

# КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 ГОДА

(Лондон, 20 октября 1972 года)

## Список изменяющих документов

(с изм., внесенными Поправками, принятыми Резолюциями ИМО  
[N A.464\(XII\)](#) от 19.11.1981, [N A.626\(15\)](#) от 19.11.1987,  
[N A.678\(16\)](#) от 19.10.1989, [N A.736\(18\)](#) от 04.11.1993,  
[N A.910\(22\)](#) от 29.11.2001, [N A.1004\(25\)](#) от 29.11.2007,  
[N A.1085\(28\)](#) от 04.12.2013)

См. [Статус](#) данного документа.

Участники настоящей Конвенции,

желая обеспечить высокий уровень безопасности на море,

сознавая необходимость пересмотра и обновления Международных правил для предупреждения столкновений судов в море, приложенных к Заключительному акту Международной конференции по охране человеческой жизни на море, 1960 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

отозвании уведомления.

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

## Статья IV

### Вступление в силу

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

б) Независимо от положений [подпункта "а"](#) данного пункта, настоящая Конвенция не вступит в силу до 1 января 1976 г.

2. Для государств, ратифицировавших, принявших, одобривших 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, одобривших 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 возражении против поправки. Упомянутые 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 ее 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.

-----

<\*> Подписи опущены.

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

Резолюцией ИМО N А.1085(28) от 04.12.2013 Правила дополнены новой частью F после части E (Изъятия).

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 Г.**

### **ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **Правило 1**

#### **Применение**

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

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

Резолюцией ИМО N А.464(XII) от 19.11.1981 Правило 1 с) изложено в новой редакции.

с) 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.

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 Правило 1 е) изложено в новой редакции.

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

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 столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 Правило 3 дополнено новым пунктом m).

## Правило 3

### Общие определения

В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного

ТОЛКОВАНИЯ:

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 пункт а) Правила 3 изложен в новой редакции.

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

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

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

д) 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.

е) Слово "гидросамолет" означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

ф) 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.

г) 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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 предложение, стоящее непосредственно перед пунктами i) - vi) Правила 3, изложено в новой редакции.

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;

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 3 q) v) изложено в новой редакции.

v) судно, занятое тралением мин;

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

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 Правило 3 h) изложено в новой редакции.

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

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

j) Слова "длина" и "ширина" судна означают его наибольшую длину и ширину.

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.

## 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) 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) Предложения 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.

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 Правило 8 дополнено новым пунктом f).

## Правило 8

### Действия для предупреждения столкновения

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 пункт а) Правила 8 изложен в новой редакции.

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.

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 [правилом 34 "c"i"](#). Обгоняемое судно должно, если оно согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный [правилом 34 "c"ii"](#), 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 "e"](#).

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

Резолюцией ИМО N А.464(ХП) от 19.11.1981 Правило 10 дополнено новым пунктом k).

Резолюцией ИМО N А.464(ХП) от 19.11.1981 Правило 10 дополнено новым пунктом l).

## Правило 10

### Плавание по системам разделения движения

Резолюцией ИМО N А.626(15) от 19.11.1987 Правило 10 а) изложено в новой редакции.

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

б) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

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

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

Резолюцией ИМО N А.464(ХП) от 19.11.1981 Правило 10 b) iii) изложено в новой редакции.

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.

Резолюцией ИМО N А.626(15) от 19.11.1987 Правило 10 с) изложено в новой редакции.

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.

Резолюцией ИМО N A.678(16) от 19.10.1989 Правило 10 d) изложено в новой редакции.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 10 d) дополнено новым предложением.

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 10 e) изложено в новой редакции.

e) 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 судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

## 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

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

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

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

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

б) По этому правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении - сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.

### Правило 13

#### Обгон

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981 текст Правила 13 а\) изменен.](#)

а) Независимо от предписаний, содержащихся в Правилах этого раздела, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

б) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более  $22,5^\circ$  позади траверза последнего, т.е. обгоняющее судно

находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

с) 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.

с) 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

a) 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 "a"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.

[Резолюцией ИМО N A.910\(22\) от 29.11.2001](#) Правило 18 дополнено новым пунктом f).

## 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, 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.

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.

### 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 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.

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.

## 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 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.

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  $22,5^\circ$  и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до  $22,5^\circ$  позади траверза каждого борта.

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

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

e) "Круговой огонь" представляет собой огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в  $360^\circ$

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 22 дополнено новым пунктом d).

## 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;

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

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

с) На судах длиной менее 12 м:

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

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 Правило 23 дополнено новым пунктом с); последующий пункт перенумеровывается.

