

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

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

Статья IV

Вступление в силу

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

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

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

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

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

5. В день вступления в силу настоящей Конвенции Правила заменяют и упраздняют международные Правила для предупреждения столкновений судов в море, 1960 г.

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

Статья V

Пересмотр Конвенции

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

Статья VI

Поправки к Правилам

1. Любая поправка к Правилам, предложенная любым участником Конвенции, рассматривается в Организации по просьбе такого участника.
2. Такая поправка к Правилам после одобрения ее большинством в две трети присутствующих и голосующих членов Комитета по безопасности на море Организации, направляется всем участникам Конвенции и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения на Ассамблее Организации. Любой участник Конвенции, не являющийся членом Организации, имеет право принять участие в Ассамблее Организации при рассмотрении ею поправки.
3. Поправка, после ее одобрения большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее, направляется Генеральным секретарем всем участникам Конвенции для принятия.
4. Такая поправка к Правилам вступит в силу с даты, которая будет определена Ассамблеей при ее одобрении, если к более ранней дате, которая также будет определена Ассамблеей, более одной трети участников Конвенции не заявят Организации об их возмражении против поправки. Упоминаемые в этом пункте даты определяются и принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее.
5. Любая поправка к Правилам по ее вступлении в силу заменяет предыдущее положение, к которому она относится, для всех участников Конвенции, которые не возразили против поправки.
6. Генеральный секретарь информирует всех участников Конвенции и членов Организации о любой просьбе или заявлении, сделанных в соответствии с настоящей Статьей, и о дате, с которой любая поправка вступает в силу.

Статья VII

Денонсация

1. Каждый участник настоящей Конвенции в любое время по истечении пяти лет с даты вступления ее в силу для такого участника может денонсировать Конвенцию.
2. Денонсация осуществляется путем депонирования документа о денонсации у Организации. Генеральный секретарь информирует всех других участников Конвенции о получении документа о денонсации и о дате его депонирования.
3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня депонирования документа о денонсации или большего периода, который может быть указан в документе о денонсации.

Статья VIII

Депонирование и регистрация

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

2. По вступлении в силу настоящей Конвенции ее текст будет переслан Генеральным секретарем Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и публикации в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья IX

Языки

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

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

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

Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г.

Часть 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, или звуковых сигналов для военных кораблей и судов, идущих в конвое, а также относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней для рыболовных судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии. Эти дополнительные стационарные или сигнальные огни, или звуковые сигналы должны быть, насколько это возможно, такими, чтобы их нельзя было по ошибке принять за один из огней или сигналов, установленных настоящими Правилами.

(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 без препятствия своим специальным функциям 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

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

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

Правило 3 Общие определения

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

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

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

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

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

(e) Слово **"гидросамолет"** означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

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

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

Следующие суда должны рассматриваться как суда, ограниченные в возможности маневрировать:

/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 тралением мин;

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

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

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

(j) Слова "**длина**" и "**ширина**" судна означает его наибольшую длину и ширину.

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

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

Часть 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:

(a) Всем судам:

/i/ состояние видимости;

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

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

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

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

/vi/ соотношение между осадкой и имеющимися глубинами.

(b) дополнительно судам, использующим радиолокатор:

/i/ характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования;

/ii/ любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности;

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

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

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

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

Правило 7 Опасность столкновения

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

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

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

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

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

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

Правило 8 Действия для предупреждения столкновения

(a) Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, 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 машины или дав задний ход.

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) Судно не должно пересекать узкий проход или фарватер, если такое пересечение затруднит движение судна, которое может безопасно следовать только в пределах такого прохода или фарватера;

это последнее судно может использовать звуковой сигнал, предписанный [Правилом 34\(d\)](#), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.

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

/ii/ Это Правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований [Правила 13](#).

/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 [Правилом 34 \(е\)](#).

/g/ Любое судно, если позволяют обстоятельства, должно избегать постановки на якорь в узком проходе.

Правило 10

Плавание по системе разделения движения

(a) Это Правило применяется при плавании по системам разделения движения, принятым Организацией.

