



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/6
1 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 7b) повестки дня)

**ОБНОВЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)**

Примечание: В ходе своей двадцать восьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях вновь рассмотрела проект резолюции, содержащий поправки к ЕПСВВП, приведенные в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 и Согг.1, внесла в них изменения как указано в п.п. 4, 5, 21 и 35 доклада о данной ее сессии (документ TRANS/SC.3/WP.3/56) и поручила секретариату представить проект поправок Рабочей группе SC.3 для дальнейшего рассмотрения и принятия.

Ниже приводится текст проекта резолюции, содержащей поправки к ЕПСВВП, одобренные Рабочей группой SC.3/WP.3.

**Дополнения и поправки к резолюции № 24, касающейся ЕПСВВП -
Европейские правила судоходства по внутренним водным путям**

Резолюция № ...

(принята ... (дата) Рабочей группой по внутреннему водному транспорту)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюцию № 24 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, касающуюся ЕПСВВП - Европейских правил судоходства по внутренним водным путям и измененную ее резолюциями № 26, 27, 37, 39 и 43-47 (TRANS/SC.3/115/Rev.2),

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее двадцать восьмой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/56, п.п. 4, 5, 21 и 35),

отмечая желательность, в интересах безопасности судоходства, учитывать в ЕПСВВП последние изменения в области внутреннего судоходства и их последствия для действующих правил,

постановляет изменить текст ЕПСВВП путем включения текста, содержащегося в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

Приложение

Глава 1

1. Изменить статью 1.01 "Значение некоторых терминов", изменив определение термина в п. t) и включив в нее новые определения cc) и dd) как указано ниже:

"t) Термины "частый проблесковый огонь" и "очень частый проблесковый огонь" означают ритмичные огни с 50-60 и 100-120 проблесками в минуту".

"cc) Термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования^{1/}".

"dd) Термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин;

2. Изменить текст пункта 7 статьи 1.02 следующим образом:

"7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:

- a) оператор либо владелец этого судна или соединения;
- b) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08".

3. Изменить текст пункта 1d) статьи 1.04 следующим образом:

"d) нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовым или причальным сооружениям и окружающей среде."

4. Изменить текст пункта 2 статьи 1.07 следующим образом:

"2. Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования."^{2/};

^{1/} Если компетентные органы требуют наличия таких актов на борту судна.

^{2/} Компетентные органы могут также предписать использование перископов с плоским отражателем.

5. Изменить текст пункта 4 статьи 1.07 следующим образом:

"4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:

- a) для судов шириной менее 9,5 м - при загрузке контейнеров более чем в один ярус;
- b) для судов шириной 9,5 м или более, но менее 11 м - при загрузке контейнеров более чем в два яруса;
- c) для судов шириной 11 м и более - при загрузке контейнеров более чем в три яруса или более трех рядов в ширину;
- d) для судов шириной 15 м и более - при загрузке контейнеров более чем в три яруса".

6. Изменить текст пункта 2 статьи 1.08 следующим образом:

"2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания."

7. Изменить текст пункта 4 статьи 1.09 следующим образом:

"4. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо в возрасте не менее 18 лет, имеющее диплом, удостоверяющий, что его владелец обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в пункте 1 статьи 1.02, а также удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05. Второе лицо, также обладающее этими документами, должно постоянно находиться в рулевой рубке, за исключением времени причаливания и отплытия, а также при нахождении в шлюзах и их аванпортах".

8. Текст пункта 1b) статьи 1.21 на русском языке надлежит изменить следующим образом:

"b) плавучих установок или соединений плавучего материала кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений".

Глава 3

9. В статью 3.08 добавить новый пункт 4 следующего содержания:

"4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:

два желтых ярких очень частых проблесковых огня.

Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на высоте примерно 1 м в подходящем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. "

Изменить нумерацию существующих пунктов 4 и 5 статьи 3.08 на 5 и 6.

10. Дополнить пункт 4 статьи 3.10 сноской следующего содержания:

"^{1/} В случае, если компетентные органы предпишут, чтобы судоводитель толкача с большей мощностью на гребных винтах являлся судоводителем состава, этот толкач должен нести огни, предписанные в пункте 1 с) i) выше".

11. В тексте статей 3.27 и 3.28 на русском языке заменить термин "проблесковый огонь" на "частый проблесковый огонь";

12. Изменить статью 3.32 следующим образом:

"Статья 3.32 - Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства или огни

1. Если другими установленными положениями запрещается

- а) курить,
- б) использовать незащищенные осветительные устройства или огни,

то на борту это запрещение должно быть обозначено

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью".

