

ТОЛКОВАНИЕ МППСС-72

Выдержки из книги "A guide to the collision avoidance rules"
A.N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer.
Русский вариант "Толкование МППСС-72".
Перевод с английского Н.Я. Брызгина и Н.Т. Шайхутдинова. 1981г.

Правила 1-13

СОДЕРЖАНИЕ

История МППСС	1
Рекомендации ИМО по несению штурманской ходовой вахты	3
Столкновения и суд	11
Часть А – Общие положения	
Правила 1 – 3 (Применение; Ответственность; Общие положения)	13
Часть В – Правила плавания и маневрирования	
<u>Раздел I. Плавание судов при любых условиях видимости</u>	
Правило 5 – Наблюдение	25
Правило 6 – Безопасная скорость	31
Правило 7 – Опасность столкновения	39
Правило 8 – Действия для предупреждения столкновения	46
Правило 9 – Плавание в узкостях	55
Правило 10 – Плавание по системам разделения движения	60
<u>Раздел II. Плавание судов, находящихся на виду друг у друга</u>	
Правило 11 – Применение	67
Правило 12 – Парусные суда	69
Правило 13 – Обгон	71

ИСТОРИЯ ПРАВИЛ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ

Правила предупреждения столкновений судов в море существуют сотни лет, но в узаконенном виде они появились лишь в прошлом веке. В 1840 г. Лондонская лоцманская ассоциация составила свод этих правил, который был узаконен парламентом в 1846 г. Одно из них требовало, чтобы паровое судно для расхождения с другим паровым судном в узком проходе оставляло его слева. Другое правило, относящееся к паровым судам, сближающимся на пересекающихся курсах так, что возникает опасность столкновения, обязывало изменить курс вправо так, чтобы пройти друг у друга по левому борту. В своде были также правила для парусных судов, включая установленное в XVIII в. правило, обязывающее идущее левым галсом парусное судно уступать дорогу парусному судну, идущему правым галсом.

Два вышеуказанных правила Лоцманской ассоциации для паровых судов были объединены в одно правило и узаконены актом 1846 г. Адмиралтейские правила относительно огней были включены в этот законодательный акт парламента два года спустя. Паровые суда обязывались нести зеленый и красный бортовые огни и белый топовый огонь. В 1858 г. несение цветных бортовых огней было предписано парусным судам; подача туманных сигналов свистком была предписана паровым судам, а парусным судам - туманным горном или колоколом.

Полностью новый свод Правил был подготовлен Британским министерством транспорта и по согласованию с французским правительством был введен в действие в 1863г. К концу 1864г. эти Правила, известные как статьи, были приняты более чем 30 морскими странами, включая Соединенные Штаты Америки и Германию.

Несколько важных правил, которые действуют до сих пор, были введены еще в то время. Когда паровые суда сближались на пересекающихся курсах так, что возникала опасность столкновения, судно, усматривающее другое судно на своей правой стороне, обязывалось уступить дорогу другому судну. Паровые суда, сближающиеся на встречных или близких к встречным курсах, обязывались изменить курс вправо. Каждое судно, обгоняющее любое другое судно, обязывалось уступить дорогу обгоняемому судну. Когда по любому из этих правил одно судно обязывалось уступить дорогу другому судну, другое судно должно было сохранять свой курс.

В 1867 г. помощник руководителя Морского отдела Министерства транспорта Томас Грэй написал брошюру о Правилах предупреждения столкновений судов в море, включающую стихи, помогающие запоминать правила. Эти стихи приобрели популярность и были переведены на другие языки. Их до сих пор цитируют в ряде книг.

Некоторые изменения в Правила 1863 г. были внесены и вошли в силу в 1880 г., включая новое правило, которое обязывало паровые суда подавать свистком сигналы, указывающие на предпринимаемые ими действия, чтобы избежать столкновения. В 1884 г. вступил в силу новый свод Правил, которые мало отличались от ранее действовавших. С включением статьи, устанавливающей сигналы, которые должны были подавать суда, терпящие бедствие, общее число Правил достигло 27.

Первая Международная морская конференция по рассмотрению Правил предупреждения столкновений судов в море состоялась в Вашингтоне в 1889 г. Она была созвана по инициативе правительства Соединенных Штатов Америки. Среди новых согласованных на Конференции положений были требования о том, что: судно, которому другое судно

уступает дорогу, должно сохранять не только курс, но и скорость; уступающее дорогу судно должно избегать пересечения курса другого судна у него по носу; паровым судам должно быть разрешено нести второй белый топовый огонь.

Согласованные на Вашингтонской конференции Правила были введены в действие несколькими странами, включая Великобританию и Соединенные Штаты, в 1897 г. На следующей Морской конференции, состоявшейся в Брюсселе в 1910 г., было достигнуто международное соглашение по своду Правил, которые очень мало отличались от Правил, принятых на Вашингтонской конференции. Правила 1910 г. действовали до

1954 г.

Международная конференция по безопасности жизни на море 1929 г. предложила несколько незначительных изменений Правил, но они так и не были ратифицированы. Однако рекомендация о том, что команда рулевому и направление перекладки пера руля должны совпадать, т. е. что команда "Право руля" или "Право" означает "Положить перо руля вправо", была принята и вступила в силу в 1933 г. До этого команды рулевому иногда приводили к ошибкам вследствие несовпадения направления движения румпеля и пера руля.

Правила были пересмотрены Международной конференцией по безопасности жизни на море 1948 г. Никаких коренных изменений внесено не было. Второй топовый огонь стал обязательным для судов с механическим двигателем длиной 150 футов и более; постоянный кормовой огонь стал обязательным почти для всех судов на ходу; сигнал свистком, состоящий, по меньшей мере, из пяти коротких и частых звуков, был введен как необязательный сигнал для применения судном, которому другое судно уступает дорогу. Пересмотренные Правила вступили в силу в 1954 г.

Сравнительно немного судов было оборудовано радиолокаторами в 1948 г., поэтому не было внесено изменений, учитывающих эти приборы.

Однако Конференция добавила рекомендацию о том, что наличие радионавигационных средств ни в коей мере не освобождает капитана судна от его обязанностей выполнять Международные правила и, в частности, Правила 15 и 16 (относящиеся к судам в условиях ограниченной видимости).

В связи со значительным ростом в течение последующих лет числа судов, оборудованных РЛС, а также столкновений с участием таких судов, стала очевидной необходимость нового пересмотра Правил. Международная конференция по безопасности жизни на море была созвана в Лондоне в 1960 г. Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО).

На конференции 1960 г. было согласовано дополнение Правил, определяющих действия судов в условиях ограниченной видимости, новым параграфом, разрешающим предпринимать заблаговременные и решительные действия для избежания чрезмерного сближения с судном, обнаруженным впереди траверза. В приложении к Правилам были помещены принятые рекомендации по использованию радиолокатора. Изменения были внесены не только в Правила, относящиеся к ограниченной видимости, однако большинство изменений, внесенных в другие Правила, были относительно незначительны. Эти Правила вошли в силу в 1965 г.

В сентябре 1960 г. Британский институт навигации создал рабочую группу для обсуждения организации движения в Дуврском проливе. Институты навигации Франции и ФРГ согласились сотрудничать в следующем году, и была разработана система разделения движения. Новая рабочая группа с представителями ряда других стран была создана в 1964 г. для разработки систем разделения движения для других районов. Предложения рабочей группы были одобрены ИМКО в 1967 г. и рекомендованы к использованию мореплавателями.

Подготовка к конференции 1972 г. была начата в 1968 г. Значительное количество вопросников было разослано мореплавателям Международной палатой судоходства и другими организациями. Состоялось несколько заседаний рабочей группы, созданной ИМКО, по подготовке проекта текста. На Конференции, состоявшейся в Лондоне в октябре 1972 г.,

46 стран были представлены делегатами и ряд стран - наблюдателями.

РЕКОМЕНДАЦИИ ИМО ПО НЕСЕНИЮ ШТУРМАНСКОЙ ХОДОВОЙ ВАХТЫ

Раздел I. Основные принципы, которые должны соблюдаться при несении ходовой вахты

Введение

1. Капитан каждого судна обязан так организовать ходовую вахту, чтобы она соответствовала предъявляемым требованиям по обеспечению безопасности плавания. Выполняя свои обязанности под общим руководством капитана, вахтенные помощники капитана несут ответственность за безопасность плавания судна в течение всего периода их вахты, и, в частности, по предупреждению столкновений и посадки на мель.

2. В этом разделе изложены основные принципы, которые по меньшей мере должны приниматься во внимание на всех судах.

Организация вахты

3. Состав вахты с учетом требований, предъявляемых к наблюдению, в течение всего времени должен удовлетворять и соответствовать преобладающим условиям и обстоятельствам плавания.

4. При определении состава вахты на мостике, наряду с другими обстоятельствами, надлежит принимать во внимание следующее:

(а) мостик никогда не должен оставаться без вахтенных;

(б) состояние погоды, видимость и время суток (день или ночь);

(с) близость навигационных опасностей, наличие которых может вызвать необходимость выполнения вахтенным помощником капитана дополнительных навигационных определений и действий;

(d) целесообразность использования и техническое состояние навигационных средств, таких, как радиолокатор и другая электрорадионавигационная аппаратура, а также любое другое оборудование, влияющее на обеспечение безопасности плавания судна;

(е) оборудовано ли судно авторулевым;

(f) любые дополнительные требования к ходовой вахте, которые могут возникнуть в результате особых условий управления судном.

Готовность к несению вахты

5. Вахта должна быть сформирована так, чтобы ее эффективность не ослаблялась из-за усталости персонала. В соответствии с этим составы первой вахты в начале рейса и последующих вахт должны формироваться из членов экипажа, получивших достаточный отдых и в других отношениях готовых к несению ходовой вахты.

Плавание

6. Предполагаемый рейс должен планироваться заранее с учетом всей относящейся к нему информации и с проработкой различных вариантов маршрута.

7. При заступлении на вахту следует убедиться в правильности счислимого или обсервованного места судна, заданного пути, курса и скорости; при этом должны быть приняты в расчет все навигационные опасности, встреча с которыми возможна в течение вахты.

8. Проверка курса судна, его места и скорости в течение вахты должны непременно производиться через достаточно короткие промежутки времени любыми доступными навигационными средствами, необходимыми для обеспечения следования судна по заданному пути.

9. Следует отчетливо представлять принципы работы и порядок применения всех средств обеспечения безопасности и навигационного оборудования, которыми снабжено судно; кроме того, необходимо учитывать их техническое состояние.

10. Кто бы ни был ответственным за ходовую вахту, на него нельзя возлагать и он не должен принимать на себя какие-либо дополнительные обязанности, мешающие обеспечению безопасности плавания судна.

Наблюдение

11. Вахтенные на каждом судне должны постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью других имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям с тем, чтобы полностью оценить ситуацию и опасности столкновения, посадки на грунт или другие опасности плавания. Кроме того, в обязанности ведущих наблюдение входит обнаружение терпящих бедствие людей, потерпевших крушение судов и самолетов и их обломков.

Руководствуясь этими принципами, необходимо принимать в расчет следующее:

(а) впередсмотрящий, кто бы им ни был, должен быть в состоянии уделять все свое внимание наблюдению и не принимать на себя какие-либо обязанности, снижающие эффективность надлежащего наблюдения;

(b) обязанности впередсмотрящего и рулевого разделены, и стоящий на руле не считается наблюдателем; это положение не распространяется на малые суда, на которых обеспечена возможность беспрепятственного кругового обзора с места рулевого, если эта возможность не ухудшается в ночное время и если нет других помех для осуществления надлежащего наблюдения;

(с) в дневное время при благоприятных условиях плавания вахтенный помощник капитана может безопасно осуществлять наблюдение один. Однако такая практика может применяться лишь после того, как в каждом конкретном случае ситуация оценена как безопасная и имеется полная уверенность в том, что она не связана с риском. Наряду с другими факторами при этом должны приниматься в расчет состояние погоды, условия видимости, плотность движения, близость навигационных опасностей, плавание по системам разделения движения или вблизи них. Если же в связи с любым изменением ситуации вахтенному помощнику капитана понадобится помощь, то она должна быть обеспечена немедленно.

Плавание с лоцманом на борту

12. Наличие лоцмана на борту не освобождает капитана и его вахтенного помощника от их прав и обязанностей, связанных с обеспечением безопасности плавания судна. Капитан и лоцман обязаны обмениваться информацией, относящейся к их действиям по управлению судном и особенностям плавания, местным условиям и характеристикам судна.

Защита окружающей морской среды

13. Капитан и его вахтенный помощник должны сознавать серьезные последствия производственного или случайного загрязнения морской среды и принимать все возможные меры к предупреждению такого загрязнения в соответствии с существующими международными правилами.

Раздел II. Руководство для помощников капитана, несущих ходовую вахту

Введение

1. Этот раздел является общим руководством для помощников капитана по выполнению ими обязанностей на ходовой вахте, которое капитаны могут при необходимости дополнять. Весьма важно, чтобы вахтенные помощники капитана сознавали, что добросовестное и квалифицированное выполнение своих обязанностей необходимо для обеспечения охраны человеческой жизни и имущества на море, а также для предотвращения загрязнения морской среды.

Общие указания

2. Вахтенный помощник капитана является представителем капитана, и его основная обязанность - обеспечить безопасность плавания. Он обязан во всех случаях выполнять соответствующие правила для предупреждения столкновений судов в море.

3. Вахтенный помощник капитана должен нести вахту на мостике, который он не вправе покидать ни при каких обстоятельствах прежде, чем должным образом сдаст вахту. Важная обязанность вахтенного помощника капитана - обеспечение непрерывного и эффективного наблюдения. На тех судах, где штурманская рубка отделена от рулевой, вахтенный помощник капитана может, когда это необходимо, заходить в нее на короткие промежутки времени для выполнения своих штурманских обязанностей, но предварительно он обязан лично убедиться, что это безопасно и что в период его отсутствия будет обеспечено надлежащее наблюдение.

4. В дневное время при благоприятных обстоятельствах плавания вахтенный помощник капитана может безопасно осуществлять наблюдение один. Однако такая практика может применяться лишь после того, как в каждом конкретном случае ситуация тщательно оценена как безопасная и имеется полная уверенность в отсутствии какого-либо риска. При этом наряду с другими факторами должны приниматься в расчет: состояние погоды, условия видимости, интенсивность судоходства, близость навигационных опасностей, а также плавание судна по системам разделения движения или вблизи них.

Когда вахтенный помощник капитана осуществляет наблюдение один, он не должен медлить с вызовом на мостик вахтенных матросов, если по какой-либо причине он не в состоянии сосредоточить все свое внимание на наблюдении за окружающей судно обстановкой.

5. Вахтенный помощник капитана должен помнить, что судовые машины находятся в его распоряжении и он не должен медлить с их использованием в случае необходимости. Однако при любой возможности ему следует своевременно предупреждать вахтенного механика о намерении изменить режим работы машин. Вахтенный помощник капитана должен твердо знать маневренные возможности своего судна, включая его тормозной путь.

6. Вахтенный помощник капитана должен также помнить, что в его распоряжении имеются звуковые сигнальные устройства, и он не должен допускать промедлений в их использовании в соответствии с Правилами для предупреждения столкновений судов в море.

7. Вахтенный помощник капитана, несмотря на присутствие на мостике капитана, продолжает оставаться ответственным за безопасность плавания судна до момента, когда капитан скажет, что принимает ответственность на себя, и убедится в том, что вахтенный помощник его понял.

Прием вахты

8. Вахтенный помощник капитана не должен сдавать вахту, если он сомневается в том, что заступающий на вахту помощник капитана находится в состоянии, которое может помешать ему эффективно выполнять свои обязанности. О возникновении таких сомнений вахтенный помощник капитана, сдающий вахту, обязан доложить капитану.

Заступающий на вахту помощник капитана должен убедиться, что персонал его вахты способен выполнять свои обязанности и, в частности, полностью адаптирован к условиям ночного наблюдения.

9. Заступающий на вахту помощник капитана не должен принимать вахту до тех пор, пока его зрение не будет полностью адаптировано к условиям ночного наблюдения и пока он сам не убедится в отношении:

- (a) распоряжений и других особых указаний капитана в отношении плавания судна;
- (b) места судна, его курса, скорости и осадки;
- (c) преобладающих и предвычисленных приливов, течений, погоды, видимости и действия этих факторов на курс и скорость судна;
- (d) навигационной обстановки, включая (но не ограничиваясь этим) следующее:
 - (i) состояние всей навигационной аппаратуры и прочего оборудования, которое используется или, возможно, будет использовано в течение вахты;
 - (ii) поправки гиро- и магнитных компасов;
 - (iii) наличие и перемещение судов, находящихся на виду, и тех, о которых известно, что они находятся поблизости;
 - (iv) обстоятельства и опасности, которые, возможно, встретятся в течение ходовой вахты;
 - (v) возможные последствия крена, дифферента и увеличения осадки судна за счет изменения плотности воды и проседания судна.