(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 со стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

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

(d) Суда, которые могут безопасно использовать для транзитного прохода соответствующую полосу движения в системе разделения, не должны, в общем случае, использовать зоны прибрежного плавания.

(е) Судно, если оно не пересекает систему разделения движения, 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 [суда с механическим двигателем](#), идущего в полосе движения.

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/ 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 этого раздела, 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° позади траверза последнего, т.е. обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

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

(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 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.

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**

(а) /i/ Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранить 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 (а) /ii/ этого Правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если позволят обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

(d) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18 **Взаимные обязанности судов**

За исключением случаев, когда [Правила 9, 10 и 13](#) требуют иного:

(а) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу:

/i/ судну, лишенному возможности управляться;

/ii/ судну, ограниченному в возможности маневрировать;

/iii/ судну, занятому ловом рыбы;

/iv/ парусному судну.

(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, по возможности, уступать дорогу:

/i/ судну, лишенному возможности управляться;

/ii/ судну, ограниченному в возможности маневрировать.

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

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

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

Раздел III - Плавание судов при ограниченной видимости

Правило 19

Плавание судов при ограниченной видимости

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

(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.

(с) При выполнении Правил **раздела I** этой части следует тщательно соотносить свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

(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.

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

Часть С - Огни и знаки

Правило 20

Применение

(а) 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 не ухудшают их видимость и отличительные характеристики, или не служат помехой для должного наблюдения.

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

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

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

Правило 21

Определения

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

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

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

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

(е) **"Круговой огонь"** представляет собой огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 360ш.

(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:

(а) На судах длиной 50 м или более:

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

(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;

(с) На судах длиной менее 12 м:

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

Правило 23

Суда с механическим двигателем на ходу

(а) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставять:

/i/ топовый огонь впереди;

/ii/ второй топовый огонь позади и выше переднего топового огня, однако судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставить такой огонь;

/iii/ бортовые огни;

/iv/ кормовой огонь.

(b) Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, должно выставять круговой **проблесковый** желтый огонь.

(c) Судно с механическим двигателем длиной менее 7 м, имеющее максимальную скорость не более 7 уз, может вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила, выставять белый **круговой огонь**. Такое судно, если это практически возможно, выставляет также бортовые огни.

Правило 24 **Суда, занятые буксировкой и толканием**

(a) Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой, должно выставять:

/i/ вместо огня, предписанного **Правилом 23(a)/i/**, два топовых огня впереди, 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 выставять огни, предписанные **Правилом 23**.

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

/i/ вместо огня, предписанного **Правилом 23(a)/i/**, два топовых огня впереди, расположенные по вертикальной линии;

/ii/ бортовые огни;

/iii/ кормовой огонь.

(d) Судно с механическим двигателем, к которому применяются пункты (a) и (c) этого Правила, должно также соблюдать **Правило 23(a)/ii/**.

(e) Буксируемое судно или буксируемый объект должны выставять:

/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 выставять в передней части бортовые огни;

/ii/ судно, буксируемое лагом, должно выставять **кормовой огонь** и в передней части - бортовые огни.

(g) Если по какой-либо существенной причине буксируемое судно или буксируемый объект не могут выставять огни, предписанные пунктом (e) этого Правила, должны быть приняты все возможные меры для того, чтобы осветить буксируемое судно или буксируемый объект или по крайней мере указать на присутствие неосвещенного судна или объекта.

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

(a) Парусное судно на ходу должно выставять:

/i/ бортовые огни;

/ii/ кормовой огонь;

(b) На парусном судне длиной менее 12 м огни, предписанные пунктом (a) этого Правила, могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом на топе или около топа мачты на наиболее видном месте.

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

(d) /i/ Парусное судно длиной менее 7 м, если это практически возможно, должно выставлять огни, предписанные пунктами (а) или (b), 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.

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

Правило 26

Рыболовные суда

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

(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; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;

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

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

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

/i/ два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний - белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;

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

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

(d) Судно, занятое ловом рыбы вблизи других судов, занятых ловом рыбы, может выставлять дополнительные сигналы, описанные в [Приложении II](#) к этим Правилам.

(е) 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

(а) 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 тралением мин, должно выставлять:

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

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

/iii/ если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом /i/, - топовые 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 знаки, предписанные **Правилом 30**.