Глава 4

13. Добавить новый пункт статьи 4.05 - Радиолокатор - следующего содержания:

"1. Суда могут использовать радиолокатор или оборудование ECDIS для внутреннего судоходства, система которого может применяться для эксплуатации судна с наложением радиолокационного изображения (навигационный режим), только в том случае, если:

а) они оснащены радиолокационной установкой или в соответствующих случаях оборудованием ECDIS для внутреннего судоходства, приспособленными к потребностям внутреннего судоходства, а также индикатором скорости изменения курса. Это оборудование должно находиться в исправном рабочем состоянии и должно быть сертифицировано с учетом потребностей внутреннего судоходства на основании предписаний соответствующих компетентных органов. Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь индикатора скорости изменения курса;

б) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право пользования радиолокатором, выданное в соответствии с предписаниями компетентных органов. Без ущерба для положений пункта 2 статьи 1.09 радиолокатор может использоваться для целей обучения в условиях хорошей видимости в дневное и ночное время даже в случае отсутствия такого лица на борту;

с) они, за исключением малых судов и паромов, оборудованы устройством для подачи трехтонального звукового сигнала. Однако компетентные органы могут не предписывать использование такой системы.

Без ущерба для положений статьи 4.04 малые суда должны быть оборудованы также радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для ведения связи по каналу судно-судно.

2. В толкаемых, буксируемых составах и в счаленных группах предписания указанного выше пункта 1 применяются только к судну, на борту которого находится судоводитель состава или счала.

3. Высокоскоростные суда на ходу должны использовать радиолокатор^{3/}.

^{3/} На внутренних водных путях, где это допускается национальным законодательством, высокоскоростные суда, которые разрешается эксплуатировать только в дневное время и при видимости не менее 1 км, могут не оборудоваться радиолокационной установкой и указателем скорости циркуляции.

Глава 6

14. Изменить статью 6.01-бис следующим образом:

"Статья 6.01-бис - Высокоскоростные суда

Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу".

15. Изменить текст пункта 2 статьи 6.02 следующим образом:

"2. Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, то эти малые суда должны оставлять всем другим судам, за исключением высокоскоростных судов, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу."

16. Изменить последнее предложение статьи 6.09 следующим образом:

"Это положение не применяется в том случае, когда малое судно обгоняет судно, не являющееся малым".

17. Добавить в текст статьи 6.21 новый пункт 5 следующего содержания:

"5. Пассажирским судам с пассажирами на борту запрещается движение в счале".

18. Добавить в статью 6.28 новый пункт 11 следующего содержания:

"11. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов, а также при входе в шлюзы и при выходе из них высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить никакого ущерба шлюзам, судам или плавучему материалу и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту".

Изменить нумерацию нынешнего пункта 11 на 12.

19. Изменить статью 6.30 следующим образом:

"Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора

1. В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.32 разрешается плавание только тех судов, которые оснащены радиолокационной установкой в соответствии со статьей 4.05. Они должны пользоваться этой радиолокационной установкой.

2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны изменять свою скорость хода с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Радиотелефонные установки должны быть включены в режим прослушивания на канале, отведенном для связи между судами. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства.

3. При остановке в условиях ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.

4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4 и 5 статьи 6.04 (категория I) и статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются⁴. Однако компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути".

20. Изменить статью 6.31 следующим образом:

"Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки

Категория I

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться на канале связи между судами. Как только на них будет получена по радиотелефонной связи информация о приближении других судов или как только на них будет услышан один из предписанных в пункте 5 статьи 6.32 или в пункте 1 b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать следующие звуковые сигналы:

Категория II

1. В условиях ограниченной видимости суда, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами, должны находиться на канале связи между судами. Как только на них будет получена по радиотелефонной связи информация о приближении других судов или как только на них будет услышан один из предписанных в пункте 5 статьи 6.32 или в пункте 1 b) статьи 6.33 сигналов приближающегося судна и в течение всего времени, пока будет слышен этот сигнал, они должны сообщить свое местоположение по радиотелефонной связи или подавать:

одну серию ударов колокола.

^{4/} Компетентные органы могут либо не предписывать это положение, либо предписывать его только на некоторых водных путях.

а) если они находятся с левой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения):

одну серию ударов колокола;

б) если они находятся с правой стороны фарватера (для наблюдателя, стоящего лицом по направлению течения):

двойную серию ударов колокола;

с) если они находятся на неопределенной позиции:

тройную серию ударов колокола ^{5/}.

Однако суда, не стоящие параллельно фарватеру или занимающие положение, при котором они могут создавать опасность для других судов, должны подавать этот сигнал, даже если и на них не будет услышан ни один из предусмотренных выше сигналов ^{5/}.

[Пункты 2-5 остаются без изменений.]

[Пункты 2-5 остаются без изменений.]"