10. Если во время сдачи вахты выполняется маневр или какое-либо другое действие по уклонению от любой опасности, передача вахты должна быть отложена до момента, когда выполняемое действие будет закончено.

Периодические проверки навигационного оборудования

11. Вахтенный помощник капитана должен регулярно проверять и обеспечивать:

- (a) удержание судна на заданном курсе рулевым матросом или авторулевым;
- (b) определение поправки компаса не менее одного раза за вахту и, если это возможно, после каждого значительного изменения курса. Несколько раз производить сверку показаний магнитного и гироскопического компасов; репитеры должны быть согласованы с основным компасом;
- (c) по меньшей мере один раз за вахту возможность нормального перехода с автоматического управления рулем на ручное;
- (d) нормальную работу ходовых и сигнальных огней, а также другого навигационного оборудования.

Авторулевой

12. Вахтенные помощники капитана должны постоянно помнить о необходимости заблаговременного перехода на ручное управление рулем с тем, чтобы обеспечивать своевременное выполнение команд о перекладке руля для уклонения судна от любой опасности. При управлении судном авторулевым и отсутствии рулевого на мостике нельзя допускать развитие опасной ситуации до момента, когда вахтенный помощник капитана окажется вынужденным прервать наблюдение для выполнения экстренных действий.

Переход с автоматического на ручное управление рулем и наоборот должен выполняться либо вахтенным помощником капитана лично, либо под его непосредственным наблюдением.

Электрорадионавигационные приборы

13. Вахтенный помощник капитана должен хорошо знать установленные на судне электрорадионавигационные приборы, их возможности и ограничения.

Эхолот

14. Эхолот является ценным навигационным прибором и должен использоваться всякий раз, когда это необходимо.

Регистрация обстоятельств плавания

15. В течение вахты должна осуществляться надлежащая регистрация данных о движении судна.

Радиолокатор

16. Вахтенный помощник капитана должен использовать судовой радиолокатор при ухудшении видимости и ожидаемом ее ухудшении, при плавании в районах интенсивного судоходства; при этом должны учитываться ограничения радиолокатора.

17. Всякий раз при пользовании радиолокатором вахтенный помощник капитана должен вести наблюдение на соответствующей обстоятельствам плавания шкале дальности, внимательно наблюдать за радиолокационным изображением и выполнять прокладку по данным радиолокационных наблюдений.

18. Вахтенный помощник капитана обязан менять используемые шкалы дальности, на которых ведется радиолокационное наблюдение, через достаточно короткие промежутки времени, с тем, чтобы обеспечить своевременное обнаружение удаленных эхо-сигналов и не допустить просмотра слабых эхо-сигналов.

19. Вахтенный помощник капитана обязан своевременно выполнять прокладку радиолокационных данных и (или) их систематический анализ, помня, что достаточное для этого время в случае необходимости может быть получено путем снижения скорости хода.

20. В ясную погоду при наличии возможности вахтенный помощник капитана должен практиковаться в использовании радиолокатора.

Плавание в прибрежных водах

21. При плавании в прибрежных водах следует пользоваться откорректированной картой самого крупного масштаба. Определения места следует выполнять через короткие промежутки времени; всякий раз, когда это возможно, определения места целесообразно выполнять разными способами.

22. Вахтенный помощник капитана должен надежно опознавать все навигационные ориентиры.

Плавание в условиях ясной погоды

23. Вахтенный помощник капитана должен часто и точно брать компасные пеленги приближающихся судов для того, чтобы своевременно обнаруживать опасность столкновения; такая опасность может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном, буксирным караваном и при сближении судов на малое расстояние. Вахтенный помощник капитана должен предпринимать заблаговременные и уверенные действия в соответствии с применимыми к данному случаю Правилами предупреждения столкновений судов в море, с последующей проверкой, привели ли эти действия к желаемому результату.

Плавание при ограниченной видимости

24. При ухудшении видимости и в ожидании ее ухудшения основная обязанность вахтенного помощника - выполнение соответствующих Правил предупреждения столкновений судов в море и, в частности, о подаче звуковых туманных сигналов и о движении умеренной скоростью; он должен обеспечить готовность машин к немедленным маневрам. Кроме того, он обязан:

- (a) информировать капитана;
- (b) выставить впередсмотрящего (впередсмотрящих) и рулевого матроса, в стесненных водах немедленно перейти на ручное управление;
- (c) включить навигационные огни;
- (d) включить радиолокатор и пользоваться им. Важно, чтобы вахтенный помощник капитана четко знал маневренные возможности своего судна, включая его тормозной путь.

Вызов капитана

25. Вахтенный помощник капитана обязан немедленно докладывать капитану при следующих обстоятельствах:

- (a) при ухудшении и ожидаемом ухудшении видимости;
- (b) когда условия судоходства или перемещения отдельных судов вызывают опасения;
- (c) когда возникают затруднения в удержании судна на заданном курсе;

- (d) если в рассчитанное время не обнаружен берег, навигационный знак или ожидаемые глубины;
- (e) если неожиданно открылся берег, навигационный знак или изменились глубины;
- (f) в случае выхода из строя главного двигателя, рулевого устройства или какого-либо важного навигационного оборудования;
- (g) если возникнут опасения о вероятности получения штормовых повреждений;
- (h) в любых других экстренных случаях и в обстановке, вызывающей сомнения.

Наряду с требованием о немедленном докладе капитану во всех вышеперечисленных ситуациях вахтенный помощник капитана должен, если обстоятельства требуют этого, без промедления предпринимать действия для обеспечения безопасности судна.

Плавание с лоцманом на борту

26. Присутствие лоцмана на борту не освобождает вахтенного помощника капитана от его прав и обязанностей, связанных с обеспечением безопасности судна. Ему следует тесно сотрудничать с лоцманом и продолжать контролировать место судна и его движение. При наличии каких-либо сомнений в правильности действий или намерений лоцмана вахтенный помощник должен получить разъяснения лоцмана, но если и после этих разъяснений сомнения не рассеялись, то он должен немедленно доложить капитану и, если это необходимо, до его появления предпринять необходимые действия.

Состав вахты

27. Вахтенный помощник капитана должен надлежащим образом инструктировать заступающих вместе с ним на вахту с тем, чтобы обеспечить надежное выполнение возлагаемой на них работы, включая наблюдение.

Судно на якоре

28. Если капитан сочтет это необходимым, ходовые вахты будут продолжаться и после постановки судна на якорь. При этом вахтенный помощник капитана должен:

- (a) определить и нанести на соответствующую карту место судна и через определенные промежутки времени, в зависимости от условий якорной стоянки, проверять его по навигационным знакам или уверенно опознанным приметным береговым ориентирам для того, чтобы убедиться, что судно не дрейфует;
- (b) обеспечить квалифицированное наблюдение;
- (c) обеспечить периодические обходы судна;
- (d) наблюдать за состоянием погоды моря и приливо-отливных течений;
- (e) доложить капитану и принять необходимые меры в случае обнаружений дрейфа судна;

(f) обеспечить соответствующую указаниям капитана готовность главных двигателей и другого оборудования;

(g) в случае ухудшения видимости доложить капитану и выполнять соответствующие Правила для предупреждения столкновений судов в море;

(h) своевременно включать соответствующие огни, поднимать соответствующие знаки и подавать соответствующие звуковые сигналы;

(i) во исполнение действующих правил принимать меры по предупреждению загрязнения судном окружающей среды.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Хорошее знание Правил предупреждения столкновений судов в море всегда считалось необходимым судовителю. Кандидаты на судоводительские должности иногда пытались заучивать Правила перед экзаменом, но это не всегда приводило к ясному пониманию их сути. Цель данной книги - помочь судовителю лучше разобраться в Правилах путем объяснения их смысла и **иллюстрирования выдержками из решений суда**.

Авторы очень благодарны за помощь, полученную от многих специалистов в ходе подготовки этой книги, и особенно капитану А.С. Мэнсону за рецензирование.

СТОЛКНОВЕНИЯ И СУД

Донесение о столкновении.

Если британское судно было вовлечено в столкновение, то капитан обязан составить об этом донесение и вручить его таможенному чиновнику по прибытии в любой порт Соединенного Королевства. Если при этом были человеческие жертвы или люди получили серьезные телесные повреждения, или если судно получило значительные повреждения, то об этом следует доложить непосредственно министерству торговли в письме, подписанном владельцем судна или капитаном, по возможности сразу же после происшествия.

Предварительное расследование.

Предварительное расследование может быть проведено, если столкновение произошло вблизи берегов Соединенного Королевства и любому из вовлеченных в столкновение судов нанесены значительные повреждения, а также при наличии человеческих жертв. Расследование может быть проведено и в том случае, когда столкновение произошло в другом месте, но в нем участвовало британское судно или свидетель столкновения находится в Соединенном Королевстве. Если столкновение произошло между иностранными судами, расследования может и не быть.

Обычно расследования проводят инспекторы береговой охраны или старшие чиновники таможи. Цель расследования - получить свидетельские показания, опрашивания свидетеля тотчас после происшествия с тем, чтобы определить, есть ли необходимость в официальном расследовании. Результаты предварительного расследования не предаются гласности.

Официальное расследование.

Получив отчет о результатах предварительного расследования, Министерство торговли может принять решение о проведении официального расследования, которое проводится при наличии человеческих жертв или если причиной столкновения были неправильные действия или небрежность со стороны судоводителей британского судна.

В Англии и Уэльсе расследование проводит Аварийный комиссар при участии одного или более экспертов. Аварийный комиссар - высококвалифицированный специалист в области морского права; экспертами по делам о столкновениях обычно бывают дипломированные капитаны со стажем командования судами не менее двух лет. Расследования проводят в городских и окружных ратушах и других подходящих помещениях, в местах, наиболее удобных для большинства свидетелей, либо в порту приписки судна.

Основная цель расследования - определить причину аварии в интересах охраны человеческой жизни на море. Министерство торговли не выступает в качестве обвинителя, но против отдельных лиц может выдвинуть обвинение. Все, причастные к расследуемому делу, могут быть представлены адвокатами. Министерство торговли и другие участвующие стороны могут выставлять свидетелей, которых можно подвергнуть допросу, перекрестному допросу и при необходимости вызывать повторно. После допроса свидетелей все участвующие стороны могут выступать в суде, причем представитель Министерства торговли должен делать это послем. Он должен заявить, считает ли министерство, что следует рассматривать вопрос о лишении диплома кого - либо из судоводителей, причастных к аварии.

Суд имеет право аннулировать дипломы или временно лишить дипломов в аварии судоводителей и, кроме того, может возложить на причастные к аварии стороны расходы по ведению расследования.

После официального расследования, проведенного в мае 1964 г., капитаны судов "Hudson First" и "Сапоріс" должны были заплатить по 525 ф. ст. в счет судебных издержек.

После расследования случая столкновения между судами "The Lady Gwendolen" и "Freshfield" на капитана судна "The Lady Gwendolen" была возложена обязанность заплатить 250 ф. ст. в счет расходов по расследованию. Кроме того, он был лишен диплома на шестимесячный срок.

"Судебные отчеты" о проведенных официальных расследованиях публикуются Канцелярией Ее Величества и поступают в продажу.

Адмиралтейский суд.

После столкновения судов может быть начат судебный процесс о возмещении ущерба. Судебное дело может быть возбуждено как в стране истца, так и в стране ответчика, либо в любой другой стране, в которой судопроизводство позволяет вести такие судебные дела. Суды Соединенного Королевства и США разрешают начать такое судебное дело в том случае, если судно ответчика находится в это время в каком - либо из портов этих стран.

В Соединенном Королевстве иски о возмещении убытков от столкновений рассматриваются в Адмиралтейском суде, обычно в Адмиралтейском суде Лондона.

Судебный процесс ведт судъ Высокого суда при участии двух членов Английской лоцманской ассоциации, выступающих в качестве экспертов по вопросам мореплавания.

Апелляции на решения Адмиралтейского суда слушаются в Апелляционном суде. На процессе обычно присутствуют трое судей и два морских эксперта. Свидетелей не вызывают.

При наличии разрешения суда последующая апелляция может быть подана в палату лордов. Такая апелляция будет заслушана пятью судебными лордами пр участии двух морских экспертов.

Пример. 23 сентября 1961 г. в Английском канале произошло столкновение между судами "British Aviator" и "Crystal Jewel". При официальном расследовании, которое проводилось в Лондоне 19 февраля 1962 г., оба капитана были лишены дипломов на срок 12 мес.

Владельцы судна "Crystal Jewel" предъявили владельцам судна "British Aviator" иск о возмещении убытков. Случай рассматривался в Адмиралтейском суде 5 и 6 октября 1964 г. Виновными были признаны оба судна, и убытки были распределены следующим образом: 3/5 - "British Aviator" и 2/5 - "Crystal Jewel".

Апелляция владельцев "British Aviator" была рассмотрена Апелляционным судом в марте 1965 г. Суд решил, что ответственность должна быть распределена поровну между судами. В разрешении на апелляцию в палату лордов было отказано.

Правило 1

Правило 2

Правило 3

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРАВИЛО 1 - ПРИМЕНЕНИЕ

- | | |
|--|--|
| <p>(a) Настоящие Правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.</p> <p>(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</p> | <p>(a) Гидросамолет включен в приведенное в Правиле 3 (a) определение судна и, следовательно, применительно к настоящим Правилам должен рассматриваться как судно с механическим двигателем с учетом обстоятельств, особо предусмотренных Правилами 18 (e) и 31 МППСС-72.</p> <p>(b) 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</p> |
|--|--|

которым могут плавать морские суда. Такие особые правила должны быть настолько близки к настоящим Правилам, насколько это возможно.

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) 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.
- (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 ИМКО предоставляются полномочия устанавливать системы разделения движения, к которым относятся положения Правила 10 МППСС-72. Система разделения движения определена ИМКО 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 ИМКО "Рекомендованные пути и системы разделения движения", основанные на Резолюции ИМКО А.284 (viii). В третьем издании этой публикации подробно описаны все системы разделения движения, установленные Организацией до восьмой сессии Генеральной Ассамблеи ИМКО, состоявшейся в ноябре 1973 г. Следует учитывать, что публикации ИМКО 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.

(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.

(e) Этот параграф 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 британских 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, использующегося 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.

(a) 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 на нос или на корму в зависимости от обстоятельств. Когда глубина воды меньше чем 1,5 осадки судна, этот эффект более резко выражен. Если мелководье только с одного борта, поля повышенного давления могут вызвать резкое отклонение судна от курса в сторону, противоположную отмели, что может привести к опасности столкновения, если другое судно проходит поблизости. Силы присасывания судов от действия полей давления также больше на мелководье, и это, вероятно, сказывается на управляемости судов.

6. Правило 10 относится только к системам разделения путей. До принятия ИМКО система должна быть одобрена Ассамблеей, которая созывается один раз в два года. Правительство может, однако, в срочных случаях создать новую систему до получения санкции ИМКО. Если система относится к международным водам, то она не обязательна для судов всех наций, но при этом выполнение положений Правила 10 будет соответствовать хорошей морской практике.

(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.

(b) Термин "судно", в соответствии с содержащимся в Правиле 3 определением, включает неводоизмещающие суда и гидросамолеты.

Опасности плавания и столкновения.

Отступление от Правил может потребоваться вследствие опасностей плавания или опасностей столкновения. Например, судно с механическим двигателем, сближаясь с другим судном с механическим двигателем на противоположных курсах, может оказаться не в состоянии изменить свой курс вправо, как предписано Правилем 14, в связи с наличием мелководья справа или в связи с тем, что справа от него находится обгоняющее его третье судно.

Особые обстоятельства и непосредственная опасность. Это Правило не дает ни одному из судов права предпринимать противоречащие Правилам действия, выполнение которых представляется целесообразным. Отступление от Правил разрешается лишь при наличии особых обстоятельств и непосредственной опасности. Оба эти условия должны приниматься во внимание. Отступление должно быть направлено на избежание угрожающей опасности.