(c) Судно, занятое такой буксировочной операцией, которая делает для него невозможным отклонение от своего курса, должно, в дополнение к огням или знакам, предписанным подпунктами /i/ и /ii/ пункта (b) этого Правила, выставлять огни или знак, предписанные **Правилом 24 (a)**.

(d) Судно, занятое дноуглубительными работами или подводными операциями, когда оно ограничено в возможности маневрировать, должно выставлять огни и знаки, предписанные пунктом (b) этого Правила, и, если существует препятствие для прохода другого судна, должно дополнительно выставлять:

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

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

/iii/ если оно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, - топовые огни, бортовые огни и кормовой огонь;

/iv/ судно, на которое распространяются требования этого пункта, должно, когда оно стоит на якоре, выставлять огни или знаки, предписанные подпунктами /i/ и /ii/, вместо огней или знака, предписанных **Правилом 30**.

(e) Если размеры судна, занятого водолазными работами, практически не позволяют выставлять знаки, предписанные пунктом (d) этого Правила, то должен выставляться 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 тралением мин, в дополнение к огням, предписанным **Правилом 23**, должно выставлять три зеленых круговых огня или три шара. Один из этих огней или знаков должен выставляться на клотике фок-мачты или вблизи от него, а два других - на ноках фока-рея. Эти огни или знаки указывают, что другому судну опасно подходить ближе чем на 1000 м к корме или на 500 м к любому борту минного тральщика.

(g) Суда длиной менее 7 м не обязаны выставлять огни, предписанные этим **Правилом**.

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

Правило 28

Суда, стесненные своей осадкой

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

Правило 29

Лоцманские суда

(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/, - якорный огонь, огни или знак.

(b) Лоцманское судно, не занятое исполнением лоцманских обязанностей, должно выставять огни или знаки, предписанные для подобного судна соответствующей длины.

Правило 30 Суда на якоре и суда на мели

(a) Судно на якоре должно выставять на наиболее видном месте:

/i/ в носовой части судна - белый круговой огонь или шар;

/ii/ на корме или вблизи от нее и ниже огня, предписанного подпунктом /i/, - белый круговой огонь.

(b) Судно длиной менее 50 м может выставять 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 выставять огни, предписанные пунктом (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 или на мели, когда оно не находится в узком проходе, на фарватере, якорном месте или вблизи от них, а также в районах, где обычно плавают другие суда, не обязано выставять огни или знаки, предписанные пунктами (a), (b), или (d) этого Правила.

Правило 31 Гидросамолеты

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

Часть Д - Звуковые и световые сигналы

Правило 32 Определения

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

(b) Термин "**короткий звук**" означает звук продолжительностью около 1 сек.

(c) Термин "**продолжительный звук**" означает звук продолжительностью от 4 до 6 сек.

Правило 33 Оборудование для подачи звуковых сигналов

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

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

Правило 34

Сигналы маневроуказания и предупреждения

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

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

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

/i/ эти световые сигналы должны иметь следующее значение:

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

/ii/ продолжительность каждого проблеска должна быть около 1 сек., интервал между проблесками - около 1 сек., интервал между последовательными сигналами - не менее 10 сек;

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

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

/i/ судно, намеревающееся обгонять другое судно, должно в соответствии с [Правилом 9 \(e\)/i/](#) показать свое намерение следующими сигналами, подаваемыми свистком - два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, которые означают "Я намереваюсь обгонять Вас по правому борту"; - два продолжительных звука вслед за ними два коротких звука, которые означают "Я намереваюсь обгонять Вас по левому борту".

/ii/ судно, которое намеревается обгонять, должно, действуя в соответствии с [Правилом 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 маневрирования и предупреждения должен использоваться только один свисток.

Правило 35

Звуковые сигналы при ограниченной видимости

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

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

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

(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, должно вместо сигналов, предписанных пунктами (a) или (b) этого Правила, подавать через промежутки не более двух минут три последовательных звука, а именно - один продолжительный и вслед за ним два коротких звука.

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

(e) 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.

