

Пятаков Э.Н.

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ
В МОРЕ И СВЯЗЬ МСС**

Под общей редакцией Пятакова В.Э.

Стереотипное издание

**Херсон
Издатель Гринь Д.С.
2018**

УДК 656.61
ББК 39.471
П 992

*Копирование, сканирование, запись на
электронные носители и тому подобное,
книги в целом или любой её части запрещено*

*Рекомендовано Министерством образования и науки Украины
Как учебное пособие для студентов высших учебных заведений
(лист № 1/11-7282 от 25.05.2012 года)*

Рецензенты:

Цымбал Н.Н. – доктор технических наук, профессор
Плющ О.В. – капитан дальнего плавания

Пятаков Э.Н.

П 992 Международные правила предупреждения столкновений судов в море и связь МСС: учебное пособие / [Э.Н. Пятаков] под. общ. ред. В.Э. Пятакова. – Стереотип. изд. – Херсон: Гринь Д.С., 2018 – 320 с.

ISBN 978-617-7123-70-4

Учебное пособие посвящено одному из важнейших вопросов мореплавания – предупреждению столкновений судов в море. В ней наряду с доступным для самого широкого круга судоводителей пояснением Международных правил предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС–72), приведены толкования Правил, основанные на накопленном веками опыте мореплавания. Расширенный Международный свод сигналов ознакомит с различными способами и средствами в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, особенно в случаях, когда возникают языковые трудности общения. Это учебное пособие будет полезным практическим пособием для судоводителей морского транспортного и промыслового флота, для преподавателей и учащихся судоводительских факультетов морских учебных заведений.

ISBN 978-617-7123-70-4

© Пятаков Э.Н., Пятаков В.Э., 2018

ВВЕДЕНИЕ

Международные Правила Предупреждения Столкновения Судов в море (МППСС) являются основным международным правовым документом, регламентирующим безопасность мореплавания. Действие МППСС распространяется на все классы и типы судов, независимо от их водоизмещения, в том числе и на военные корабли при плавании в условиях мирного времени. Правила МППСС не рекомендуют, а предписывают порядок действий в соответствии с конкретно сложившейся обстановкой. Любое судно обязано выполнять правила МППСС, когда возникает опасность столкновения. Правила МППСС не применяются в условиях, когда суда при видимости друг у друга находятся на таком расстоянии и следуют такими курсами, что нет оснований для возникновения опасности столкновения.

Цель данного учебного пособия – помочь судоводителю лучше разобраться в Правилах путем объяснения их смысла и иллюстрирования.

Глава 1.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ (МППСС – 72)

1.1 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.

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

(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.

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.

ТОЛКОВАНИЕ

(b) К числу районов, на которые соответствующие власти могут распространить местные правила, теперь относятся и рейды. Рейд обычно представляет собой открытую якорную стоянку, менее защищенную, чем гавань. Из этого следует, что правительства прибрежных государств или местные власти могут устанавливать особые правила для рейдов, лежащих за пределами внутренних вод. Мореплаватели должны учитывать, что в таких районах могут действовать особые правила плавания, и должны ознакомиться с ними и другими, относящимися к этим районам, публикациями.

Специальные правила относительно огней, звуковых сигналов и других аспектов предупреждения столкновений действуют во многих портах, на реках, каналах и внутренних водах всего мира. Существуют, например, три свода Правил, действующих в водах Соединенных Штатов Америки, — для внутренних вод, для Великих озер и для рек Запада.

Последняя фраза пункта (b) включена для того, чтобы подчеркнуть необходимость сведения таких правил воедино. Надо полагать, что особые правила не получают распространения и что власти сделают все возможное для устранения их существенного отличия от МППСС—72, могущего ввести мореплавателя в заблуждение.

(c) Дополнительные стационарные или сигнальные огни или звуковые сигналы должны быть такими, чтобы их нельзя было по ошибке принять за какой-либо огонь или сигнал, предписанный МППСС—72. Это Правило относится к дополнительным огням и сигналам рыболовных, военно-морских и других судов, установленным правительством любой страны, и не относится к сигналам судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии, получившим международное признание и перечисленным в приложении II.

(d) Этим пунктом ММО предоставляются полномочия устанавливать системы разделения движения, к которым относятся положения Правила 10 МППСС—72. Система разделения движения определена ММО следующим образом: «Система, которая разделяет движение судов на встречных или близких к встречным курсам, используя зоны или линии разделения, полосы движения или другие средства». Системой разделения движения является определенный маршрут, подробное описание которого приводится в изданиях ММО «Рекомендованные пути и системы разделения движения», основанные на Резолюции ММО А.284 (viii). В третьем издании этой публикации подробно описаны все системы разделения движения, установленные Организацией до восьмой сессии Генеральной Ассамблеи ММО, состоявшейся в ноябре 1973 г. Следует учитывать, что публикации ММО о системах разделения движения не поддерживаются постоянно на уровне сегодняшнего дня. Подробные описания новых систем и изменения существующих систем будут публиковаться в Извещениях мореплавателям.

Морские карты и другие навигационные пособия важно поддерживать на уровне современности в части всех изменений, относящихся к системам разделения движения.

(е) Применим к любым судам особой конструкции и назначения и не ограничивается военно-морскими и другими военными судами. В дополнение к огням и знакам он распространен на звуковые сигнальные устройства.