Соединение кораблей или конвой. "Mariner's Handbook" обращает внимание мореплавателей на опасности, которые могут возникнуть от попытки одиночного судна пересечь курс строя или пройти сквозь строй соединения военных кораблей или конвоя торговых судов. Одиночным судам рекомендуется заблаговременно уходить с пути соединения и конвоя, а корабли соединения и суда конвоя предупреждаются о необходимости ведения тщательного наблюдения и поддержания постоянной готовности к действиям, которые наилучшим образом помогут предотвратить столкновение.

Предполагается, что мореплаватели руководствуются предупреждениями и рекомендациями, изложенными в Извещениях мореплавателям и в других официальных изданиях, но если одиночное судно приближается к судну, следующему в соединении или в конвое так, что возникает опасность столкновения, то надлежит действовать в соответствии с Правилами плавания и маневрирования. Действия, предпринятые в соответствии с рекомендациями об уклонении от соединения кораблей или конвоя, приближающегося слева по носу, не будет отступлением от Правил, если они выполнены на большой дистанции прежде, чем начинает приниматься во внимание наличие опасности столкновения.

Обязанность отступить от Правил, если это необходимо. Если отступление от Правил необходимо для избежания

непосредственной опасности, то действия судна могут быть не только оправданы, но и признаны такими, каких от него и следовало ожидать.

"Tasmania" - "City of Corinth". "Правилом... предусмотрено, что, выполняя и толкуя Правила, надлежащее внимание должно уделяться всем особым обстоятельствам, которые могут вызвать необходимость отступления от них для избежания непосредственной опасности. Следовательно, как только достаточно квалифицированный и осторожный капитан установит, что сохранение прежнего курса влечет за собой непосредственную опасность, он более не должен придерживаться Правила...; он не только вправе, но и обязан отступить от него и предпринять такие действия, которые позволят избежать угрожающей опасности наилучшим образом" (из решения лорда Хэршелла по делу о столкновении "Tasmania" - "City of Corinth", 1890г.).

ПРАВИЛО 3 - ОБЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

- | | |
|---|---|
| (a) Слово "судно" означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде. | (a) Неводоизмещающие суда и гидросамолеты должны рассматриваться как суда. |
| (b) Термин "судно с механическим двигателем" означает любое судно, приводимое в движение механической установкой. | (b) Из контекста Правил видно, что приводимые в движение механическим двигателем суда "лишенные возможности управляться", или "ограниченные в возможности маневрировать", или "занятые ловом рыбы" не всегда должны рассматриваться как "суда с механическим двигателем". Так, например, судно с механическим двигателем, занятое тралением, не должно показывать упомянутых в Правиле 23 двух топовых огней, не должно подавать предписанные Правилем 35 (a) и (b) звуковые сигналы, не должно уступать дорогу парусным судам и судам с механическим двигателем, |

пересекающим его курс справа налево так, что возникает опасность столкновения. Однако предполагается, что машины всех судов с механическим двигателем, включая суда, ограниченные в возможности маневрировать, находятся в готовности к немедленному маневру в условиях ограниченной видимости (Правило 19 (b)) и к изменению курса вправо при сближении с такими же судами на противоположных курсах (Правило 14).

- (c) Термин "парусное судно" означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.
- (d) Термин "судно, занятое ловом рыбы" означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относится к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.
- (e) Слово "гидросамолет" означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.
- (f) Термин "судно, лишенное возможности управляться" означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.
- (c) Определение парусного судна сформулировано очень четко.
- (d) Имеющая важное значение фраза "которые ограничивают его маневренность" добавлена для пояснения, что малые суда, такие, например, как прогулочные суда, занимающиеся ловом рыбы несколькими короткими снастями, которые не влияют на их возможности в маневрировании, не имеют права на привилегию, предоставленную судам, занятым ловом рыбы, Правилом 18, и не должны выставлять огни и знаки, предписанные Правилом 26.
- (e) Неводоизмещающие суда не должны рассматриваться как гидросамолеты применительно к Правилу 18 (e).
- (f) Определение является попыткой разъяснить, что термин "суда, лишенные возможности управляться" включен в Правило 18 как особая категория, определяющая взаимные обязанности судов уступать дорогу.

Суда, занятые сложными буксировками, и другие суда, которые по роду выполняемой работы лишены возможности маневрировать так, как требуется Правилами, должны рассматриваться как "суда, ограниченные в возможности маневрировать". Таким судам предоставлены те же привилегии, что и "судам, лишенным возможности управляться", но они показывают другие огни и сигналы.

Можно спорить о том, являются ли неблагоприятные условия погоды исключительным обстоятельством и вправе ли судно выставлять сигналы как лишенное

возможности управляться, когда оно не в состоянии маневрировать в штормовом море.

Конференцией 1972 г. неблагоприятные условия погоды, серьезно сказывающиеся на маневренных возможностях судна, были признаны исключительным обстоятельством. Однако сам факт влияния погодных условий на маневренные качества судна не обязательно означает, что оно лишено возможности управляться. Для того чтобы иметь право выставлять сигналы "судна, лишенного возможности управляться", эти условия должны быть настолько исключительными, применительно к данному судну, чтобы оказать серьезное влияние на способность уступить дорогу другому судну изменением курса или скорости.

В дополнение к судам, у которых вышли из строя машины или рулевое устройство, или потерявшим гребной винт или перо руля, т. е. к числу судов "лишенных возможности управляться", в соответствии с МППСС-72, вероятно, могут быть отнесены и суда с отданными, но не держащими якорями и заштилевшие парусные суда.

По делу "Glamorgan" - "P. Caland" 1893г. палата лордов решила, что "P. Caland" был не вправе выставлять огни, предписанные судну, лишенному возможности управляться. Скорость "P. Caland" из-за неисправности машины была снижена от 11 до 4- 5 уз. "Glamorgan", видя красные огни и не видя бортовых огней "P. Caland", шел к нему, чтобы предложить помощь, и столкнулся с ним. Лорд канцлер Хэр-шэлл сказал:

"Вероятность остановки машины из-за ее неполной исправности, по смыслу Правил, не является основанием для признания судна лишенным возможности управляться".

"Mendip Range" - "Drake". "Если судно вследствие какого-либо происшествия находится в таком состоянии, что может уступить дорогу другому судну только после необычно большой задержки, я полагаю, что в соответствии с Правилom ... оно должно

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

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

(i) судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;

(ii) судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;

(iii) судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;

(iv) судно, занятое обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;

(v) судно, занятое тралением мин;

(vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая лишает его возможности отклониться от своего курса.

(h) Термин "судно, стесненное своей осадкой"

считаться "лишенным возможности управляться...". Оно не в состоянии действовать так, как этого разумно могут ожидать на сближающемся с ним судне". (Виконг Финлэй, 1921 г.).

(g) Термин "судно, ограниченное в возможности маневрировать" введен впервые МППСС-72. Определение, охватывающее все суда, занятые операциями, ограничивающими их в возможности маневрировать, необходимо, поскольку такие суда составляют одну из категорий, упоминающихся в Правиле 18, которое определяет обязанность судов уступить дорогу.

В дополнение к судам, занятым особыми операциями, в категорию судов, ограниченных в возможности маневрировать, включены следующие суда:

занятые работами с подводными трубопроводами;
дноуглубительными работами;
передачей груза или людей на ходу;
сложной буксировочной операцией.

Этот перечень не является исчерпывающим. Суда, занятые другими операциями, которые ограничивают их возможности в маневрировании, как требуют эти Правила, могут рассматриваться как относящиеся к этой категории. Судно, на ходу перегружающее необходимые для ремонта запасные части, должно быть отнесено к категории, упомянутой в п. (g) (iii), поскольку оно может расцениваться как занятое пополнением запасов.

Когда суда заняты пополнением запасов или передачей на ходу людей, снабжения или груза, то каждое из двух судов и более, занятых такими операциями, является привилегированным по отношению к другим судам и должно выставлять огни и знаки, показывающие, что оно не может уступить дорогу. Это толкование распространяется также на буксирующее и буксируемые суда при сложной буксировке, когда они ограничены в возможности маневрировать.

(h) Основным фактором, который должен

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.

приниматься во внимание, скорее является имеющееся пространство для маневрирования, чем глубина под килем, а ограничение пространства связано с мелководьем, которое не обязательно является опасностью для других находящихся поблизости судов. Привилегия предоставляется главным образом судам, которые не могут, как это требуется Правил, изменить курс, особенно вправо, при проходе между мелями, над которыми, однако, достаточно воды, чтобы не стеснять движение и маневрирование других судов. Сигналы должны выставляться только на время, когда возможность изменения курса очень ограничена. По выходе из района относительного мелководья сигналы должны быть убраны.

Очень большое и полностью загруженное судно не вправе выставлять сигналы даже в стесненных водах и в зоне разделения путей при наличии достаточных глубин с обоих бортов, позволяющих изменять курс. Судно с очень малым запасом воды под килем должно считаться "стесненным своей осадкой", если справа и слева от его пути, и особенно справа, глубины еще меньше и очень ограничивают его возможность, отклонения от курса. Надо полагать, что при расстоянии до мелководья около 10 длин корпуса от пути судна его возможности отклонения от курса будут весьма ограничены; однако точное определение этих расстояний невозможно без учета всех особых обстоятельств каждого случая.

Специальные правила, предоставляющие привилегии глубокосидящим судам сверх определенного размера или с определенной минимальной осадкой, были введены некоторыми местными властями. В таких случаях соблюдение условия выставления сигнала судна с большой осадкой, состоящего в том, что его возможность уклонения от курса должна быть очень ограничена, обычно не требуется.

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

(i) Термин "на ходу" иногда используется как подразумевающий только судно, которое действительно движется относительно воды, что не соответствует заложенному в Правилах смыслу. Правило 35 (а)

предписывает туманные сигналы для судна с механическим двигателем, имеющим движение, а

Правило 35 (b) устанавливает другой сигнал для судна на ходу, но остановившегося и не имеющего движения относительно воды.

Судно считается стоящим на якоре только тогда, когда якорь удерживает его на месте.

Судно, использующее якорь для разворота в реке, или дрейфующее по ветру со

стравленными якорными канатами (при отклепанных якорях), или дрейфующее по

течению с отданным якорем, признается находящимся на ходу.

- (j) Слова "длина" и "ширина" судна означают его наибольшую длину и ширину.
- (j) Размерения судов и размещение огней и знаков указаны в метрах. Переход от английских к метрическим единицам и округление цифр привели как к увеличению, так и к уменьшению значения длины судов, которая определяет требования о количестве и типе огней и звуковых сигналов. Так, например, 50 м (около 164 футов) вместо 150 футов приняты в качестве минимальной длины судна с механическими двигателями, для которого второй топовый огонь обязателен (Правило 23); 100 м (около 328 футов) вместо 350 футов в качестве минимальной длины судна на якоре, которое обязано подавать сигнал гонгом на корме при ограниченной видимости.
- (k) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуалью наблюдать с другого.
- (k) В Правиле 11 указано, что Правила плавания и маневрирования (Правила 12-18), входящие в раздел II, относятся к судам, находящимся на виду друг у друга. Они не относятся к судам, которые обнаружили друг друга с помощью радиолокатора и не находятся в визуальном контакте.
- (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.
- (l) Примерами "других подобных причин" являются дым собственного судна, других судов или береговой дым и пылевые бури.

ЧАСТЬ В - ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ И МАНЕВРИРОВАНИЯ

Раздел I. Плавание судов 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.

ТОЛКОВАНИЕ

Впередсмотрящий.

На всех судах, за исключением самых малых судов, с сумерек и до рассвета должен быть выставлен впередсмотрящий, а иногда и днем, особенно когда видимость ограничена.

Рекомендации по поддержанию надлежащего наблюдения приведены в **Резолюции ИМКО А: 285 (viii)**, § 11 раздела I "Основные принципы, которые должны соблюдаться при несении ходовой вахты." (См. «РЕКОМЕНДАЦИИ ИМО ПО НЕСЕНИЮ ШТУРМАНСКОЙ ХОДОВОЙ ВАХТЫ»)

(1) Впередсмотрящий, кто бы им ни был, должен быть в состоянии уделять все свое внимание наблюдению и не принимать на себя какие-либо обязанности, снижающие эффективность надлежащего наблюдения;

(2) обязанности впередсмотрящего и рулевого разделены, и стоящий на руле не считается впередсмотрящим; это положение не распространяется на малые суда, на которых обеспечена возможность беспрепятственного кругового обзора с места рулевого, если эта возможность не ухудшается в ночное время и если нет других помех для осуществления надлежащего наблюдения;

(3) в дневное время при благоприятных условиях плавания вахтенный помощник капитана может безопасно осуществлять наблюдение один. Однако такая практика может применяться лишь после того, как в каждом конкретном случае ситуация оценена как безопасная и имеется полная уверенность в том, что она не связана с риском. Наряду с другими факторами при этом должны приниматься в расчет: состояние погоды, условия видимости, плотность движения, близость навигационной опасности, нахождение судна в зонах разделения движения или вблизи этих зон. Если же в связи с любым изменением ситуации вахтенному помощнику капитана понадобится помощь, то по его вызову она должна быть оказана немедленно.

В судебных решениях часто подчеркивается, что впередсмотрящий предпочтительно должен находиться впереди, если по условиям погоды это возможно, с тем, чтобы его внимание не отвлекалось разговорами и деятельностью находящегося на мостике персонала.

Другое преимущество этого, которое особенно относится к судам, не имеющим радиолокатора, состоит в том, что он, весьма вероятно, может раньше услышать туманные сигналы по носу.

"Dea Mazzella" - "Estoril". "Я счел полезным спросить экспертов Лоцманской ассоциации, которые помогают мне в расследовании этого дела, их мнение о практике выставления впередсмотрящего на ходовом мостике. Они ответили, что впередсмотрящий, разумеется, должен быть выставлен где-нибудь в другом месте судна: на носу, если это возможно,

если условия погоды позволяют. Если же, однако, погода такая, что исключается возможность выставления впередсмотрящего на баке, тогда он, по крайней мере, должен быть выставлен на верхнем мостике" (судья Виллмэр, 1958 г.)

"Cabo Santo Tome" - "Cometa", "Поскольку установлено, что его машина на полном ходу создавала большой шум, и учитывая заключение моего консультанта, эксперта Лоцманской ассоциации, отсутствие впередсмотрящего в носовой части судна в условиях тумана мне представляется ошибкой. Выставив на нос впередсмотрящего, он мог получить информацию о приближавшемся в тумане судне, когда дистанция до последнего была на 150 футов больше. Я считаю это серьезной ошибкой с его стороны и несомненно, что слабость услышанного им туманного сигнала должна быть также отнесена к тому, что в носовой части судна не было впередсмотрящего" (судья Лангтон, 1933 г.).

При оценке организации наблюдения суд, вероятно, должен принимать во внимание не только состояние видимости и возможность встречи других судов, но также численность экипажа и другие факторы. В этой части нет определенных правил. Однако предполагается, что даже относительно малое судно имеет впередсмотрящего во время ограниченной видимости и ночью на загруженных путях разделения движения.

"City of Naples". "Достаточность наблюдения является важным вопросом, но я не убежден в наличии необходимости специального человека на полубаке для выполнения обязанностей впередсмотрящего в данном случае и считаю, что создание жесткого правила по этому поводу не является компетенцией Верховного суда (лорд Дандин, 1921 г.).

"Spirality" - "Thyra". "Я не усматриваю необходимости в дополнительных обоснованиях причин возникновения этой ситуации. Я убежден, что это произошло потому, что на "Spirality" плохо велось наблюдение. Я принимаю во внимание тот факт, что "Spirality" является малым судном и что его экипаж состоит всего из восьми человек. Создавать в этой части какие-либо абсолютные правила опасно. Все, что я желаю сказать, и я хочу особо подчеркнуть, что меня в этом поддерживают эксперты Лоцманской ассоциации, это то, что ни при каких обстоятельствах не может быть признано допустимым оставление судна класса "Spirality" всего с одним человеком на палубе - с человеком, который должен был делать все, - управлять судном, вести наблюдение, и так далее - в течение периода, который, как я уже говорил, продолжался около 10 мин. Эксперты Лоцманской ассоциации сказали мне, что в такой ситуации человеку было бы очень тяжело смотреть в компас, вести требуемое тщательное наблюдение и требуемое еще более тщательное, чем во всех других местах, на р. Темзе" (судья Виллмэр, 1954г.).

По делу о столкновении "Saxon Queen" - "Monmouthbrook" (1954 г.) было вынесено решение, что малое судно с экипажем, состоящим из 11 чел., должно было иметь впередсмотрящего на баке. Судно следовало без радиолокатора вдоль северо-восточного берега Англии при видимости около 400 м. Капитан, помощник капитана и рулевой находились внутри рулевой рубки, а впередсмотрящего не было не только на баке, но и на мостике.