(f) Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин. учащенно звонить в колокол приблизительно в течение 5 сек. На судне длиной 100 м или более этот сигнал колоколом должен подаваться на носовой части и немедленно вслед за ним на кормовой части учащенный сигнал гонгом в течение 5 сек. 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.

(g) Судно на мели должно подавать сигнал колоколом и, если требуется, гонгом, как это предписано пунктом (f) 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.

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

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

Правило 36

Сигналы для привлечения внимания

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

Правило 37

Сигналы бедствия

Когда судно терпит бедствие и требует помощи, оно должно использовать или выставять сигналы, предписанные [Приложением IV](#) к настоящим Правилам.

Часть E - 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:

(а) Установки огней, имеющих дальность видимости, предписанную [Правилем 22](#), - на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

(b) Установки огней с цветовыми характеристиками, предписанными в [разделе 7 Приложения I](#) к этим Правилам, - на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

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

(d) /i/ Перестановки топовых огней на судах длиной менее 150 м в соответствии с предписаниями [раздела 3 \(а\) Приложения I](#) - на все время;

/ii/ Перестановки топовых огней на судах длиной 150 м или более в соответствии с предписаниями [раздела 3 \(а\) Приложения I](#) - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

(е) Перестановки топовых огней в соответствии с предписаниями [раздела 2 \(b\) Приложения I](#) - на срок на 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

(f) Перестановки бортовых огней в соответствии с предписаниями [раздела 3 \(b\) Приложения I](#) - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

(g) Требований к звукосигнальным устройствам, предписанных [Приложением III](#), - на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

Приложение I
к Международным правилам
предупреждения столкновений
судов в море

Расположение и технические характеристики огней и знаков

1. Определение

Термин "**высота над корпусом**" означает высоту над самой верхней непрерывной палубой.

2. Вертикальное расположение огней и расстояния между ними

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

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

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

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

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

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

(е) 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 топовый огонь судна с механическим двигателем.

(f) При всех обстоятельствах топовый огонь или огни должны быть расположены таким образом, чтобы они были отчетливо видны над всеми другими огнями и конструкциями.

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

(h) Бортовые огни, если огни 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 на высоте не менее 4 м над корпусом; это последнее требование не распространяется на случай, когда судно несет кормовой огонь совместно с буксировочным.

/ii/ на судне длиной менее 20 м расстояние между такими огнями должно быть не менее 1 м и нижний из них должен быть на высоте не менее 2 м над планширем; это последнее требование не распространяется на случай, когда судно несет кормовой огонь совместно с буксировочным;

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

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

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

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 длиной 20 м или более бортовые огни не должны располагаться перед передним топовым огнем. Они должны быть расположены на бортах или вблизи бортов судна.

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

(a) Огонь, предписанный [Правилom 26 \(с\)/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 \(с\)/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 должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна щитами, окрашенными в черный матовый цвет, и должны удовлетворять требованиям [раздела 9 настоящего Приложения](#). Если используется комбинированный фонарь с одной вертикальной нитью накала и очень узкой перегородкой между зеленой и красной секциями фонаря установка наружных щитов не требуется.

6. Знаки

(а) Знаки должны быть черного цвета и следующих размеров:

/i/ шар должен иметь диаметр не менее 0,6 м;

/ii/ конус должен иметь диаметр в основании не менее 0,6 м и высоту, равную его диаметру;

/iii/ цилиндр должен иметь диаметр не менее 0,6 м и высоту, равную его двойному диаметру.

/iv/ ромб должен состоять из двух конусов с общим основанием. Размеры конусов должны соответствовать требованиям подпункта /ii/.

(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/ зеленый

X 0,028 0,009 0,300 0,203

Y 0,385 0,723 0,511 0,356

/iii/ красный

X 0,680 0,660 0,735 0,721

Y 0,320 0,320 0,265 0,259

/iv/ желтый

X 0,612 0,618 0,585 0,575

Y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Сила света огней

(а) Минимальная сила света огней должна рассчитываться по формуле

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

где I - сила света в эксплуатационных условиях в канделах;

T - световой порог 2×10^{-6} 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.

Дальность видимости огня /дальность освещения/ в морских милях	Сила света огня в канделах при K = 0,8
Д	1

1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Примечание: Максимальную силу света огней следует ограничивать во избежание чрезмерного слепящего блеска.