21. Изменить статью 6.32 следующим образом:

"Статья 6.32 - Плавание при помощи радиолокатора

1. Судно считается плавающим при помощи радиолокатора в условиях ограниченной видимости, если радиолокатор на его борту используется в соответствии со статьей 4.05.

2. Если судно осуществляет плавание с использованием радиолокационной установки, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее дипломом, требуемым компетентными органами для участка внутреннего водного пути, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка оборудована централизованным пультом управления, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо можно было немедленно вызвать в рубку.

^{5/} Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче звуковых сигналов либо предписывать его только на некоторых водных путях.

Категория I

3. Как только на судне, идущем вверх против течения, на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, двигающимся во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне, идущем вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

а) подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо^{6/}; это предписание не относится к малым судам;

б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

Категория II

3. Как только на судне на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, идущим во встречном направлении, свою категорию, название, свой курс, а также местоположение и согласовать с этими судами порядок расхождения.

4. Как только на судне на экране радиолокатора будет замечено другое судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, это судно должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого другого судна на опасную ситуацию и согласовать порядок расхождения.

5. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно должно:

а) подать один продолжительный гудок и повторять этот звуковой сигнал так часто, как это необходимо;

б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

^{6/} Компетентные органы могут не предписывать положение о подаче трехтонального сигнала либо предписывать его только на некоторых водных путях.

Судно, идущее вверх против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 5 а) выше, или замечены на экране радиолокатора суда, положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране суда, должно:

с) подать один продолжительный гудок и повторять этот сигнал так часто, как это необходимо;

d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

6. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по этой связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Затем оно должно согласовать с судном, идущем во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.

7. В случае составов и счаленных групп предписания пунктов 1-6 выше распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава или группы".

22. Изменить статью 6.33 следующим образом:

"Статья 6.33 - Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора

1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать особые меры предосторожности, предусмотренные настоящими Правилами:

а) они должны осуществлять плавание как можно ближе к одной из сторон судоходного фарватера;

b) любое одиночное судно и судно, на борту которого находится судоводитель состава, должны подавать продолжительный гудок^{7/}; этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты. Эти суда должны иметь наблюдательный пост на носу судна; однако в составе судов наблюдательный пост должен находиться только на переднем судне. Его сигналы должны быть либо видны, либо слышны судоводителю судна или состава, либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь;

c) после получения на судне вызова по радиотелефонной связи с другого судна оно должно ответить по радиотелефонной связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Кроме того, ему необходимо указать, что оно осуществляет плавание без помощи радиолокатора и направляется к зоне стоянки. Затем оно должно согласовать порядок расхождения с данным судном;

d) как только на судне будет услышан звуковой сигнал другого судна, с которым не удалось установить радиотелефонную связь, оно должно

- если оно находится недалеко от берега, подойти возможно ближе к берегу и в случае необходимости оставаться там до тех пор, пока данное судно не пройдет;

- если оно не находится недалеко от берега и, в частности, если оно направляется от одного берега к другому, по мере возможности и как можно быстрее освободить фарватер.

Категория II

2. Паромы, плавающие без помощи радиолокатора, вместо сигнала, предписанного выше в пункте 1, подают "один продолжительный гудок, за которым следуют четыре коротких гудка"; этот сигнал повторяется с интервалом не более одной минуты".

Глава 7

23. Изменить текст пункта 3 статьи 7.08 следующим образом:

"3. В том случае, когда на судне нет судоводителя, ответственность за установление такой вахты или наблюдение возлагается на оператора, а в случае, если идентифицировать оператора невозможно, - на владельца".

^{7/} Компетентные органы могут предписать, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных гудка.

Глава 9

24. Текст статьи 9.06 надлежит изменить следующим образом:

"Статья 9.06 - Покраска и внешняя зачистка судов

1. Запрещается натирание маслами или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.

2. Не допускается также использование противообрастающих систем, содержащих следующие вещества или их препараты:

- e) ртутные соединения;
- f) соединения мышьяка;
- g) оловосодержащие органические соединения, действующие как биоциды;
- h) шестихлористый циклогексан.

В качестве временной меры, вплоть до полного снятия и замены противообрастающей системы, содержащей указанные выше вещества, допускается нанесение на корпус судна покрытия, препятствующего попаданию в водную среду указанных выше веществ из находящихся под этим покрытием противообрастающих систем".

Приложение 1

25. В таблице, содержащей буквенные обозначения стран, заменить наименование "Югославия" на "Сербия и Черногория".