Наблюдение при океанском плавании.

Имеется некоторое оправдание снижению уровня требований к наблюдению в открытом океане, где другие суда не часто появляются в пределах видимости и маловероятны

неожиданные встречи, связанные с опасностью столкновения. Однако столкновения иногда происходят и в таких районах, что подтверждает необходимость всегда поддерживать должное наблюдение. В октябре 1970 г. два судна, примерно по 10 тыс. рег. т брутто каждое, столкнулись около полудня, посередине Атлантического океана (приближенное место 4° северной широты, 28° западной долготы). Одно из них следовало из Индии в восточную Канаду, а второе - из Бразилии в Испанию.

Обязанности впередсмотрящего.

Впередсмотрящий должен докладывать об огнях, судах или больших плавающих предметах, которые видит. Однако в районах оживленного судоходства не следует ожидать, что он будет докладывать обо всем, что видит; в этих условиях он должен действовать благоразумно и по своему усмотрению докладывать об огнях или объектах, сближение с которыми связано с опасностью столкновения, что особенно относится к малым судам, которые, возможно, не были замечены с мостика.

"Shakkeborg" - "Wimbledon". "Вы не в состоянии доложить о каждом огне, который видите, следуя по р. Темзе. Надо вести тщательное наблюдение, а докладывать, когда Вы, например, заметите, что огонь, который, может быть, и ранее усматривался Вами, начнет приобретать существенно важное значение. Докладывая о каждом видимом огне на Гревезенском плесе при следовании вверх по р. Темзе, Вы будете мешать, а не помогать тем, кто управляет судном. Но впередсмотрящий должен быть на месте и должен докладывать о каждом существенно важном огне, как только он становится существенно важным" (судья Баргрэйв Дин, 1911 г.).

Все имеющиеся средства.

Термин "надлежащее наблюдение" суд всегда интерпретировал как включающий эффективное использование имеющихся приборов и оборудования в дополнение к использованию как визуального, так и слухового наблюдения. Это относится, в частности, к использованию радиолокатора. "Все имеющиеся средства" включают также использование биноклей и информации, получаемой от береговой радиолокационной станции или от других судов.

"Gorm" - "Santa Alicia". "Если видимость была переменной, как уверил меня лоцман, и он не видел огня буя, ограждающего Северный мост, мне трудно понять, почему он не воспользовался биноклем или каким-либо другим оптическим средством. С моей точки зрения, во всяком случае, трудно понять, почему, заметив приближающееся судно "Gorm", он не воспользовался биноклем. По-видимому, он не выходил из рулевой рубки, смотровые стекла которой оставались закрытыми" (судья Хьюсон, 1961 г.).

"Bovenkerk" - "Antonio Carlos". "Я нахожу "Antonio Carlos" виновным в плохом наблюдении в самом широком смысле этого понятия, а именно в том, что он не воспользовался информацией, передающейся на ультракоротких волнах, и в абсолютном отсутствии радиолокационного наблюдения" (судья Брэндон, 1973 г.).

"Vechtsroom" - "Claughton". "Вопрос о надлежащем использовании имеющихся средств я обсуждал с экспертами Лоцманской ассоциации, и, если мне будет позволено так выразиться, я искренне и полностью согласен с ними, что эти средства, дающие радиолокационную информацию, созданы и установлены главным образом для

обеспечения более высокой степени безопасности мореплавания и более высокой точности судовождения.

В частности, эта береговая радиолокационная станция была установлена одной корпорацией, осуществляющей эксплуатацию паромной переправы. Надо полагать, что целью установки этой береговой радиолокационной станции было ее использование в условиях, которые преобладали в то утро. Судно, которое пренебрегает возможностью использования такого средства, подвергает неоправданному риску не только себя, но и другие суда, т. е. риску, который может и должен быть исключен свойственными мореплавателю благоразумными действиями. Использование этих средств, когда они находятся в готовности к применению, с моей точки зрения, обязательно. Под "готовностью к применению" я не подразумеваю немедленную готовность. Пренебрегающие возможностью использования таких средств делают это на свой собственный риск" (судья Хьюсон, 1964 г.)

Неисправность радиолокатора.

Судоводитель освобождается от обязанности использования радиолокатора в условиях ограниченной видимости, если прибор не функционирует надлежащим образом, при условии, что имевшая место подлинная неисправность может быть доказана. Все возможное должно быть сделано для устранения неисправности и ввода прибора в действие.

По делу о столкновении "Pocahontas Steamship Company" и "Esso Aruba", рассматривавшемуся в США в 1950г., судья сказал:

"Возможны случаи, когда продолжение непрерывного радиолокационного наблюдения судоводителем, который сомневается в результатах наблюдений и не склонен полагаться на них, может оказаться опасным".

Радиолокационное наблюдение следует временно прекратить при наличии очень больших помех или даже выключить прибор, если продолжение его работы может повредить прибор.

Однако в связи с вышеуказанным решением суда по "Esso Aruba" Апелляционным судом США было дано следующее толкование:

"Из этого не следует, что капитан вправе выключить фактически исправно действующий и дающий полезную и необходимую информацию радиолокатор на основании предположения, что он не будет давать такую информацию. Капитан не вправе пренебрегать этим средством судовождения так же, как он не вправе пренебрегать использованием навигационных карт, таблиц течений и измерением глубин там, где это требуется условиями плавания. Если судно, имеющее надлежащим образом действующее радиолокационное оборудование, следует в тумане или приближается к району плохой видимости, оно обязано его использовать" (судья Медина, 1959 г.).

Использование радиолокатора в условиях хорошей видимости.

Суда, сталкивающиеся с нефтяными буровыми платформами, американскими судебными органами признаются виновными в том, что не пользовались радиолокаторами ночью в условиях хорошей видимости при следовании районами, отличающимися наличием большого числа сооружений, которые не всегда освещены надлежащим образом.

Радиолокатор должен предпочтительно использоваться для общего обзора в прибрежных водах и других районах, в которых вероятно встреча с другими судами, особенно ночью. Правилom 6 (b) (vi) предусматривается использование радиолокатора для определения видимости.

Необходимость визуального наблюдения.

Использование радиолокатора не исключает необходимости хорошего визуального наблюдения.

"Anneliese" - "Arietta". "Одним из вопросов, которые должны быть рассмотрены, является вопрос о влиянии на это столкновение того обстоятельства, что "Arietta" полагался на наблюдение относительного движения по радиолокатору, без какого-либо визуального наблюдения. Это, несомненно, один из важных вопросов мореплавания, по которому мы решили получить консультацию у наших экспертов. По этому случаю им был задан следующий вопрос: "Соответствует ли обычной морской практике то, что "Arietta" полагался только на наблюдения по радиолокатору и не вел визуальное наблюдение?" И был получен ответ: "Нет".

Лично я согласился с этим ответом без малейших колебаний, использованием радиолокатора ни в коем случае нельзя пренебрегать, особенно в тумане, где он рассматривается как дополнительный глаз; но человеческий глаз иногда может увидеть быстрее, чем радиолокатор даже в тумане, и, следовательно, в состоянии оценить положение с меньшей затратой времени, чем необходимо для оценки записей радиолокационных данных. Поскольку в данном случае наблюдалось относительное движение, для получения истинной картины требовалось выполнение прокладки, а на прокладку необходимо время. Я повторяю, что согласен без малейших колебаний с ответом, который мы получили о том, что в дополнение к радиолокационному наблюдению "Arietta" должен был вести хорошее визуальное наблюдение" (судья лорд Кармински, 1970 г.).

Полная оценка ситуации.

Для поддержания надлежащего наблюдения вахтенный помощник капитана или другое ответственное лицо должно также уделять внимание тому, что происходит на его собственном судне, проверяя управление судна рулем и наблюдая за тем, чтобы оборудование, требующееся для удержания судна на курсе, действовало правильно.

"Staffordshire" - "Dunera". "В чем он, с моей точки зрения, был виновен, так это в очень плохом наблюдении, которое было плохим в любом возможном смысле этого слова. Мне кажется, что к плохому наблюдению можно отнести непринятие надлежащих мер предосторожности на случай повторного выхода из строя компаса, как это фактически и произошло. С моей точки зрения, плохое наблюдение со стороны этого молодого третьего помощника капитана проявилось в том, что он не сумел понять намного раньше, чем он наконец понял, что происходило, а именно, что его судно отклонялось вправо, и не сумел понять возможную причину этого отклонения. Плохое наблюдение со стороны рулевого проявилось в том, что он, отлично зная, что компас снова застыл, не доложил об этом сразу же вахтенному помощнику капитана. Плохое наблюдение со стороны вахтенного третьего помощника капитана проявилось в непринятии им каких-либо мер, хотя он мог воспользоваться главным компасом или другим путем проверить, что происходило и каким был курс его судна" (судья Виллмэр, 1948г.).

Ряд столкновений произошел в результате выхода из строя рулевого устройства, авторулевого и гирокомпаса, В сентябре 1964 г. у английского судна "Trentbank", когда оно обгоняло португальский танкер "Fogo" в Средиземном море, появилась неисправность в авторулевом. "Trentbank", разворачиваясь, пошел на пересечение курса обгоняемого судна "Fo-go". В решении суда по этому делу в части наблюдения было подчеркнута следующее:

"Я не могу оставить эту сторону дела, не обратив внимания на то, сколь прискорбным было отношение капитана "Trentbank" и его старшего помощника к системе автоматического управления рулем. Капитан не дал указания об обеспечении непрерывного наблюдения. Старший помощник капитана, по его собственным показаниям, не усматривал ничего плохого в том, что, занимаясь писаниной, изредка посматривал вперед, хотя знал о наличии других судов поблизости, и что он был единственным человеком на борту этого судна, который поддерживал слабое подобие наблюдения.

Автоматическое управление рулем является очень ценным изобретением, если оно используется надлежащим образом. Но оно может привести к беде при ослаблении бдительности. Безопасность на море зависит от людей и самой большой ошибкой с их стороны было бы предположение, что машины могут выполнить за них всю их работу" (судья Кайрнэс, 1967г.).

Вахта во время стоянки на якоре.

Обязанность поддерживать надлежащее наблюдение относится также ко времени, когда судно стоит на якоре, особенно при наличии сильного приливо - отливного течения, и когда существует вероятность нахождения поблизости других судов.

"Gerda Toft" - "Elizabeth Mary". "Может случиться так, что при определенных обстоятельствах мореплаватель окажется не в состоянии что-либо сделать в связи с дрейфом судна с отданным якорем, но что он может сделать и что он должен сделать, так это поддерживать хорошее наблюдение и предпринимать срочные меры к остановке судна, когда к этому представится возможность. Непринятие своевременных мер судном "Gerda Toft" в этом случае объясняется, как оказалось, плохим наблюдением. Как я сказал ранее, в это время оба помощника капитана находились в штурманской рубке и единственным, кто вел наблюдение, был совершенно неопытный матрос, оставшийся на палубе, о котором я уже упоминал. Вследствие такого плохого наблюдения ответственные лица на судне "Gerda Toft", как мне кажется, не имели представления о том, что в действительности происходило, и, не определив ситуацию, не смогли принять необходимых мер к прекращению дрейфа судна с ползущим якорем" (судья Виллмер, 1953 г.).

Правило 6 - БЕЗОПАСНАЯ СКОРОСТЬ

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

При выборе безопасной скорости следующие факторы должны быть в числе тех, которые надлежит учитывать:

(a) Всем судам:

(i) состояние видимости;

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

(iii) маневренные возможности судна и особенно расстояние, необходимое для полной остановки судна, и поворотливость судна в преобладающих условиях!

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

(v) состояние ветра, моря и течения и близость навигационных опасностей;

(vi) соотношение между осадкой и имеющимися глубинами.

(b) Дополнительно судам, использующим радиолокатор:

(i) характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования;

(ii) любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности;

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

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

(v) количество, местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором;

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

ТОЛКОВАНИЕ

Текст Правила 6 и его значение по отношению к остальным Правилам не должны оставлять сомнений в том, что безопасная скорость является обязательным требованием при всех условиях видимости. При ограниченной видимости требование снизить скорость до умеренной, конечно, распространяется на все суда, и состояние видимости является первым среди факторов, которые следует принимать во внимание при определении безопасной скорости. Неограниченную видимость, однако, не следует рассматривать как основание для следования полным ходом при всех обстоятельствах.

Каждое судно.

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью. Это требование может иметь особое значение для судов, стесненных своей осадкой, и для некоторых судов, ограниченных в возможности маневрировать, которым предоставляются большие привилегии при плавании в условиях хорошей видимости, но поскольку эти суда не в состоянии быстро уступить дорогу, они не вправе сохранять большую скорость, когда другие суда находятся поблизости.

Безопасная скорость.

Термин "безопасная скорость" не использовался в старых Правилах. Он заменяет термин "умеренная скорость", который относился только к условиям ограниченной видимости. Теперь возникла необходимость в новом термине, который был бы применим во всех случаях и не препятствовал бы использованию большой скорости при соответствующих обстоятельствах.

Слово "безопасная" следует понимать в относительном смысле. Каждое судно обязано следовать со скоростью, которую можно было бы разумно считать безопасной в определенных обстоятельствах. Из того, что судно было вовлечено в столкновение, не обязательно следует, что оно первоначально шло с небезопасной скоростью.

Столкновения, происшедшие в условиях хорошей видимости, в основном являются следствием плохого наблюдения или неправильных действий, предпринятых после обнаружения другого судна, а не следствием большой скорости движения.

Для поддержания безопасной скорости требуется непрерывная оценка изменений обстановки и немедленное выполнение необходимого изменения скорости. Вахтенным помощникам капитана не вменяется в обязанность докладывать капитану прежде, чем дать команду машинным телеграфом, так как промедление может иметь серьезные последствия. В Рекомендациях ИМКО, касающихся несения вахтенной службы, указано, что "вахтенный помощник капитана должен принимать во внимание, что машины находятся в его распоряжении и что в случае необходимости он должен без колебаний прибегать к их использованию. Однако если это возможно, следует своевременно предупреждать о том, что возможно изменение скорости".

Относительно большая скорость в начальной стадии сближения может быть признана безопасной для судна, пользующегося радиолокатором в условиях ограниченной видимости в открытых водах, при условии, что экстренные действия к ее уменьшению будут предприняты, когда на необходимость таких действий укажет радиолокационная информация.

"Kurt Alt" - "Petrel". "Если радиолокатор правильно используется и можно полагаться на определение с его помощью всех потенциальных опасностей, чтобы достаточно заблаговременно уклониться от них, то это может быть некоторым оправданием скорости при ограниченной видимости, которая в ином случае считалась бы чрезмерной; такая скорость может быть оправдана только до тех пор, пока движение безопасно, и при условии, что необходимые меры предприняты для своевременного уменьшения скорости или для полной остановки судна в соответствии с радиолокационной информацией или выводах, основанных на ней" (судья Хьюсон, 1962 г.).

Надлежащие и эффективные действия.

Судно может быть лишено возможности предпринять надлежащие и эффективные действия в связи с тем, что скорость слишком велика или, при некоторых обстоятельствах, слишком мала.

Так, например, в условиях ограниченной видимости скорость судна, не имеющего радиолокатора, может быть слишком велика, чтобы оно могло предпринять эффективные действия для предотвращения столкновения, обнаружив другое судно, или в случае с судном, имеющим радиолокатор, скорость которого слишком велика, чтобы оно могло надлежащим образом оценить обстановку после обнаружения судов, особенно небольших. С другой стороны, при некоторых обстоятельствах может быть опасно уменьшать скорость до такой, при которой судно перестает слушаться руля.

В случае столкновения судов "Ring" и "Orlik" на р. Эльбе в 1964 г. судно "Ring" было признано виновным в том, что потеряло управление и ушло с курса, когда обгонявшее его судно было близко по корме.

"Мне представляется, что находившиеся на мостике судна "Ring" должны были видеть, что судно теряет управляемость и уходит с курса; они обязаны были исправить положение соответствующими действиями машины и руля. Причиной столкновения было то, что судно "Ring" не предприняло таких действий" (председатель суда сэра Джойслина Симона).

В пределах расстояния, требуемого при...

Под термином "умеренная скорость" подразумевалась скорость, следуя которой судно могло быть остановлено в пределах половины дальности видимости.