## Правило 23

### Суда с механическим двигателем на ходу

а) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:

i) топовый огонь впереди;

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

iii) бортовые огни;

iv) кормовой огонь.

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 23 с) изложено в новой редакции.

с) 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. Такое судно, если это практически возможно, выставляет также бортовые огни.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 24 дополнено новым пунктом i).

## Правило 24

### Суда, занятые буксировкой и толканием

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст Правила 24 а) i) после

слов "Правилom 23 а) і)" дополнен словами "или а) іі)"; слово "вперед" исключено.

і) вместо огня, предписанного [правилом 23 "а"і"](#), 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;

іі) бортовые огни;

ііі) кормовой огонь;

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

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

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

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

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981](#) текст Правила 24 с) і) после слов "Правилom 23 а) і)" дополнен словами "или а) іі)"; слово "вперед" исключено.

і) вместо огня, предписанного [правилом 23 "а"і"](#), два топовых огня впереди, расположенные по вертикальной линии;

іі) бортовые огни;

ііі) кормовой огонь.

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981](#) в тексте Правила 24 d) во второй строке слова "пункты а) и с)" заменены на "пункт а) или с)".

d) Судно с механическим двигателем, к которому применяются [пункты "а" и "с"](#) этого правила, должно также соблюдать [правило 23 "а"і"](#).

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 вводное предложение Правила 24 е) изложено в новой редакции.

е) Буксируемое судно или буксируемый объект 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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 24 g) изложено в новой редакции.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 существующий пункт g) Правила 24 переименован в "пункт h)" и изложен в новой редакции.

g) Если по какой-либо существенной причине буксируемое судно или буксируемый объект не могут выставлять огни, предписанные **пунктом "е"** 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

а) Парусное судно на ходу должно выставлять:

i) бортовые огни;

ii) кормовой огонь;

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте Правил 25 b) слова "12 м" заменены на "20 м".

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

с) Парусное судно на ходу может, в дополнение к огням, предписанным пунктом "а" этого правила, выставлять на топе или около топа мачты на наиболее видном месте два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний - зеленым, но эти огни не должны выставляться вместе с комбинированным фонарем, разрешенным в соответствии с пунктом "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 правилом для парусных судов, но, если оно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

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 этим правилом.

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

Резолюцией ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 в тексте подпункта "i" пункта "b" правила 26 слова "судно длиной менее 20 метров вместо этого знака может выставлять корзину" исключены.

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.

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

Резолюцией ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 в тексте подпункта "i" пункта "c" правила 26 слова "судно длиной менее 20 метров вместо этого знака может выставлять корзину" исключены.

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.

Резолюцией ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 пункт "d" правила 26 изложен в новой редакции.

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

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

## Правило 27

Суда, лишённые возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать

а) Судно, лишённое 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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в вводном предложении Правил 27 b) слова "тралением мин" заменены на "работами по устранению минной опасности".

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;

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте Правил 25 b) iii) слова "топовые огни" заменены на "топовый огонь или огни".

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 знак, предписанные **правилом 30**.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 27 c) изложено в

новой редакции.

с) 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"](#).

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981 в тексте Правил 27 d\) слова "пунктом b\)" заменены на "подпунктами i\), ii\) и iii\) пункта b\)"; существующий подпункт iii\) исключен; существующий подпункт iv\) переименован в подпункт iii\) и изложен в новой редакции.](#)

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](#).

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981 Правило 27 e\) изложено в новой редакции.](#)

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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 27 f) изложено в новой редакции.

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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 Правило 27 g) изложено в новой редакции.

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

а) Судно при исполнении лоцманских обязанностей должно выставлять:

i) на топе мачты или вблизи от него - два круговых огня, расположенные по вертикальной линии; верхний из этих огней должен быть белым, а нижний - красным;

ii) если оно на ходу, то дополнительно - бортовые огни и кормовой огонь;

Резолюцией ИМО N А.464(ХІІ) от 19.11.1981 Правило 29 а) ііі) изложено в новой редакции.

ііі) если оно стоит на якоре, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом "і", - якорный огонь, огни или знак.

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

Резолюцией ИМО N А.464(ХІІ) от 19.11.1981 Правило 30 дополнено новым пунктом f).

## Правило 30

### Суда на якоре и суда на мели

а) Судно на якоре должно выставлять на наиболее видном месте:

і) в носовой части судна - белый круговой огонь или шар;

іі) на корме или вблизи от нее и ниже огня, предписанного подпунктом "і", - белый круговой огонь.

б) Судно длиной менее 50 м может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь вместо огней, предписанных пунктом "а" этого правила.