Огни военно-морских судов. Особое расположение огней на некоторых военно-морских судах описано в «Mariner's Handbook». На авианосцах топовые огни смещены от диаметральной плоскости, и горизонтальное расстояние между ними уменьшено. Их бортовые огни могут быть на обоих бортах корпуса или на обеих сторонах надстройки.

Подводные лодки обычно имеют два топовых огня, но передний белый огонь может быть ниже бортовых огней. Некоторые подводные лодки оборудованы желтым проблесковым огнем, установленным на 2 м выше заднего топового огня, используемого в качестве средства для опознавания в узкостях и в районах с большой плотностью движения. Такой же огонь используют суда на воздушной подушке .

ПРАВИЛО 2 — ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

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

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

отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

ТОЛКОВАНИЕ

(а) Необходимость надлежащего наблюдения предусмотрена и особо подчеркнута в Правиле 5, а требование о несении огней или сигналов — в Правиле 20 и последующих Правилах.

Предосторожность, требуемая хорошей морской практикой или особыми обстоятельствами. Примеры мер предосторожности, применение которых требуется хорошей морской практикой или особыми обстоятельствами.

1. В морской практике принято, что судно на ходу должно чисто обойти стоящее на якоре судно. Однако судно на ходу и остановившееся судно не должны рассчитывать, что другое судно будет обходить его, если оно не лишено управления и не несет соответствующих огней или знаков.

2. Становясь на якорь, судно не должно подвергать опасности другие находящиеся поблизости суда. Оно не должно становиться на якорь очень близко к другим стоящим на якоре судам. Длина потравленного каната должна соответствовать условиям якорной стоянки, и в случае необходимости должен быть использован второй якорь.

3. В густом тумане без действующего радиолокатора нахождение судна на ходу вообще не может быть оправдано, оно должно стать на якорь, если это безопасно и возможно.

4. При сближении судов у крутого изгиба реки с приливо-отливным течением судно, идущее навстречу течению, обязано пропустить судно, идущее по течению .

5. Следует учитывать влияние мелководья. Движение судна с большой скоростью создает поле гидравлического давления, величина которого значительно повышается при ограниченном потоке воды вокруг судна. Давление уменьшается под судном, в результате чего увеличивается средняя осадка судна. В дополнение к увеличению средней осадки обычно бывает изменение дифферента

О Г Л А В Л Е Н И Е

В В Е Д Е Н И Е	3
Глава 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ (МППСС – 72).....	4
1.1 Часть А — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	4
1.2 Часть В — ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ И МАНЕВРИРОВАНИЯ.	17
1.3 Часть С — ОГНИ И ЗНАКИ	129
1.4 Часть D — ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ	153
1.5 Часть Е – ИЗЪЯТИЯ.....	167
1.6 Приложение I. РАСПОЛОЖЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ	169
1.7 Приложение II ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ ЛОВОМ РЫБЫ ВБЛИЗИ ДРУГ К ДРУГУ	176
1.8 Приложение III ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗВУКОСИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ.....	177
1.9 Приложение IV СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ	180
Глава 2. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОД СИГНАЛОВ (МСС).....	182
2.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ	184
2.1.1 Флажная сигнализация.....	191
2.1.2 Световая сигнализация.....	193
2.1.3 Звуковая сигнализация.....	196
2.2 ОДНОБУКВЕННЫЕ СИГНАЛЫ.....	197
2.3 РАСШИРЕННЫЕ СИГНАЛЫ.....	204
2.3.1 Бедствие – авария	204
2.3.2 Происшествие – Врач – Раненый или больной.....	205
2.3.3 Летательный аппарат	207
2.3.4 Помощь.....	210
2.3.5 Потеря управляемости – Дрейф – Тонущее судно	216
2.3.6. Бедствие.....	217
2.3.7 Поисковые и спасательные операции.....	222
2.3.8 Несчастные случаи – Повреждения	229
2.3.9 Пожар – Взрыв.....	232
2.3.10 Посадка на мель – Выбрасывание на берег – Снятие с мели...	233

2.3.11 Буксировка – Буксиры	237
2.4 СРЕДСТВА НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ – НАВИГАЦИЯ – ГИДРОГРАФИЯ	242
2.4.1 Глубина – Осадка	250
2.4.2 Радионавигационные средства.....	252
2.5 МАНЕВРИРОВАНИЕ	258
2.5.1 Движение вперед – Движение назад.....	258
2.5.2 Постановка на якорь и места якорной стоянки.....	259
2.5.3 Двигатели – Гребной винт	261
2.5.4 Высадка на берег или на борт	262
2.5.5 Разное	266
2.6 МЕТЕОРОЛОГИЯ – ПОГОДА	272
2.6.1 Лед – Айсберги	273
2.6.2 Атмосферное давление - Температура	276
2.6.3 Волнение – Зыбь.....	277
2.7 СВЯЗЬ.....	280
2.8 МЕЖДУНАРОДНЫЕ САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА	283
2.8.1 Инструкции.....	283
2.8.2 Требование медицинской помощи.....	287
2.8.3 Особые признаки.....	291
2.8.4 Медицинские советы.....	301
2.8.5 Лечение медикаментами.....	303
2.8.6 Общие советы	304
2.8.7 Части тела	306
2.8.9 Список медикаментов для наружного применения.....	312
2.8.10 Список медикаментов для внутреннего применения.....	313
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	317