"Glorious" - "Florida". "Существует прекрасное правило, которое иногда находит применение при рассмотрении дел о столкновениях судов с механическим двигателем и в соответствии с которым мы действуем. Смысл этого правила состоит в том, что в условиях плохой видимости необходимо быть готовым остановиться в пределах видимости. Однако совершенно очевидно, что судно, идущее с большой скоростью в густом тумане, не может остановиться в пределах видимости. Поскольку встречное судно не неподвижный объект, а тоже движущийся, скорость должна быть снижена настолько, чтобы каждое судно могло остановиться в пределах половины дальности визуальной видимости" (судья лорд Скраттон, 1933 г.).

"Umbria" (Верховный Суд Соединенных Штатов Америки).

"По установившемуся в нашей стране мнению, пароход обязан предпринимать только такие меры предосторожности, которые позволяют ему вовремя остановиться, чтобы избежать столкновения после того, как приближающееся судно появится в пределах видимости, и при условии, что это приближающееся судно идет требуемым Правилами умеренным ходом" (судья Браун, 1897 г.).

Однако английский суд вынес решение, что это не является общим Правилем (Дело "Morris v. Luton Corporation", 1946 г.); каждый случай должен рассматриваться с учетом существующих обстоятельств и условий. Это Правило может быть применимо к судну, не имеющему радиолокатора и следующему в районе, где можно встретить небольшие суда, но не следует ожидать остановки судна, которое надлежащим образом использует радиолокатор в открытом океане даже в случае, когда туман становится таким плотным, что дальше полубака ничего не видно. Половина дальности видимости может оказаться

намного большим расстоянием, чем требуется для остановки, если видимость была равна около 1 мили, особенно для судна, не имеющего радиолокатора, так как наличие достаточной тормозной мощности при этом может оправдать даже скорость более 20 уз. Кроме видимости и тормозных возможностей, должны приниматься во внимание и другие факторы. Высокая скорость из-за недостатка времени иногда ограничивает возможность выбора действий, которые следует предпринять, когда судно обнаружено визуально или с помощью радиолокатора на малой дистанции.

По делу "Hagen" - "Boulogria", рассматривавшемуся Верховным судом в Лондоне в 1972 г. экспертам Лоцманской ассоциации был задан вопрос, какую скорость они считают надлежащей для грузового судна длиной 135 м, полный ход которого составляет 17 уз ночью без радиолокатора, в Английском канале, где можно ожидать интенсивное движение судов при видимости, которая временами была около 1 мили. Они ответили, что такая скорость может быть около 6 - 7 уз. На вопрос о надлежащей скорости для другого судна, которое использовало радиолокатор при видимости около 6 кб, эксперты ответили: около 8 - 9 уз. Это судно длиной 108 м имело скорость 13,5 уз. Их ответ на второй вопрос был дополнен замечанием, что даже если бы это судно шло с такой скоростью, ее надлежало еще уменьшить при входе в густой туман и при развитии ситуации чрезмерного сближения. В каждом из приведенных случаев судья согласился с их мнением.

Этот пример показывает, как суд может толковать термин "безопасная скорость" для различных судов. Не следует придавать слишком большое значение приведенным конкретным цифрам, так как многое зависит от обстоятельств, которые имеют место в каждом отдельном случае.

Делались попытки определить величину скорости относительно дальности видимости и других факторов, но дискуссии на заседаниях ИМКО не дали результатов в отношении способа определения, какая величина скорости должна соответствовать тем или иным условиям.

Перечень факторов, которые следует учитывать при определении безопасной скорости, приведен для того, чтобы помочь мореплавателю обратить его внимание на то, чем ему не следует пренебрегать. Эти факторы перечисляются не в порядке своей значимости, и их перечень может быть продолжен.

Факторы, которые должны приниматься во внимание

Всеми судами.

Правило 19 обязывает судно с механическим двигателем при ограниченной видимости иметь машины в готовности к немедленному маневру; это Правило также обязывает каждое судно, если возникает опасность столкновения, уменьшить скорость до минимальной, при которой оно может удерживаться на курсе, когда услышит туманный сигнал другого судна впереди траверза или когда невозможно избежать ситуации чрезмерного сближения с другим судном впереди траверза. Это Правило, следовательно, устанавливает дополнительные ограничения величины безопасной скорости при ограниченной видимости.

В настоящее время информацией о тормозном пути и о циркуляции обеспечены многие суда, и предполагается, что судоводители должны знать маневренные характеристики своих судов. Расстояние, которое судно пройдет после реверса машин с полного

переднего хода на полный задний ход, прежде чем остановится, может быть в пределах от 5 до 15 длин судна, в зависимости от скорости, водоизмещения, типа двигателей и

т. д.

Маневренные возможности судна должны приниматься во внимание с учетом наиболее сложных условий. Большая скорость движения судна, ограниченного в возможности маневрировать в связи с характером выполняемой им работы, не может быть оправдана в районах с высокой плотностью движения и при сближении с относительно тихоходным судном так, что возникает опасность столкновения.

Фактор осадки выделен для охвата возможных ограничений пространства для маневрирования вследствие наличия поблизости мелководья или вследствие гидродинамических явлений, например присасывания судов, проседания и др., которые в основном могут быть устранены или ослаблены уменьшением скорости.

Дополнительно для судов, использующих радиолокатор.

Из контекста Правила очевидно, что слова "использующим радиолокатор" подразумевают действующий радиолокатор. Однако следует принимать во внимание, что радиолокатор должен использоваться, когда это требуется для ведения надлежащего наблюдения и для определения, существует ли опасность столкновения, при условии, разумеется, что он находится в рабочем состоянии.

При радиолокаторе, используемом надлежащим образом, обычно оправдывается движение судна в условиях ограниченной видимости с большей скоростью чем та, которая считалась бы приемлемой для судна без радиолокатора, но не со скоростью, которая обычно считается безопасной для плавания в условиях хорошей видимости (см. пример по делу "Hagen" - "Boulgaria").

Характеристики, эффективность и ограничения.

Имеется значительный выбор радиолокационного оборудования от относительно небольших и недорогих установок, предназначенных для использования на небольших судах, до весьма сложных систем, включающих вычислительную технику, которые устанавливаются на крупных судах. Даже наиболее эффективное радиолокационное оборудование нельзя рассматривать как заменяющее полностью глаза судоводителя. Радиолокатор может не обнаружить небольшие цели; изменения курса, сделанные другими судами, обычно менее заметны, а ошибка в определении, существует ли опасность столкновения, более вероятна по радиолокационным пеленгам, чем по визуальным. Однако использование радиолокатора в условиях хорошей видимости дает преимущества, например возможность определения дистанции, а САРП обеспечивают возможность предопределения дистанции кратчайшего сближения, проигрывания маневров, а также выбора и оценки их эффективности для избежания столкновения.

Эффективность радиолокационного оборудования для обнаружения других судов и определения, существует ли возможность опасного столкновения, зависит также от компетентности наблюдателя и от того, как оно используется. Изредка бросаемые на экран радиолокатора взгляды едва ли могут обеспечить надлежащее его использование для оправдания высокой скорости в условиях ограниченной видимости.

"Norefoss" - "Fina Canada".

"Когда полагаются на радиолокатор, непрерывное радиолокационное наблюдение должно поддерживаться наблюдателем, имеющим опыт его использования, каким и был этот помощник капитана" (судья Хьюсон, 1962 г.).

"Niceto de Larrinaga" - "Sitala".

"Большие скорости при столкновении вызывают гораздо большие повреждения, чем малые. Большие скорости перед столкновением оставляют меньше времени для надлежащей оценки в определении ситуации. Поэтому для того, чтобы полагаться на радиолокатор, им надо пользоваться надлежащим образом. Если Вы полагаетесь на продолжительные и тщательные наблюдения, получаемые с помощью радиолокатора, для оправдания повышенной скорости, то Вы должны быть уверены, что радиолокатор используется правильно, с профессиональным подходом к показаниям и выводам, которые можно извлечь из представляемых им данных" (судья Хьюсон, 1963 г.).

Для обеспечения максимальной эффективности использования радиолокатора он должен быть надлежащим образом настроен.

При наличии теневых секторов и мертвых зон судно должно регулярно отклоняться от курса на короткие промежутки времени для их просмотра. В ходе расследования береговой охраны США дела о столкновении между судами "Sparrows Point" и "Manx Fisher" было установлено, что "Manx Fisher" приближался в теневом секторе радиолокатора судна "Sparrows Point".

Шкала дальности.

Каждая используемая шкала дальности может иметь ограничения. На шкалах большой дальности вероятность обнаружения малых целей мала, а шкалы малой дальности исключают заблаговременное обнаружение целей и не позволяют наблюдателю получить общую оценку ситуации, когда поблизости находятся несколько судов. Следует выбирать оптимальную для данной ситуации шкалу дальности и через равные промежутки времени переключать прибор на другие шкалы. Однако переходить на другие шкалы не следует, когда угрожающая столкновением цель находится на малой дистанции.

При наличии и одновременном использовании двух радиолокаторов для исключения необходимости переключения шкал рекомендуется вести наблюдение на разных шкалах дальности.

"Nassau" - "Brott".

"Если капитан судна "Nassau" полагался на радиолокатор для оправдания своей скорости при следовании в условиях пониженной видимости, то тот факт, что он постоянно держал радиолокатор на шкале малой дальности, является отступлением от хорошей морской практики. Это вопрос, над которым я думал и который обсуждал с экспертами Лоцманской ассоциации; мы пришли к общему мнению, которое я намерен изложить. Судно "Nassau" должно было периодически переключать радиолокатор на большую шкалу дальности, с тем чтобы получать представление об общей ситуации и, в частности, о возможном влиянии приближения других иначе ненаблюдаемых судов на действия судна, присутствие которого было известно и которое наблюдалось впереди и которым в данном случае было судно "Brott" (судья Хьюсон, 1963 г.).

Помехи.

Надлежащая настройка радиолокатора обычно дает возможность выделить эхо-сигналы судов из помех от волн и осадков, но такие помехи иногда могут быть настолько сильными, что даже большие цели невозможно обнаружить. При наличии таких помех еще труднее обнаружить эхо-сигналы небольших судов.

Малые суда и лед.

Незначительные по величине объекты, такие, как малые прибрежные суда и траулеры, должны обнаруживаться на дистанциях более 6 миль, если радиолокатор хорошо отрегулирован, но яхты, беспалубные шлюпки и другие малые суда, особенно построенные из стекловолокна, обычно отражают слабые эхо-сигналы и могут быть не обнаружены вовремя для того, чтобы предпринять эффективные действия для предотвращения столкновения. Установка эффективного радиолокационного отражателя является наиболее практичным средством повышения вероятности обнаружения и может вдвое увеличить дальность обнаружения малого судна.

Резолюция А.277 (viii), принятая ИМКО в ноябре 1973 г., рекомендует правительствам - членам Организации требовать, чтобы все суда валовой вместимостью менее 100 рег. т, плавающие в международных водах и в соединенных с ними прибрежных районах, были оборудованы, если это практически возможно, радиолокационными отражателями. Отражатель должен быть с эффективной отражающей площадью не менее 10 кв.м. и должен устанавливаться на высоте не менее 4 м над уровнем моря или, если это практически невозможно, то эффективной площадью не менее 40 кв.м. на высоте не менее 2 м над уровнем моря. Нижеследующие два столкновения, которые произошли у берегов Соединенных Штатов, иллюстрируют, как опасно возлагать слишком большие надежды на радиолокатор в районах, где могут быть встречены малые суда. Оба рыболовных судна затонули, люди погибли.

В сентябре 1959 г. судно "Mormacrine" приближалось к заливу Хуан де Фука при видимости в пределах 500 - 1000 ярдов. Поддерживался полный ход, приблизительно 11уз, машины были в состоянии готовности к реверсам. Радиолокатор был установлен на шкалу дальности 8 миль и работал удовлетворительно. Когда впереди был услышан туманный сигнал, машины были немедленно застопорены. Капитан вел радиолокационное наблюдение, но не обнаружил цели. Спустя приблизительно 1,5 мин впередсмотрящий доложил, что впереди справа по носу на расстоянии 1000 футов видит судно. Впоследствии выяснилось, что это было рыболовное судно "Jane" с деревянным корпусом длиной 49 футов. Хотя машинам судна "Mormacrine" был немедленно дан полный задний ход, этого оказалось недостаточно, чтобы избежать столкновения.

В апреле 1961 г. судно "South African Pioneer" шло из Южной Каролины в Нью-Йорк со скоростью 10 уз. При видимости приблизительно 1,5 мили машины были приведены в состояние готовности к реверсам. Радиолокатор был установлен на шкалу дальности 8 миль, а засветка от волнения распространилась примерно до 3 миль от центра экрана. На экране радиолокатора никаких целей обнаружено не было, а визуально на курсовом угле 10° правого борта был замечен огонь. Это оказался бортовой огонь рыболовного судна "Powhatan" с деревянным корпусом длиной 78 футов. Несмотря на решительные действия рулем и машиной, судно "South African Pioneer" не смогло избежать столкновения.

Проведенные береговой охраной США испытания показали, что опасные для плавания большие обломки айсбергов должны обнаруживаться на дистанции около 4 миль. Если поверхность их надводной части очень гладкая, они могут оставаться необнаруженными, особенно при наличии засветки экрана от волнения моря. В районах, где могут встречаться малые суда и лед, скорость должна быть настолько незначительной, чтобы судно могло быть остановлено в пределах дальности видимости.

Местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором.

При определении безопасной скорости своего судна мореплаватель должен принимать во внимание интенсивность движения вблизи своего судна. Чем больше целей видно на экране радиолокатора, тем труднее определить вероятность столкновения и оценить эффективность возможных маневров, хотя некоторые радиолокационные системы могут предоставлять такого рода информацию. Суда, обнаруженные радиолокатором прямо по носу или под острым курсовым углом, следующие в противоположном направлении, очевидно, представляют большую опасность, чем суда, медленно приближающиеся с направления позади траверза.

Судно, следующее в полосе движения в условиях ограниченной видимости, может счесть опасным снижение скорости до очень малой, двигаясь в общем направлении потока, так как это может привести к тому, что его будут часто обгонять другие суда, проходя на близком к нему расстоянии. Однако поддержание большой скорости для того, чтобы не отставать от других судов в полосе движения, не всегда может быть оправдано. Следует принимать во внимание возможность сближения с малыми судами, а также идущими на пересечение полосы.

Оценка видимости.

Когда существует вероятность появления тумана или мглы, радиолокатор должен быть включен. Дальность визуальной видимости может быть определена путем измерения дистанции, на которой впервые обнаруживаются визуально другие суда и навигационные знаки или когда они исчезают из поля зрения. Ночью наличие тумана может быть установлено по тому, что огни судов, дающих отражение эхо-сигналов, не обнаруживаются визуально в пределах нормальной дальности их видимости.

В таких районах, как северо-западная Атлантика, северная часть Тихого океана и северо-западная Европа, где наиболее часто наблюдаются туманы, требуется особая осторожность, а в темное время суток вахтенный помощник капитана всегда должен принимать во внимание возможность ограниченной видимости, даже в районах, где туманы бывают не часто, и должен использовать радиолокатор для определения видимости всякий раз, когда это представляется необходимым.

Рано утром 16 октября 1965 г. танкер "Almizar" следовал полным ходом в районе Персидского залива. Море было спокойным, и видимость перед этим была превосходной. На экране радиолокатора второй помощник капитана наблюдал в направлении прямо по носу эхо-сигнал другого судна и полагал, что это было одномачтовое арабское судно, поскольку его огней не было видно. Когда дистанция уменьшилась до 3 миль, он переключил рулевую машину на ручное управление и дал команду рулевому изменить курс на 40° вправо. Затем он заметил приближение тумана и поставил машинный телеграф в положение "приготовиться". В действительности это был эхо-сигнал приближающегося танкера "John C. Pappas" длиной 237 м. Суда столкнулись и получили серьезные повреждения.

Рассматривавший это дело Верховный суд в Лондоне признал виновными оба судна. Судно "Almizar" было обвинено в том, что вошло в туман с большой скоростью и уменьшало ее слишком медленно, а также в том, что не вело должного радиолокационного наблюдения, в результате чего большое судно, следующее противоположным курсом, было ошибочно принято за одномачтовое арабское судно.

Правило 7- ОПАСНОСТЬ СТОЛКНОВЕНИЯ

- (a) Каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения. Если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.
- (b) Установленное на судне исправное радиолокационное оборудование должно использоваться надлежащим образом, включая наблюдение на шкалах дальнего обзора, с целью получения заблаговременного предупреждения об опасности столкновения, а также радиолокационную прокладку или равноценное систематическое наблюдение за обнаруженными объектами.
- (c) Предположения не должны делаться на основании неполной информации, и особенно радиолокационной.
- (d) При определении наличия опасности столкновения необходимо прежде всего учитывать следующее:
 - (i) опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется;
 - (ii) опасность столкновения может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном или буксиром или при сближении судов на малое расстояние.