с) Судно на якоре может, а судно длиной более 100 м должно использовать также имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.

д) Судно на мели должно выставлять огни, предписанные пунктом "а" или "б" этого правила, и, кроме того, на наиболее видном месте:

і) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии;

іі) три шара, расположенные по вертикальной линии.

Резолюцией ИМО N А.464(ХІІ) от 19.11.1981 в тексте Правил 30 е) слова "или на мели" исключены; слова "знаки, предписанные пунктами а), б) или д) этого Правила" заменены на "знак, предписанный пунктами а) и б) этого Правила."

е) 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 выставлять огни или знаки, предписанные [пунктам "а", "б" или "д"](#) этого правила.

[Резолюцией](#) ИМО N А.910(22) от 29.11.2001 Правило 31 изложено в новой редакции.

## Правило 31

### Гидросамолеты

Если гидросамолет 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.

## ЧАСТЬ D. ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ

## Правило 32

### Определения

а) Слово "свисток" означает любое звукооповещающее устройство, могущее подавать предписанные звуки и соответствующее техническим требованиям [Приложения III](#) к настоящим Правилам.

б) Термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около 1 сек.

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

## Правило 33

### Оборудование для подачи звуковых сигналов

[Резолюцией](#) ИМО N А.910(22) от 29.11.2001 Правило 33 а) изложено в новой редакции.

[Резолюцией](#) ИМО N А.464(XII) от 19.11.1981 в тексте Правил 33 а) слово

"требуемых" заменено на слова "предписанных".

а) 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.

б) Судно длиной менее 12 м не обязано иметь звукосигнальные устройства, предписанные [пунктом "а"](#) этого правила, и если такое судно не имеет их, то оно должно быть снабжено другими средствами подачи эффективного звукового сигнала.

## Правило 34

### Сигналы маневроуказания и предупреждения

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

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

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

і) эти световые сигналы должны иметь следующее значение:

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

іі) 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.

с) 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 "е"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 и 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 "е"i"](#), подтвердить свое согласие следующим сигналом, подаваемым свистком в указанной последовательности

- один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звук.

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

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

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

новым пунктом i); последующие пункты соответственно перенумеровываются.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст Правила 35 дополнен новым пунктом d); существующие пункты d) - i) переименованы в пункты e) - j) соответственно; в пунктах g) и i) (теперь переименованы в h) и j)) перекрестная ссылка на пункт f) заменена ссылкой на пункт g).

## Правило 35

### Звуковые сигналы при ограниченной видимости

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

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

б) 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.

в) Судно, лишенное возможности управляться или ограниченное в возможности маневрировать, судно, стесненное своей осадкой, парусное судно, судно, занятое ловом рыбы, и судно, буксирующее или толкающее другое судно, должны вместо сигналов, предписанных пунктами "а" или "б" этого правила, подавать через промежутки не более двух минут три последовательных звука, а именно - один продолжительный и вслед за ним два коротких звука.

д) 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.

е) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и подавать сигналы, предписанные пунктами "а" или "б" 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 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.

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981](#) текст Правила 36 дополнен новым текстом.

## 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.

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981](#) в тексте Правил 37 слова "предписанные Приложением IV" заменены на "описанные в Приложении IV".

## Правило 37

## Сигналы бедствия

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

### ЧАСТЬ Е. ИЗЪЯТИЯ

[Резолюцией](#) ИМО N А.464(XII) от 19.11.1981 текст Правила 38 в пунктах d) i), e), f) после слов "Приложения I" и в пункте g) после слов "Приложением III" дополнен словами "к настоящим Правилам".

[Резолюцией](#) ИМО N А.464(XII) от 19.11.1981 текст Правила 38 дополнен новым пунктом h).

### 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, имеющих дальность видимости, предписанную [правилом 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.

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 [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.

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

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

## Приложение I

### РАСПОЛОЖЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ

#### 1. Определение

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\)](#) от 19.11.1981 текст пункта 1 дополнен **НОВЫМ ТЕКСТОМ**.

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 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.

б) 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.

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 пункт 2 d) изложен в новой редакции.

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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 пункт 2 e) изложен в новой редакции.

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 топовый огонь судна с механическим двигателем.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 пункт 2 f) изложен в новой редакции.

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 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:

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 2 i) i) слова "должен быть на высоте не менее 4 м над корпусом" заменены на "должен быть расположен на высоте не менее 4 м над корпусом".

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;

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 пункт 2 i) ii) изложен в новой редакции.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 2 i) ii) слова "должен быть на высоте не менее 2 м над планширем" заменить на "должен быть расположен на высоте не менее 2 м над корпусом".