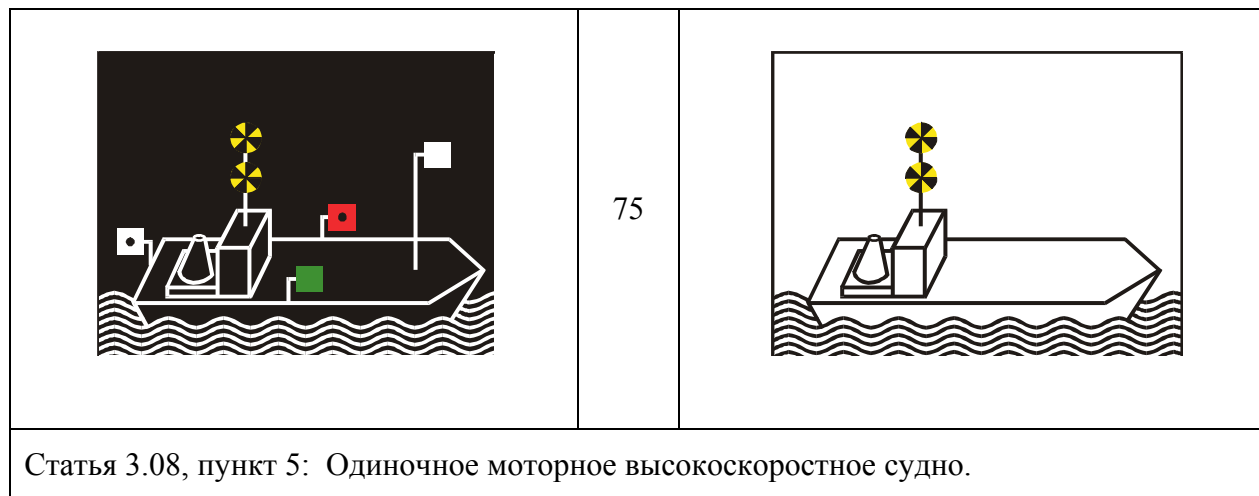
Приложение 3

26. В тексте абзаца с пункта 1.5 заменить термин "проблесковый огонь" на "частый проблесковый огонь";

27. Изменить рисунок 66 следующим образом:

	66	
Статья 3.32 Запрещение курения, использования незащищенного осветительного устройства или огня.		

28. Добавить рисунок 75 следующего содержания:



Приложение 5

29. Таблицу в разделе II "Сила света и дальность видимости" приложения 5 надлежит изменить следующим образом:

"Характер сигнальных огней"		Цвет сигнальных огней							
		белый		зеленый/красный		желтый		синий	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
обыкновенный	I_0	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ясный	I_0	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
яркий	I_0	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I_B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Однако при использовании желтых частых проблесковых огней в дневное время применяется сила света I_0 не менее 900 кд.

Приложение 6

30. В тексте раздела F следует исключить любое упоминание звуковых сигналов, подаваемых составами, и все ссылки на главу 6 привести в соответствие с нумерацией измененных статей 6.31 - 6.33, приведенных выше.

Приложение 8

31. Исправить ряд опечаток в тексте на русском языке на странице 166. Заголовок над рисунком, изображающим кардинальные знаки, исправить на: «*Описание кардинальных знаков*». В конце описания цвета кардинального знака Восток следует добавить слова: «желтого цвета». В конце описания цвета кардинального знака Запад следует добавить слова: «черного цвета».

Приложение 10

32. Добавить новое приложение 10 следующего содержания:

"Приложение 10

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

Технические параметры радиолокационных установок должны отвечать следующим требованиям:

Минимальная дальность обнаружения	15 м
Максимальная дальность обнаружения берега высотой 60 м (при высоте установки антенны 10 м)	- 32 000 м ^{8/}
Разрешающая способность по расстоянию	15 м на шкалах 0,5-1,6 км; 1% от значений установленной шкалы на остальных шкалах
Разрешающая способность по углу	1,2°
Точность измерения расстояний	1% для подвижного кольца дальности; 10 м для неподвижного кольца дальности на шкалах 0,5-2,0 км; 0,8% от значения установленной шкалы
Точность измерения курсовых углов	±1°
Курсовая отметка:	
- ширина	0,5°
- погрешность	0,5°

^{8/} Максимальная дальность обнаружения должна обеспечиваться только для радиолокационных установок, используемых на судах, эксплуатируемых на крупных озерах и водоемах или предназначенных для каботажного плавания.

Эффективный диаметр экрана индикатора	270 мм
Диапазон измерения расстояний	Набор шкал дальности: 0,5; 1; 1,6; 2; 3,2; 4; 8; 16; 32 км. На каждой шкале не менее 4 неподвижных колец дальности
Передвижение центра развертки	От 1/4 до 1/3 полезного диаметра изображения
Пеленгование:	
- время пеленгования	До 5 секунд
- погрешность	$\pm 1^\circ$
Частота передачи	9,3-9,5 ГГц (3,2 см)
Время готовности к работе	4 минуты
Частота вращения антенны	Не менее 24 об/мин"