ТОЛКОВАНИЕ

Определение термина "**опасность столкновения**", так же как определения терминов "**наблюдение**" и "**безопасная скорость**", особо подчеркнуто в МППСС - 72, включением его в виде отдельного Правила, посвященного этому аспекту предупреждения столкновений и необходимости соответствующего условиям плавания использования радиолокатора.

Опасность столкновения.

Правила 12, 14, 15 и 18 требуют, чтобы одно судно уступало дорогу другому, когда существует опасность столкновения. Когда одно из двух судов, находящихся на виду друг у друга, должно уступить дорогу, то другое должно сохранять свой курс и скорость (Правило 17). Возникает вопрос, на каком же расстоянии друг от друга должны быть суда, чтобы считать опасность столкновения существующей, а привилегированное судно обязанным сохранять курс и скорость.

Конференция 1972 г. отклонила предлагавшееся определение, смысл которого сводится к тому, что "опасность столкновения" существует, если концы векторов относительной скорости сближающихся судов сходятся в одной точке или расходятся в чрезмерной близости. Если бы это определение было принято, то судно, обнаруживая другое на большой дистанции, медленно приближающееся слева при мало изменяющемся пеленге, было бы обязано сохранять свой курс и скорость в течение длительного периода, возможно, в течение нескольких часов.

В решениях суда Великобритании и других стран понятие "опасность столкновения" признавалось не относящимся к судам, находящимся на больших дистанциях друг от друга при малой скорости сближения. Так как вышеуказанное определение не было принято, прежняя интерпретация опасности столкновения в судебных решениях применима к МППСС - 72.

"Banshee" - "Kildare". "Итак, в какой момент эти Правила начинают применяться к двум судам? Нельзя сказать, что они применимы при любом расстоянии между судами. Никто не станет серьезно утверждать, что Правила для предупреждения столкновений применимы к двум судам, находящимся на расстоянии 6 миль друг от друга. Они применимы лишь тогда, когда в результате какого-либо нарушения Правил одним из них возникает опасность столкновения. Ни одно из Правил неприменимо до наступления такого момента. Отсюда следует, что все происходящее до момента, когда Правила начинают применяться, не имеет значения, поскольку все происходящее до наступления такого момента, по смыслу Правил, не может вызвать опасность столкновения" (лорд Эшэр, 1887 г.).

Приведенное выше дело слушалось в прошлом столетии, когда суда были сравнительно тихоходными. Два судна, о которых идет речь, находились в ситуации обгона в Дублинской бухте, а скорости их движения были соответственно 6 и 7 уз. При большой скорости сближения судов в открытом море на противоположных или близких к противоположным курсах опасность столкновения может быть признана существующей при дистанции между ними более 6 миль. Эта дистанция в значительной мере зависит от обстоятельств и, в частности, от скорости сближения. В реках и на акваториях портов, где суда должны часто изменять курс, понятие "опасность столкновения" может применяться при относительно малых расстояниях между судами.

Все имеющиеся средства.

Требование об использовании всех имеющихся средств включено также в Правило 5, но с другой целью. Для определения, существует ли опасность столкновения с судном, которое было обнаружено визуально, может быть особенно важно взятие компасного пеленга. В условиях хорошей видимости в открытом море использование радиолокатора и другого, связанного с ним, оборудования должно считаться необходимым скорее для определения, существует ли опасность столкновения с приближающимся судном, чем для поддержания общего наблюдения.

В соответствии с преобладающими обстоятельствами.

Выражение "в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями" указывает, что не всегда необходимо использовать радиолокатор для определения, существует ли опасность столкновения. Однако пункт (а) не должен толковаться так, будто бы только радиолокатор должен быть использован в условиях ограниченной видимости. Когда суда находятся на виду друг у друга, следует отдавать предпочтение

визуальным компасным пеленгам, а радиолокатором пользоваться только для измерения дистанций.

Судно, сохраняющее курс и скорость, может использовать радиолокатор для определения, предпринимает ли соответствующие действия судно, которое обязано уступить дорогу, или оно находится настолько близко, что только одними его действиями столкновения избежать нельзя.

Судно, проходящее близко к другому судну при обгоне, может использовать радиолокатор, чтобы убедиться в наличии достаточного для безопасного прохода пространства. При этом необходимо учитывать эффект присасывания и возможный выход из строя рулевого устройства. Суда, находившиеся на виду друг у друга, при рассмотрении дел в суде, были признаны виновными в том, что не использовали радиолокатор для определения, существует ли опасность столкновения.

По делу "Statue of Liberty" - "Andulo" (1970г.) эксперт дал заключение, что оба - уступающее дорогу судно и судно, сохраняющее курс и скорость, должны были использовать радиолокатор при сближении на пересекающихся под острым углом курсах у берегов Португалии. По делу "Verdi" - "Pentelikon", рассматривавшемуся в суде США в 1970 г., сохраняющее курс и скорость судно было признано виновным в том, что не использовало радиолокатор в районе большой плотности движения, таком, как Гибралтарский пролив, для получения информации относительно судна, которое наблюдалось на постоянном курсовом угле слева по носу.

В районах большой плотности движения необходимость использования радиолокатора в условиях хорошей видимости относится ко всем судам, а особенно это касается судов, оборудованных более сложными радиолокационными системами, которые включают дополнительные устройства, обеспечивающие возможность определить, существует ли опасность столкновения с несколькими судами, и устанавливать эффективность планируемых маневров. В таких районах радиолокатор может быть использован для оценки общей ситуации движения при всех условиях видимости.

Надлежащее использование радиолокационного оборудования.

Надлежащее использование радиолокатора для заблаговременного обнаружения опасности столкновения требует ведения наблюдения на соответствующей обстановке и условиям плавания шкале дальности при оптимальной настройке прибора. Кроме этого, важен правильный выбор изображения движения.

Обычно рекомендуется вести наблюдение при стабилизированном изображении. Преимуществом является возможность непосредственного считывания пеленгов, а также то, что эхо - сигналы не смазываются в связи с изменением курса. При наличии индикации истинного движения им следует пользоваться в условиях, благоприятных для этого вида изображения. Изменение курса, предпринятое другим судном, может быть быстро обнаружено на индикаторе истинного движения по изменению направления следа объекта наблюдения (эффект послесвечения). Использование истинного движения на малых шкалах дальности в стесненных водах обычно предпочтительнее его использования в открытом море. Судну, оборудованному двумя радиолокаторами, при движении в непосредственной близости к опасности целесообразно использовать один из них с изображением в относительном движении, а второй - в истинном движении.

В решении Нидерландского суда по делу о столкновении судов "Atys" и "Siena" (1963 г.) относительно выбора изображения указано следующее:

"Это столкновение является поучительным в части использования судового радиолокатора. Капитан заявил, что предпочел бы использование своего радиолокатора с индикацией истинного движения и на трехмильной шкале дальности. Однако он выполнил просьбу лоцмана и переключил прибор на индикацию изображения по курсу и одномильную шкалу дальности. В этом частном случае капитан был прав. Использование радиолокатора на одномильной шкале дальности в преобладающих условиях движения стесненным подходом к "New Waterway" было ошибочным и опасным. На экране радиолокатора, включенном на изображение в истинном движении, можно было бы значительно легче и быстрее точно определить действия судна "Siena".

В общем можно сказать, что в таких случаях капитаны не должны оставлять за лоцманом решение вопроса о том, как должен быть использован радиолокатор, с каким изображением движения и на какой шкале дальности. Это имеет особое значение в связи с тем, что судовой радиолокатор для таких капитанов может оказаться ценным средством для обеспечения надлежащего судовождения и управления судном и может помочь им судить о ценности рекомендаций лоцмана".

Прокладка или эквивалентное систематическое наблюдение.

Даже ведение непрерывного наблюдения компетентным человеком может не быть признано надлежащим использованием радиолокатора для заблаговременного обнаружения опасности столкновения, если пеленги и дистанции приближающихся судов не определяются через равные промежутки времени, не оцениваются прокладкой или каким-нибудь эквивалентным способом.

Имеются разные мнения о том, какой формой ручной прокладки, истинной или относительной, следует пользоваться, но в общем все согласны, что каждый из этих способов имеет свои преимущества.

Принципы относительной прокладки должны знать все наблюдатели, поскольку этот способ дает возможность определять дистанцию кратчайшего сближения. Истинная прокладка усваивается проще и многими считается лучше, когда на экране наблюдается несколько целей.

Изменение курса или скорости, выполненное наблюдаемым судном, одновременно или вскоре после маневра собственного судна может быть быстрее обнаружено истинной прокладкой, чем относительной.

Выражение "**эквивалентное систематическое наблюдение**" относится к использованию одного или более из имеющихся различных типов радиолокационных средств, от простых приспособлений для прокладки и до автоматизированных вычислительных систем предупреждения столкновений. Оно может считаться относящимся даже к наблюдателю, записывающему дистанции и пеленги с регулярными и частными интервалами, который не имеет таких средств в своем распоряжении и находит прокладку невыполнимой в связи с особыми обстоятельствами.

В районах высокой плотности движения могут оказаться невозможными выполнение и оценка ручной прокладки, охватывающей много целей, но при условии ведения тщательного и непрерывного наблюдения за экраном радиолокатора можно пренебречь

некоторыми целями, которые, очевидно, проходят чисто, и сосредоточить внимание на тех из них, с которыми чрезмерное сближение представляется вероятным.

Предположения, основанные на неполной информации.

Определение наличия опасности столкновения в условиях хорошей или ограниченной видимости должно быть основано на нескольких последовательных наблюдениях, выполненных настолько точно, насколько это возможно.

Даже при дистанции кратчайшего сближения более одной мили изменение пеленга относительно невелико на больших дистанциях.

Небольшие ошибки в дистанциях и пеленгах, измеренных в начальных стадиях встречи, или неточность прокладки могут значительно сказаться на точности оценки опасности столкновения.

Рассмотрим, например, цель, находящуюся на курсовом угле около одного румба справа по носу, действительный пеленг которой остается неизменным.



Если пеленги взяты на дистанциях 12 и 10 миль, с ошибками -1° в первом пеленге и $+1^\circ$ во втором, то прокладка покажет, что цель находится на параллельном и противоположном курсе и что можно ожидать ее прихода справа на кратчайшей дистанции более 2 миль. С другой стороны, если ошибка $+1^\circ$ допущена в первом пеленге, а -1° во втором, то окажется, что цель пересекает курс и проходит чисто слева на дистанции более 2 миль.

Этот пример приведен в качестве иллюстрации опасности попыток определения, существует ли опасность столкновения по недостаточному числу наблюдений, выполненных на большой дистанции. Ошибки в пеленгах величиной $\pm 1^\circ$ весьма вероятны при использовании радиолокатора, и небольшие ошибки в измерении дистанции также могут иметь место. Могут быть допущены неточности и при считывании и при прокладке дистанций и пеленгов. Несколько наблюдений должно быть выполнено с короткими и равными интервалами для снижения влияния этих случайных ошибок при наличии вероятности чрезмерного сближения.

"Evje" - "Dona Evgenia". "На основании этих фактов я не могу согласиться с утверждением "Evje", что вначале суда были на противоположных и параллельных курсах. Тщательное выполнение наблюдений и прокладки на "Evje", с моей точки зрения, показало бы, что судно "Dona Evgenia" фактически шло курсом, который привел бы к пересечению линии пути судна "Evje" слева направо. Это первоначальное заблуждение со стороны судна "Evje" сказалось на его действиях по отношению к судну "Dona Evgenia" на сравнительно ранней стадии, поскольку, ошибочно полагая, что судно "Dona Evgenia" пройдет близко слева, оно отворачивало вправо так, как я изобразил, рассчитывая оставить судно "Dona Evgenia" слева на достаточном расстоянии. Достаточно беглого взгляда на его перемещения в это время, чтобы убедиться, что, совершая такие изменения курса вправо при обстоятельствах, только что мною описанных, и снижая свою скорость настолько и в моменты, которые я упоминал, оно фактически ложилось на серию курсов (которые для этой цели я могу описать как неправильную дугу), приведших к опасной близости к линии пути судна "Dona Evgenia". Поэтому неудивительно, что после значительного изменения курса вправо капитан судна "Evje" увидел, что пеленг на "Dona Evgenia" не изменился, как это ожидалось с момента, когда он начал отворачивать вправо, и до момента, когда он закончил свой отворот.

Эти факты и сделанные мною из них выводы указывают на прискорбную недостаточность оценки ситуации, которая развивалась все это время и которая стала бы очевидной, если бы велась тщательная и простая прокладка" (судья Хьюсон, 1960 г.).

Когда суда находятся на виду друг у друга, визуальный компасный пеленг обычно более точен, чем радиолокационный, но если судно испытывает тяжелую бортовую или килевую качку, могут быть ошибки, особенно при использовании магнитного компаса.

Курсовые углы, взятые относительно судовых конструкций, могут ввести в серьезное заблуждение при определении, существует ли опасность столкновения. Предположения, сделанные на основании неполной информации, были способствующей причиной многих столкновений как в условиях хорошей, так и в условиях ограниченной видимости.

По делу о столкновении "Toni" - "Cardo" (1972г.) было установлено, что судно "Cardo" изменило свой курс вправо, когда "Toni" приблизилось слева по носу на расстояние 5 миль, поскольку радиолокационный пеленг представлялся увеличивающимся и ожидалось, что суда разойдутся близко друг к другу левыми бортами. Видимость была отличной, и навигационные огни "Toni" были видны на значительном расстоянии, а визуальный пеленг взят не был. Судья пришел к заключению, что капитан "Toni" плохо вел наблюдение и что "Toni" изменил курс влево. Возможно, что суда разошлись бы правыми бортами, если бы они сохраняли курс и скорость постоянными, и что "Toni" повернул влево с целью увеличения дистанции кратчайшего сближения. Оба судна были признаны виновными в равной мере.

Компасный пеленг заметно не изменяется.

Опасность столкновения считается существующей, если компасный пеленг (а не курсовой угол) приближающегося судна заметно не изменяется. Курсовой угол подвержен воздействию изменений курса. Наблюдением за приближающимся судном относительно отдельных конструкций судна можно грубо определить, существует ли опасность столкновения, и получить информацию для принятия решения, следует ли сделать решительный отворот для прохода под кормой обгоняемого судна или судна, пересекающего курс с правого борта. Такие наблюдения, однако, всегда выполняются

относительно курса судна и могут быть искажены малейшими изменениями места наблюдателя.

Опасность, связанная с изменяющимся пеленгом.

Когда два судна расходятся близко друг к другу без каких-либо изменений курса и скорости, соединяющий их пеленг будет сохраняться почти постоянно на большой дистанции и будет быстро изменяться

при малой дистанции между ними (см. таблицу). Поэтому заметное изменение пеленга на малой дистанции может быть связано с угрожающе малой дистанцией расхождения.

Пеленг будет уменьшаться более чем на 5° при уменьшении дистанции от 2 до 1 мили, если дистанция кратчайшего сближения равна всего 0,1 мили, или 200 м. Такая дистанция кратчайшего сближения приведет к опасности столкновения, особенно в ситуации обгона на относительно малых глубинах.

Заметное изменение пеленга на больших дистанциях не обязательно означает, что опасности столкновения нет. Возможно, что приближающееся судно предпринимает ряд последовательных небольших изменений курса, которые не были замечены. Это особенно относится к условиям ограниченной видимости, когда приближающееся судно наблюдается только с помощью радиолокатора, но это возможно также и при сближении судов на виду друг у друга.

Как дистанции, так и пеленги должны приниматься во внимание при определении, имеется ли опасность столкновения.

Перед столкновением судов "Crystal Jewel" и "British Aviator" в 1964 г. "British Aviator" обнаружил на экране радиолокатора эхо - сигнал судна "Crystal Jewel", курсовой угол которого медленно увеличивался от 9° правого борта на дистанции 9 миль до 45° правого борта на дистанции $3/4$ мили. На основании этих наблюдений предполагалось, что суда расходятся чисто правыми бортами. В действительности же "Crystal Jewel" совершил целый ряд малых отворотов вправо, считая, что суда расходятся левыми бортами.

Правило 8 - ДЕЙСТВИЯ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ

(а) Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволят 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.