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 случаи, 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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст первого предложения пункта 2 к) после слов "носовой якорный огонь" дополнен "предписанный Правилем 30 а) i)"; в тексте второго предложения пункта 2 к) после слова "должен" все слова заменены на "быть расположен на высоте не менее 6 м над корпусом".

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.

[Резолюцией](#) ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 текст пункта 3 дополнен новым пунктом 3 d).

[Резолюцией](#) ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст пункта 3 дополнен новым пунктом 3 с).

### 3. Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

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

[Резолюцией](#) ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 3 b) слова "на судне" заменены на "на судне с механическим двигателем".

б) 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

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

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

## 5. Щиты для бортовых огней

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст первой строки пункта 5 после слов "бортовые огни" дополнен словами "на судах длиной 20 м или более"; текст пункта 5 после первого предложения дополнен новым предложением.

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

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

где  $I$  - сила света в эксплуатационных условиях в канделях;

$T$  - световой порог  $2 \times 10^{-7}$  люкса;

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

$K$  - коэффициент пропускания атмосферы.

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

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

Дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях	Сила света огня в канделях при $K = 0,8$
Д	1
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 примечание к пункту 8 дополнено новым текстом.

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

#### 9. Горизонтальные секторы

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 9 а) ii) слова "за границей сектора" заменены на "за границами предписанных секторов".

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

Резолюцией ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 существующий пункт "b)" пункта 9 изменен на "b) i"; раздел 9 дополнен новым подпунктом "b) ii".

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст пункта 9 b) после слов "это требование не распространяется на якорные огни" дополнен "предписанные Правилом 30".

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

## 10. Вертикальные секторы

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 текст вводной части пункта 10 a) после слов "на парусных судах" дополнен словами "на ходу".

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст вводного предложения в пункта 10 a) перед словами "электрические огни" дополнен словом "Установленные".

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

i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах  $5^\circ$  выше и ниже горизонтальной плоскости;

ii) по меньшей мере 60% требуемой минимальной силы света в пределах  $7,5^\circ$  выше и ниже горизонтальной плоскости.

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 текст вводной части пункта 10 b) после слов "на парусных судах" дополнен словами "на ходу".

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 текст вводного предложения в пункта 10 b) после слов "Электрические огни" дополнен текстом ", установленные".

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

i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах  $5^\circ$  выше и ниже горизонтальной плоскости;

ii) по меньшей мере 50% требуемой минимальной силы света в пределах  $25^\circ$  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 [раздела 8](#).

## 12. Огонь маневроуказания

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

[Резолюцией ИМО N A.910\(22\)](#) от 29.11.2001 пункт 13 изложен в новой редакции.

[Резолюцией ИМО N A.736\(18\)](#) от 04.11.1993 название пункта 13 изменено на "14. Одобрение" и включен новый пункт 13.

## 13. Одобрение

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\)](#) от 19.11.1981 текст пункта 13 изложен в новой редакции.

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

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

### 1. Общие указания

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

[Резолюцией ИМО N A.736\(18\) от 04.11.1993 пункт 2 дополнен новым подпунктом "c\)".](#)

### 2. Сигналы для судов, занятых тралением

[Резолюцией ИМО N A.736\(18\) от 04.11.1993 вводное предложение пункта 2 а\) изложено в новой редакции.](#)

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 над красным, расположенные по вертикальной линии;

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

[Резолюцией ИМО N A.736\(18\) от 04.11.1993 вводное предложение пункта 2 б\) изложено в новой редакции.](#)

б) 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

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗВУКОСИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ

#### 1. Свистки

[Резолюцией ИМО N A.910\(22\) от 29.11.2001 пункт 1 а\)](#) изложен в новой редакции.

#### 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 (+/- 1%), обеспечивающих уровни звукового давления, указанные в [параграфе 1 "с"](#) этого Приложения.

#### б) Пределы основных частот

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

i) 70 - 200 Гц для судна длиной 200 м и более,

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

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 пункт 1 с) изложен в новой редакции.

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 (+/- 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 $2 \times 10^5/\text{см}^2$	Дальность слышимости в морских милях
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
менее 20	120	0,5

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.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 1 d) слова "на 4 дБ от уровня" заменены на "на 4 дБ от предписанного уровня звукового давления"; слова "на 10 дБ от уровня" заменены на "на 10 дБ от предписанного уровня звукового давления".

#### d) Звукосигнальные устройства направленного действия

Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия, в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах  $\pm 45^\circ$  от направления максимума звука не должен быть ниже чем на 4 Дб от 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.