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 1ш и 3ш за границами установленных секторов свет практически исчез.

/ii/ Минимальная требуемая сила света кормовых, топовых и бортовых огней должна обеспечиваться по дуге горизонта в пределах предписанных Правил 21 секторов, не доходя 5ш до границы сектора в направлении 22,5ш позади траверза. Далее сила света может уменьшаться до 50% на границе сектора; затем она должна постепенно уменьшаться с тем, чтобы в пределах 5ш за границей сектора свет практически исчез.

(b) Круговые огни должны быть расположены таким образом, чтобы их не затемняли мачты, стенки или конструкции в пределах угловых секторов более 6ш. Это требование не распространяется на якорные огни, которые нет необходимости выставлять на чрезмерной высоте над корпусом.

10. Вертикальные секторы

(a) Электрические огни, за исключением огней для парусных судов, должны обеспечивать в вертикальных секторах:

/i/ по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах 5ш выше и ниже горизонтальной плоскости;

/ii/ по меньшей мере 60% требуемой минимальной силы света в пределах 7,5ш выше и ниже горизонтальной плоскости.

(b) Электрические огни для парусных судов должны обеспечивать в вертикальных секторах:

/i/ по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах 5ш выше и ниже горизонтальной плоскости;

/ii/ по меньшей мере 50% требуемой минимальной силы света в пределах 25ш выше и ниже горизонтальной плоскости.

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

11. Сила света неэлектрических огней

Минимальная сила света неэлектрических огней должна, насколько возможно, соответствовать значениям силы света, указанным в [таблице 8](#).

12. Огонь маневроуказания

Независимо от положений пункта 2 (f) этого Приложения, огонь маневроуказания, предусмотренный [Правил 34 \(b\)](#), должен быть расположен в той же самой продольной вертикальной

плоскости, что и топовый огонь или огни, и, насколько это практически возможно, на высоте не менее 2 м по вертикали выше переднего топового огня. При этом огонь маневроуказания должен быть расположен по вертикали не менее чем на 2 м выше или ниже заднего топового огня. На судне, которое имеет только один топовый огонь, огонь маневроуказания, если он имеется, должен быть установлен на наиболее видном месте в расстоянии не менее 2 м по вертикали от топового огня.

13. Одобрение

Конструкция фонарей и знаков, а также установка фонарей на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа того государства, где зарегистрировано данное судно.

Приложение II
к Международным правилам
предупреждения столкновений
судов в море

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

1. Общее указание

Огни, указанные в этом Приложении, если они выставляются в соответствии с [Правилом 26 \(d\)](#), должны быть расположены на наиболее видном месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону от огней, предписанных [Правилом 26 \(b\)/i](#) / и [\(c\)/ii](#), и ниже этих огней. Эти огни должны быть круговыми и видными 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

(а) Суда, занятые тралением, независимо от того, используют ли они донные или пелагические снасти, могут выставлять:

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

/ii/ когда они выбирают снасти - белый огонь на красном, расположенные по вертикальной линии;

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

(b) Каждое судно, занятое парным тралением, может показывать:

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

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

3. Сигналы для судов, производящих лов рыбы кошельковыми неводами

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

Приложение III
к Международным правилам
предупреждения столкновений
судов в море

Технические характеристики звукосигнальных устройств

1. Свистки

(а) Частоты и дальность слышимости

Основная частота сигнала должна быть в пределах 70-700 гц. Дальность слышимости сигнала должна определяться такими частотами, которые могут включать основную и /или/ одну или несколько более высоких частот в пределах 180-700 гц /плюс - минус 1%/, обеспечивающих уровни звукового давления, указанные в параграфе 1 (с) этого Приложения.

(b) Пределы основных частот

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

/I/ 70-200 гц для судна длиной 200 м и более,

/II/ 130-350 гц для судна длиной 75 м и более, но меньше 200 м,

/III/ 250-700 гц для судна длиной менее 75 м.