(с) 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 столкновений с другим судном, должно быть таким, чтобы привести к расхождению на безопасном расстоянии. Эффективность этого действия должна тщательно контролироваться до тех пор, пока другое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

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

(f)

(i) Судно, обязанное согласно какому-либо из настоящих Правил не затруднять движение или безопасный проход другого судна, должно, когда этого требуют обстоятельства, предпринять заблаговременное действие с тем, чтобы оставить достаточное водное пространство для безопасного прохода другого судна.

(ii) Судно, обязанное не затруднять движение или безопасный проход другого судна, не освобождается от этой обязанности при приближении к другому судну так, что возникает опасность столкновения, и должно, предпринимая свои действия, полностью учитывать те действия, которые могут потребоваться согласно Правил настоящей части.

(iii) Когда два судна приближаются друг к другу так, что возникает опасность столкновения, судно, движение которого не должно затрудняться, обязано полностью соблюдать Правила настоящей части.

ТОЛКОВАНИЕ

(a) Уверенные и своевременные действия.

Этот пункт аналогичен первому пункту предварительных замечаний к Правилам плавания и маневрирования Правил 1960 г., но теперь эти требования относятся к любым условиям видимости. Слова "должны, если позволяют обстоятельства" применены, чтобы подчеркнуть необходимость своевременно предпринимать уверенные действия.

При определении, что подразумевается под термином "**своевременным**", очевидно, должны приниматься во внимание обстоятельства плавания и сближения судов. Как в условиях хорошей, так и в условиях плохой видимости ситуация должна быть, если это возможно, тщательно оценена, прежде чем будут предприняты действия. Предположения не должны делаться на основании неполной информации.

Когда два судна находятся на виду друг у друга, то судно, которому предписано уступить дорогу, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременные действия для предупреждения столкновения в соответствии с Правил 16. Если уступающее дорогу судно предпринимает действия заблаговременно, то сохраняющее курс и скорость судно обязано идти прежним курсом и с той же скоростью и при этом оно не вправе предпринимать действия в соответствии с Правил 17 (a) (ii).

Правил 8 (a) не дает права сохраняющему курс и скорость судну предпринимать заблаговременные действия на ранней стадии сближения. Правил 17 (a) (ii) разрешает такому судну маневрировать лишь тогда, когда станет очевидным, что судно, которое должно уступить дорогу, не предпринимает надлежащих действий. Действия по уклонению от столкновения, предпринятые судном, сохраняющим курс и скорость,

возможно, не будут оправданы, если они будут выполнены до подачи сигнала, предписанного Правилем 34 (d).

(b) Достаточно большое, чтобы быть легко обнаруженным.

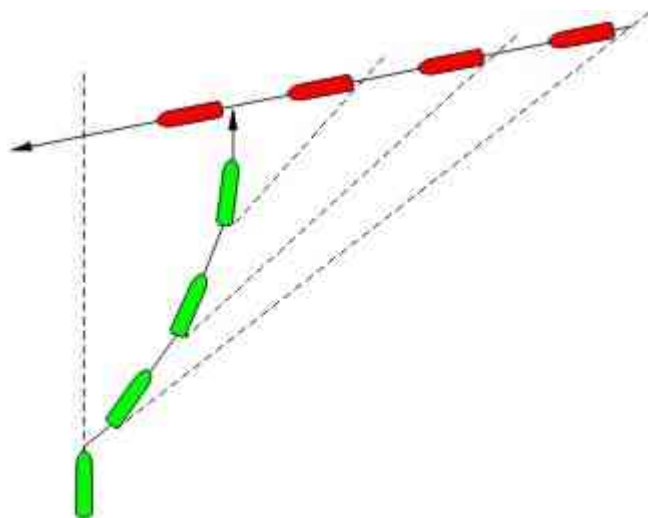
Пункт (b) требует их выполнения не только судами, сближающимися при ограниченной видимости, но и находящимися на виду друг у друга, которые могут не пользоваться радиолокаторами. Слова "**если обстоятельства случая позволяют**" включены в текст, чтобы обеспечить ситуации, в которых большие отвороты не могут быть выполнены из-за недостатка водного пространства или по другим причинам.

"Billings Victory" - "Warren Chase". "Я не вижу необходимости повторять это, поскольку суд уже много раз подчеркивал обязанность уступающего дорогу судна своевременно предпринимать требуемые Правилами действия. И более того, эти действия должны быть, если можно так выразиться, настолько значительными, чтобы они не оставляли никаких сомнений у судна, сохраняющего курс и скорость. Если для уклонения от опасного сближения оно изменяет свой курс, то это изменение должно быть большим и должно сопровождаться соответствующим сигналом маневрирования. Могут сказать, что такое изменение курса для него было небезопасно, поскольку он был стеснен присутствием лоцманского катера. В таком случае для уклонения от опасного сближения он должен избрать другой маневр, а именно - резкое снижение скорости. И снова укажем, что значительное изменение скорости уступающим дорогу судном не оставит никаких сомнений в его действиях у судна, сохраняющего курс и скорость" (судья Виллмер, 1949 г.).

В условиях ограниченной видимости изменения курса и скорости должны быть значительными с тем, чтобы они могли быть легко обнаружены другим судном, ведущим радиолокационное наблюдение. Изменение курса для этой цели должно быть по меньшей мере 30° , а лучше - порядка $60 - 90^\circ$. Изменения скорости занимают больше времени, чем изменения курса, поэтому их труднее обнаружить. Если должна быть уменьшена скорость, то этот маневр должен выполняться так быстро, как это возможно, например, остановкой машины. Потом может быть дан малый или самый малый передний ход.

Когда суда находятся на виду друг у друга, можно ограничиться изменениями курса, которые будут легко обнаружены ведущими визуальное наблюдение с другого судна.

Правило относится к "другому судну, ведущему визуальное или радиолокационное наблюдение".



Маловероятно, что изменения курса менее 10° будут признаны соответствующими этим требованиям.

Уступающее дороге судно, которое изменяет свой курс для прохода по корме другого судна, должно отдавать предпочтение повороту, достаточному для того, чтобы привести другое судно на противоположную скулу так, чтобы ночью стал виден другой бортовой огонь, затем

постепенно поворачивать обратно, сохраняя тот же курсовой угол до прихода на первоначальный курс.

Общим фактором многих столкновений, в которых участвовали оборудованные радиолокаторами суда, был ряд небольших изменений курса одним или обоими сближающимися судами. Обнаружение другим судном небольших изменений курса маловероятно и может увеличить опасность столкновений.

В случае столкновения судов "British Aviator" - "Crystal Jewel" в 1964 г. судно "British Aviator" не обнаружило серию небольших изменений курса, которые были сделаны судном "Crystal Jewel", и, поскольку пеленг изменялся, считало, что опасности столкновения нет.

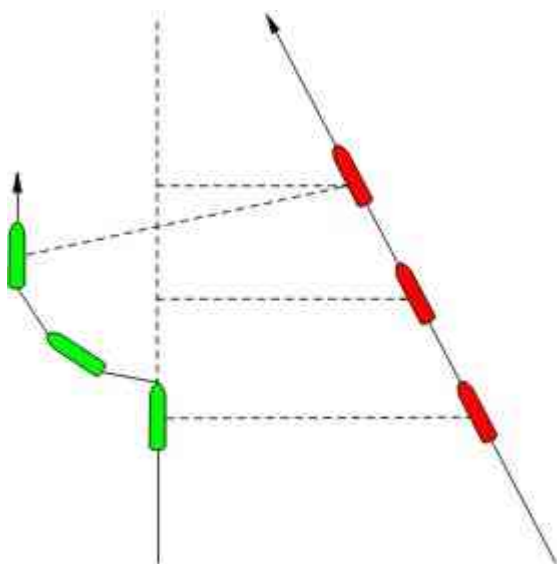
Напомним, что перед столкновением судов "Crystal Jewel" и "British Aviator" в 1964 г. "British Aviator" обнаружил на экране радиолокатора эхо - сигнал судна "Crystal Jewel", курсовой угол которого медленно увеличивался от 9° правого борта на дистанции 9 миль до 45° правого борта на дистанции $3/4$ мили. На основании этих наблюдений предполагалось, что суда расходятся чисто правыми бортами. В действительности же "Crystal Jewel" совершил целый ряд малых отворотов вправо, считая, что суда расходятся левыми бортами.

(с) Только изменение курса.

Пункт (с) применим во всех условиях видимости. Дистанция между судами, при которой они начинают считаться находящимися в непосредственной близости, зависит от ряда факторов, включая дальность визуальной видимости.

В открытом море дистанции порядка от 2 до 3 миль обычно считаются внешней границей в условиях ограниченной видимости и меньшие дистанции порядка 1 мили могут быть приняты для судов, находящихся на виду друг у друга.

Изменение курса эффективнее, чем изменение скорости для уклонения от судна, усматриваемого прямо по носу или на острых носовых курсовых углах, а также в случае, если необходимо предпринять действия для уклонения от не уступающего дорогу обгоняющего судна, приближающегося с направления прямо по корме или острых кормовых курсовых углов.



Изменение скорости более эффективно, чем изменение курса для уклонения от судна, приближающегося с траверзных или близких к траверзным направлений, но и изменение курса может дать такой же результат, как изменение скорости, при условии, что оно значительно.

На рисунке слева показана эффективность поворота более чем на 60° влево для уклонения от судна, приближающегося на постоянном пеленге с левого траверза. Обычно безопаснее поворот от судна, приближающегося с такого направления.

(d) Расхождение на безопасном расстоянии.

Когда суда находятся на виду друг у друга и одно из двух судов обязано уступить дорогу, то обязанность предпринять действия, обеспечивающие расхождение на безопасном расстоянии, будет относиться почти исключительно к уступающему судну.

Сохраняющее курс и скорость судно должно в начальной стадии идти прежним курсом и той же скоростью, но в соответствии с Правилom 17 (a) (ii) оно вправе предпринять действия, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает надлежащих действий. Первый момент для таких разрешенных действий может оказаться на недостаточно ранней стадии, чтобы только его маневром обеспечить действительно безопасное расхождение. Поэтому маловероятно, что требование Правила 8 (d) будет считаться относящимся к действиям, разрешенным Правилom 17 (a) (ii).

Это требование также едва ли может относиться к действиям, предпринятым сохраняющим курс и скорость судном в соответствии с Правилom 17 (b), когда суда находятся настолько близко друг к другу, что столкновения нельзя избежать действиями одного уступающего судна. Это подразумевается формулировкой Правила, которое гласит, что **сохраняющее курс и скорость судно должно предпринять такие действия, которые наилучшим образом помогут предотвратить столкновение.** Обстоятельства случая должны приниматься во внимание.

В условиях ограниченной видимости каждое судно, которое обнаруживает присутствие другого судна с помощью радиолокатора, должно предпринять действия для расхождения в случае, если развивается ситуация чрезмерного сближения и (или) существует опасность столкновения [Правило 19 (d)], но обстоятельства могут не позволить предпринять действия, которые привели бы к расхождению на безопасном расстоянии. Если, например, в открытом море судно обнаружено прямо по носу или на остром носовом курсовом угле и тщательная прокладка или эквивалентный метод оценки показывает, что другое судно идет с относительно высокой скоростью, и, если не будут предприняты какие-то действия, эти два судна разойдутся правыми бортами на очень малом расстоянии, порядка 1 мили, то может быть опасно изменять курс как вправо, так и влево. Уменьшение скорости может быть наиболее безопасным вариантом действий при таких обстоятельствах, но это может не оказать заметного влияния на расстояние расхождения.

Эффективность действий должна контролироваться.

Требуется контролировать эффективность действий, предпринятых для расхождения с судном, находящимся в визуальном контакте.

Поскольку опасность столкновения считается существующей, если компасный пеленг приближающегося судна заметно не изменяется, первым признаком эффективности действий, предпринятых для расхождения, является заметное и непрерывное изменение компасного пеленга. Однако заметное изменение пеленга нельзя считать признаком, указывающим на то, что суда разошлись чисто.

Последующие действия другого судна могут привести снова к появлению опасности столкновения.

Ситуация может стать еще более опасной, чем была, если суда повернут друг на друга при сближении на пересекающихся под большим углом курсах, поскольку скорость сближения может увеличиться.

Необходимость контроля эффективности предпринятых другим судном действий имеет особое значение в условиях ограниченной видимости, поскольку обнаружение последующих действий другого судна на экране радиолокатора маловероятно. Поэтому требуется непрерывное ведение прокладки или эквивалентного систематического наблюдения до тех пор, пока другое судно не пройдет "чисто".

Особая бдительность необходима, когда предпринимаются действия, противоположные вероятным действиям другого судна.

Если, например, скорость снижается для расхождения с судном, пересекающим курс слева по носу, то следует тщательно наблюдать, не повернет ли другое судно вправо, что, возможно, вызовет необходимость увеличения скорости.

(е) Уменьшение скорости.

Этот пункт относится ко всем судам. Правило 8 (е) должно толковаться в контексте с Правилами 6, 19 (b) и 19 (е). Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью.

Хотя увеличение скорости для предотвращения столкновения не запрещено, в Правилах особо подчеркивается уменьшение скорости для этой цели. Поскольку суда редко следуют со скоростью меньше той, которая применительно к обстоятельствам считается безопасной, увеличение скорости, достаточно большое, чтобы соответствовать требованиям Правила 8 (b), в общем случае явилось бы нарушением Правила 6.

Если отсутствие достаточного водного пространства или присутствие других судов препятствует судну, которое должно предпринять действия для предотвращения столкновения с другим судном, курс которого оно пересекает или по отношению к которому оно является обгоняющим, то такое судно должно уменьшить ход или остановиться.

Если в условиях ограниченной видимости нет возможности уклониться от чрезмерного сближения с судном, которое находится впереди траверза или туманный сигнал которого слышен впереди траверза, то обычно необходимо уменьшить скорость или остановить судно.

Скорость должна быть уменьшена также в случае необходимости увеличения запаса времени для оценки ситуации. Правило 5 требует выполнения полной оценки ситуации и опасности столкновения. Если судно обнаружено на близкой дистанции и из-за плохой видимости или слабости его огней невозможно определить направление его движения, то наилучшим действием судна с хорошими тормозными свойствами может быть значительное уменьшение скорости.

По делу о столкновении судов "Buccleuch" - "Kyanite", происшедшем после изменения "Kyanite" курса в сторону от опасности при обнаружении в тумане слабых очертаний парусного судна на остром носовом курсовом угле, судья Лоу сказал:

"Но в то время ... (вахтенный помощник капитана "Kyanite") не знал, что "Buccleuch" было пересекающим его курс судном. Он не знал направления его движения. Он знал только то, что судно под парусами находилось в непосредственной и опасной близости. Я считаю, что при таких обстоятельствах он должен был застопорить машину и дать ход назад. Действуя таким образом, он поступил бы правильно. То, что сделал он, оказалось

фатальным, поскольку, как выяснилось впоследствии, судно "Bucleuch" приближалось курсом, пересекавшим курс "Куаните".

Вахтенные помощники капитанов современных судов с механическим двигателем обычно отрицательно относятся к реверсу двигателей при возникновении необходимости уступить дорогу другому судну в открытом море.

При отсутствии дистанционного управления с мостика может произойти значительная задержка в выполнении команд, подающихся телеграфом, если машина не находится в постоянной готовности к маневру. И даже при немедленном выполнении команд нельзя ожидать, что идущее с высокой скоростью и имеющее значительную инерцию большое судно сможет быстро снизить скорость своего движения.

Если застопорить машины, например, танкера дедвейтом более 200 тыс. т, то более 20 мин пройдет, прежде чем скорость его движения уменьшится вдвое и более 1ч - прежде чем оно остановится.

Эти затраты времени могут быть значительно снижены дачей как можно скорее заднего хода, но обычно происходит задержка в несколько минут, прежде чем задний ход становится эффективным.

Резкое снижение скорости будет замечено другим судном не так быстро, как значительное изменение курса, независимо от того, визуальное или с помощью радиолокатора ведется наблюдение.

Следуя полным ходом, при положенном на борт руле, большинство судов в состоянии отвернуть, по меньшей мере, на 60° за первые 2 мин. Под действием руля одновременно будет уменьшаться скорость движения судна.