#### 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 "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

### а) Сила звука сигнала

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 2 а) слова "на расстоянии 1 м" заменены на "на расстоянии 1 м от них".

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

Резолюцией ИМО N A.910(22) от 29.11.2001 пункт 2 б) изложен в новой редакции.

### б) Конструкция

Колокола или гонги должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого материала и издавать звук чистого тона.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 второе предложение пункта 2 б) изложено в новой редакции.

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

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в тексте пункта 3 слова "государство, где зарегистрировано данное судно" заменены на "государство, под флагом которого судно имеет право плавания".

Конструкция звукооповещающих устройств, их характеристики и установка

на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа государства, где зарегистрировано данное судно.

Резолюцией ИМО N A.1004(25) от 29.11.2007 Приложение IV изложено в новой редакции.

## Приложение IV

### СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

Резолюцией ИМО N A.736(18) от 04.11.1993 подпункт "о)" пункта 1 изложен в новой редакции.

Резолюцией ИМО N A.626(15) от 19.11.1987 пункт 1 дополнен новым пунктом 1о.

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 "Мэйдей";
- 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.

\* \* \*

При присоединении СССР к [Конвенции](#) о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года были сделаны следующие заявления:

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

и

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

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

**(London, 20.X.1972)**

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General Obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

Article II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

### Article III

#### Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

### Article IV

## Entry Into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

## Article V

### Revision Conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

## Article VI

### Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be

considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

## Article VII

### Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

## Article VIII

## Deposit and Registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article IX

### Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

## **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 or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

(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 are of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or are 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 to 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 construing 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.

## 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 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.

(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 following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

(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 minesweeping operations;

(vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricted the towed vessels and nettow 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 of 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.

(j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

(k) Vessels 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.

## 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:

(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;

(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.

## Rule 8

### Action to avoid collision

(a) Any action taken to avoid collision 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.

## 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.

(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)(1). 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.

## Rule 10

### Traffic separation schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(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 the 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 as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, 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.

## 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;

(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 this Section 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.

(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 masthead 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.

## 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 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 her obligation to keep out

of the way.

## 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.

(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.

## 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 I of this Part.

(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.

## 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.

(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:

(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.

## Role 23

### Power-driven vessels underway

(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

- (i) a masthead light forward;

(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 power-driven vessel of less than 7 metres in length and 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. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

## 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), two masthead lights forward 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), two masthead lights forward in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).

(e) A vessel or object being towed 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) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

## 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 12 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.

(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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(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) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(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 minesweeping operations, shall exhibit:

(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, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i);

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

(c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraph (b)(i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) 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;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) 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 the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

(f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

(g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights 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.

## 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 sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.

(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:

(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 or aground, 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 shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

## Rule 31

## Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane 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.

### 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 seconds' duration.

#### Rule 33

##### Equipment for sound signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell 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 required 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.

#### 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, whilst 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;

[Резолюцией ИМО N A.464\(XII\) от 19.11.1981 в английском тексте пункта b\) iii\) Правила 34 после слов "Annex I" добавлены слова "to these Regulations".](#)

(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.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(1) 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)(1) 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.

## 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 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.

(e) 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.

(f) 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.

(g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) 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.

(h) 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.

(i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

## 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.

## Rule 37

### Distress signals

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

## 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, 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.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I, 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, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

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.

## 2. Vertical positioning and spacing of lights

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead 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.

(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, then such masthead 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 the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(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.

(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, not be 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, not be less than 2 metres above the gunwale;

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в английском тексте пункта 2 j) слово "fishing" перед словом "vessel" исключено.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing 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, 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 not be less than 6 metres above the hull.

### 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 vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

### 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 shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. 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.

#### 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 metre.

(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

## (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  $2 \times 10^{-7}$  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:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 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.

#### 9. Horizontal Sectors

Резолюцией ИМО N A.464(XII) от 19.11.1981 в английском тексте пункта 9 а) i) слово "must" заменено на "shall".

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must 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 limits.

(b) 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, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

#### 10. Vertical Sectors

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels 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 the vertical sectors of electric lights 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.

#### 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. Approval

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

## **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 when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may 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 engaged in pair trawling may exhibit:

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

(ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

### 3. Signals 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.

## TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL 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) 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 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700 Hz (+/- 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of Vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5}$ N/m <sup>2</sup>	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	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the 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 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 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(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.

## 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 1 metre.

### (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 more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres 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 where the vessel is registered.

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 signal 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 radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...-... (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.)
- (l) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) the radiotelegraph alarm signal;
- (m) the radiotelephone alarm signal;
- (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

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 Merchant Ship Search and Rescue Manual 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.
-