(с) Сила звука и дальность слышимости сигнала

Установленный на судне свисток должен обеспечивать в направлении максимума силы звука и на расстоянии 1 м от него такой уровень звукового давления, который по крайней мере в одной 1/3 октавной полосе в диапазоне частот 180-700 гц /плюс-минус 1%/ был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в нижеследующей таблице.

Длина судна в метрах	Уровень на расстоянии 1 м В 1/3 октавной полосе в децибелах, отнесенный к 2×10^{-5} смэ	Дальность слышимости в морских милях
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
менее 20	120	0,5

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

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

(d) Звукосигнальные устройства направленного действия

Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия, в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах плюс минус 45ш от направления максимума звука не должен быть ниже чем на 4 дб от уровня на основном направлении. Во всех остальных направлениях в горизонтальной плоскости уровень звукового давления не должен быть ниже чем на 10 дб от уровня 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 1/3 октавной полосе, которая определяет дальность слышимости.

(е) 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 не 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 (f) этого Приложения, имеет зону значительного снижения уровня сигнала, то рекомендуется устанавливать комбинированную систему, чтобы устранить влияние этих препятствий. Применительно к настоящим Правилам комбинированная звуковая система должна рассматриваться как один свисток. Свистки комбинированной системы должны быть размещены на расстоянии не более 100 м друг от друга и устроены так, чтобы звучать одновременно. Частоты этих свистков должны между собой отличаться по меньшей мере на 10 гц.

2. Колокол или гонг

(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.

(b) Конструкция

Колокола или 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 более 20 м и не менее 200 мм для судов длиной от 12 до 20 м. Там, где 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 звукооповещающих устройств, их характеристики и установка на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа государства, где зарегистрировано данное судно.

Приложение IV
к Международным [правилам](#)
предупреждения столкновений
судов в море

Сигналы бедствия

1. Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо отдельно, 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 по радиотелеграфу или с помощью любой другой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков ... --- ... /SOS/ по азбуке Морзе;
- (e) сигнал переданный по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова "Мэйдэй";
- (f) сигнал бедствия по Международному своду сигналов - NC;
- (g) сигнал состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем-либо похожим на шар;
- (h) пламя на судне /например, от горящей смоляной или мазутной бочки и т.п./;
- (i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
- (j) дымовой сигнал - выпуск клубов дыма оранжевого цвета;
- (k) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- (l) радиотелеграфный сигнал тревоги;
- (m) радиотелефонный сигнал тревоги;
- (n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями указания положения.
2. Запрещается применение или выставление любого из вышеуказанных сигналов, в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи; не допускается также использование сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.
3. Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, Руководства по поиску и спасанию торговых судов, а также на возможность использования следующих сигналов:
- (a) полотнище оранжевого цвета с черным квадратом либо кругом или другим соответствующим символом /для опознавания с воздуха/;
- (b) цветное пятно на воде.

Резолюция I

Конференция,

Признавая необходимость участия всех участников Конвенции в процессе внесения поправок в Конвенцию о международных Правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.,

Особенно признавая необходимость участия в таком процессе участников Конвенции, которые не являются членами Межправительственной морской консультативной организации, когда рассмотрение поправок происходит на Ассамблее Организации,

Считая, что Организация может предусмотреть возможность такого участия государств, не являющихся членами Организации,

Постановляет рекомендовать Ассамблее Организации предусмотреть возможность участия с правом голоса всех участников Конвенции, включая тех, кто не является членами Организации, в рассмотрении вопросов, касающихся внесения поправок в международные Правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г., когда такие вопросы находятся на рассмотрении Ассамблеи Организации.

Резолюция II

Конференция,

Сознавая необходимость скорейшего вступления в силу Конвенции о международных [Правилах](#) предупреждения столкновений судов в море 1972 г.,

Постановляет рекомендовать государствам, намеревающимся стать участниками Конвенции:

1. Депонировать как можно раньше свои документы о ратификации, принятии, одобрении Конвенции или о присоединении к ней.

2. Если эти государства не депонировали соответствующие документы до 31 декабря 1973 г., сообщить Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации не позднее этой даты о предполагаемых сроках, когда они готовы будут сделать это.

Заверенная копия официального перевода на русский язык

От имени Генерального секретаря Межправительственной морской консультативной организации

Лондон, 5 июня 1978 г.