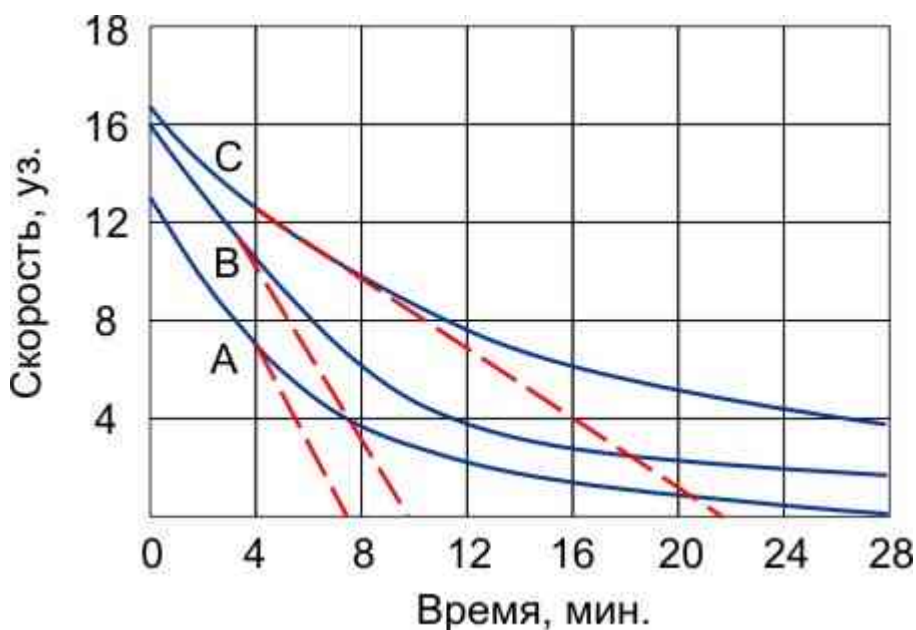
Хотя действие руля предпочтительнее, чем остановка двигателя или дача заднего хода, для предотвращения столкновения в открытом море, вахтенный помощник капитана без колебаний должен использовать машины при возникновении в этом необходимости.

Когда судно следует в условиях ограниченной видимости или в портовых водах с пониженной скоростью и готовыми к экстренному маневру машинами, их использование для избежания столкновения может быть более эффективным.

Остановка судна.

Если машины судна, следующего с высокой скоростью, остановить или значительно снизить их мощность на переднем ходу, то вначале произойдет весьма резкое падение скорости движения, затем более последовательное ее уменьшение, поскольку сопротивление корпуса можно принять пропорциональным квадрату скорости. Если вскоре после этого дать машинам задний ход, то первоначальное резкое падение скорости будет продолжаться, а движение судна вперед будет уменьшаться еще быстрее, особенно когда работающие назад машины разовьют полную мощность.

На следующем рисунке синими линиями показано время падения скорости трех судов, наблюдавшееся при остановке их главных двигателей с полного переднего хода.



Водоизмещение судна **A = 22 тыс. т**, судна **B = 56 тыс. т**, и судна **C = 240 тыс. т**. Пунктирными красными линиями показана эффективность дачи заднего хода, как только представляется возможность это сделать.

Обычно происходит задержка, по меньшей мере, на 1 - 2 мин, прежде чем главные двигатели смогут начать работать назад с полного переднего хода. Их максимальная мощность на заднем ходу значительно ниже максимальной мощности на переднем ходу. Для дизелей это отношение обычно превышает 80%, а для паровых турбин с редукторами оно может быть только около 40%.

Имели место случаи выхода из строя главных двигателей судов в результате предпринимавшихся попыток слишком быстро дать задний ход с полного переднего хода.

В докладе, представленном в The Institute of Marine Engineers в 1957 г. инж. Д. Е. Чэрч, описаны повреждения, которые могут быть причинены двигателям различных типов в результате внезапного реверса, и указано, что для ускоренной и более безопасной остановки судна необходимо немедленно застопорить машину, затем примерно через

3 мин последовательно и так быстро, как это возможно, дать малый назад, средний назад и полный назад, избегая таким образом сильной кавитации.

Более современные данные испытаний судов и моделей свидетельствуют о том, что многие суда, особенно те, которые оборудованы дизелями, могут быть наилучшим образом остановлены подачей команды "полный назад" как можно раньше. Однако в общем можно сказать, что даже в случае, если машины удастся запустить на задний ход в течение 1 мин после команды "Стоп", тормозной эффект будет мал, а опасность повреждения механизмов - велика.

Вышеприведенные замечания относятся к судну, движущемуся с большой скоростью.

Расстояние, которое судно пройдет после реверса с полного переднего хода на полный ход назад до полной остановки, может быть равно от 5 до 15 длин судна, в зависимости от его скорости, водоизмещения, типа двигателя и т. д. Затраты времени на остановку судов отличаются значительно. Грузовое судно водоизмещением 3 тыс. т, следующее со

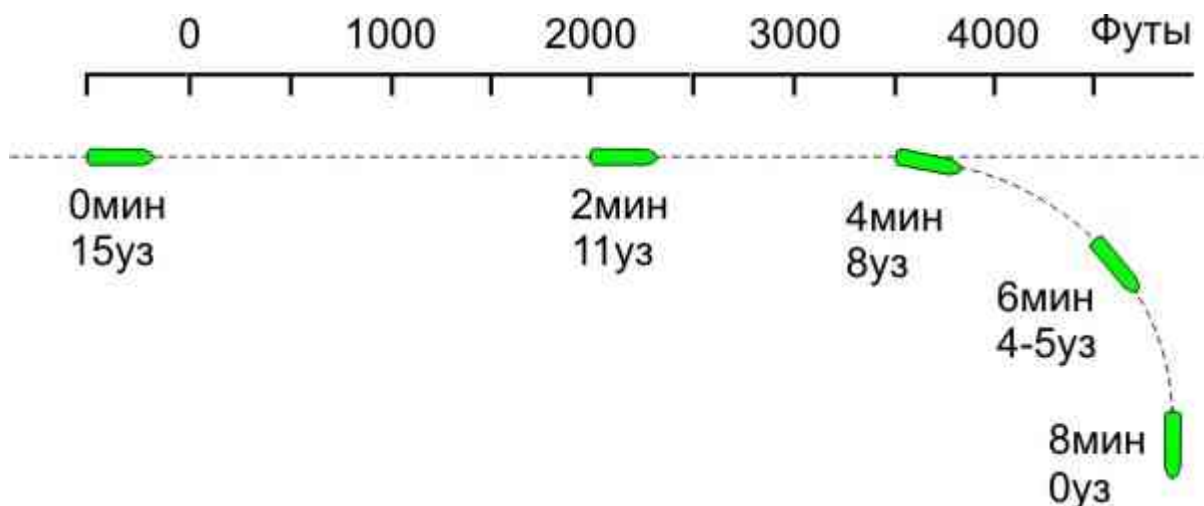
скоростью 16 уз, останавливается менее чем за 3 мин, а на остановку танкера в грузу водоизмещением более 200 тыс. т, движущегося с такой же начальной скоростью, может понадобиться более 25 мин.

Эффективность действия руля начинает падать, как только машины будут застопорены, управлять судном будет все труднее по мере увеличения мощности машин на задний ход.

При наличии одного винта правого шага, под его воздействием на заднем ходу, корма обычно разворачивается влево так, что ко времени остановки судна от реверса с полного переднего хода оно может уйти со своего курса на 90° и больше.

Сильный ветер может оказать большее влияние на балластное судно, чем действие гребного винта. Эффект мелководья также может влиять на разворот судна при реверсе с полного переднего хода.

На следующем рисунке показана линия перемещения судна водоизмещением около 23 тыс. т после реверса с полного переднего хода приблизительно 15 уз.



Приведенные выше данные относятся в основном к остановке судна с одним гребным винтом правого шага.

В Правиле 8 (е) говорится, что в случае необходимости судно должно "**прекратить движение, застопорив свои двигатели или дав задний ход**". Эта формулировка учитывает то обстоятельство, что винты регулируемого шага получают все более широкое распространение.

Судно с гребным винтом регулируемого шага имеет возможность остановиться значительно быстрее и проходить при этом меньшее расстояние. Наиболее эффективным способом остановки судна с гребным винтом такого типа может быть постепенное изменение шага винта до уменьшения скорости настолько, чтобы можно было дать максимальный противоположный упор винта, но по этому поводу нет единого мнения.

Действие рулем, предпринятое в начальной стадии реверса с полного переднего хода, когда судно еще движется с большой скоростью, значительно увеличивает сопротивление и уменьшает расстояние, проходимое до полной остановки. Способом, который может использоваться при некоторых обстоятельствах, является перекладка руля на один из

бортов, затем на другой борт при работе машин самым малым передним ходом, с последующей дачей полного хода назад.

Парусные суда.

Правило 8 (е) относится также к парусным судам. Парусные суда должны, если это необходимо, сбавлять свою скорость для избежания столкновения или увеличения запаса времени на оценку ситуации. Это может быть сделано путем приведения судна к ветру или уменьшением площади парусов. Перекладка руля с борта на борт также может оказать помощь в уменьшении скорости.

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 должно 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 Правилom 34 (d), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.

(e)

(i) В узком проходе или на фарватере в том случае, если обгон может быть совершен только при условии, что обгоняемое судно предпримет действие, позволяющее безопасный проход, то судно, намеревающееся произвести обгон, должно указать свое намерение подачей соответствующего звукового сигнала, предписанного Правилom 34 (c).

(ii) Обгоняемое судно должно, если оно согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный Правилom 34 (c) (ii), и предпринять действия, позволяющие безопасный проход обгоняющего судна. Если обгоняемое судно испытывает сомнения в отношении безопасности обгона, оно может подать звуковые сигналы, предписанные Правилom 34 (d) (ii) Это Правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований Правилa 13.

(f) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку узкого прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно следовать с особой внимательностью и осторожностью и подавать соответствующий звуковой сигнал, предписанный Правилom 34 (e).

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

ТОЛКОВАНИЕ

Узкие проходы.

Нелегко дать определение термину "узкие проходы". Принимая решение, является или не является определенное водное пространство узким проходом, суд принимает во внимание сведения и мнение экспертов Лоцманской ассоциации о том, как мореплаватели обычно проходят этот район. Узкий проход необязательно должен иметь какую-то определенную длину и необязательно должен заканчиваться у последних буев или объектов, обозначающих проход. Правило об узком проходе принято считать относящимся, например, к проходу между двумя пирсами и к внешнему участку в 100 м (ярдов) за объектами, обозначающими вход в гавань. Это Правило принято считать не относящимся к рекомендованному пути между двумя буями, если суда могут безопасно плавать вне огражденного ими района.

Проходы шириной приблизительно 2 мили иногда считались узкими проходами.

Рассматривая дело по поводу столкновения судов "Anna Salen" и "Thorshovdi" в

1954 г., судья Билл-мэр сказал:

"Я сомневаюсь в том, что к проходу шириной около 4 миль может быть применено правило об узком проходе. Мне трудно представить, что слово "узкий" применимо к этому проходу, поскольку он не является особо узким".

Правило 9 относится к любому узкому проходу, связанному с морем, который доступен для морских судов, при условии, что нет несовместимого с ним местного правила. Оно не относится к полосам систем разделения движения, хотя такие полосы могут быть относительно узкими. Суда, пользующиеся системами разделения движения, должны руководствоваться Правилom 10.

Фарватер.

Термин фарватер означает открытый для судоходства проход или проход, созданный дноуглублением, соответствующие глубины и навигационное ограждение которого поддерживаются администрацией порта. В узком проходе судно должно держаться той стороны фарватера или прохода, которая находится с правого борта судна. Фарватером является глубоководный проход, который обозначается на карте для использования большими судами ("Gracks-hot" 1949г.), поскольку термин "узкий проход" был признан относящимся ко всей ширине его судоходной части между линиями ограждающих его буев ("Koningin Juliana", 1973 г.).

Правило 9 (а). Этот пункт относится ко всем судам, а не только к судам с механическим двигателем, и требует, чтобы суда держались так близко к внешней границе прохода или фарватера, которая находится с правого борта, как это безопасно и практически возможно.

Следование вдоль узкого прохода.

Судно, следующее вдоль узкого прохода, обязывается держаться вблизи внешней границы с его правого борта. Ему, разумеется, разрешается пересекать проход для таких целей, как смена лоцманов или переход в ответвление прохода или к причалу, которые расположены на противоположной стороне, при условии, что такие пересечения не мешают проходу судов, которые могут безопасно плавать только в пределах такого прохода [Правило 9 (d)].

Парусные суда, следующие вдоль прохода, должны держаться так близко к правой стороне, как это практически возможно. Если из-за направления ветра они не могут держаться в непосредственной близости к внешней границе, то они должны выполнять Правило 9 (b).

Держаться вблизи внешней границы.

Это требование обычно связано с тем, что глубины уменьшаются от середины прохода к его внешним границам, поэтому суда с малой осадкой должны держаться правее судов с большой осадкой. Однако суда не должны подвергать себя опасности, следуя слишком близко к отмелям или часто изменяя курс для того, чтобы держаться вблизи внешней границы каждой части прохода. Они обязываются держаться так близко к внешней границе, как это практически возможно и безопасно.

Недостаточно уходить вправо на время расхождения с судами, идущими в противоположном направлении. Предполагается, что суда придерживаются установленного порядка движения вблизи внешней границы своей правой стороны.

Использование радиолокатора.

Суда, следующие вдоль узкого прохода или фарватера, должны в полной мере использовать радиолокатор и другие навигационные приборы, когда это необходимо для выхода на свою сторону и обеспечения движения так близко к внешней границе, как это практически возможно и безопасно. Это особенно относится к движению в условиях ограниченной видимости.

"British Tenacity" - "Minster". "Судно "Minster" было хорошо оборудовано электронными навигационными приборами и все-таки не смогло выйти на свою сторону узкого прохода" (судья Хьюсон, 1963 г.).

(b) Малые суда и парусные суда.

Все суда длиной менее 20 м и парусные суда всех размеров не должны затруднять движение судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера.

Это Правило отличается от Правил части В раздела II, которая в общем возлагает основную ответственность на одно из двух судов, сближающихся так, что возникает опасность столкновения. Требования в этом случае несколько шире.

Упомянутые суда должны уступать дорогу судам, которые могут следовать только в пределах прохода или фарватера без задержки на определение, существует ли опасность столкновения.

Малые и парусные суда не обязаны уступать дорогу всем судам с механическим двигателем длиной более 20 м в узком проходе. Многие суда с механическим двигателем длиной более 20 м в состоянии плавать за пределами границ прохода. Однако это - проход не только для судна, выставяющего огни и знаки, указывающие, что оно стеснено своей осадкой и движению его нельзя мешать. Малые суда должны учитывать ширину и глубину прохода и при наличии сомнений уступать дорогу судам, которые могут быть ограничены в возможности маневрировать.

(с) Суда, занятые ловом рыбы.

Правило 9 (с) требует не затруднять движение других судов, следующих в пределах прохода. Это значит, что лов рыбы разрешается, когда проход не используется.

Правило 9 (с) имеет более широкое применение, чем Правило 9 (b). Нельзя затруднять движение не только судов, которые следуют в пределах прохода. Даже парусные и малые суда с механическим двигателем должны иметь возможность двигаться вдоль прохода и пересекать проход или фарватер. Следовательно, рыболовным судам разрешается лов рыбы в проходе или на фарватере только в том случае, если они могут заблаговременно получить информацию о подходе других судов, что даст им возможность вовремя освободить проход.

(d) Пересечение узкого прохода.

Суда не должны пересекать узкий проход или фарватер, если этим они могут затруднить движение других судов, которые могут безопасно следовать только в пределах прохода. Из этого, однако, не следует, что Правило 15 не относится к узким проходам. Судно с механическим двигателем, которое может безопасно следовать за пределами прохода, должно уступать дорогу судну с механическим двигателем, пересекающему проход и приближающемуся с его правого борта так, что возникает опасность столкновения. При сближении на пересекающихся курсах суда должны, если это необходимо, уменьшить ход в соответствии с Правилем 8 (с).

Основной целью Правила 9 (d) является снижение числа опасных встреч судов на пересекающихся курсах в узких проходах или фарватерах, часто создающихся относительно малыми судами, которые могли бы предотвратить опасность, подождав освобождения прохода.

Если судно, которое следует вдоль прохода и может безопасно следовать только в пределах прохода, сомневается в намерениях судна, опасно приближающегося на пересечение его курса, оно должно подать звуковой сигнал, состоящий по меньшей мере из пяти коротких звуков, в соответствии с Правилем 34 (d).

Судно, входящее в проход.

Вход судна в проход с намерением следовать вдоль него особо не рассматривается Правилем 9, но Правило 2 (а), по-видимому, имеет отношение к обстоятельствам, указанным в приведенных ниже выдержках из судебных решений:

"Canberra Star" - "City of Lyons". "Правило хорошей морской практики для судна, входящего в основной проход и намеревающегося следовать вдоль прохода, состоит в том, что оно должно входить с осторожностью и не мешать другим судам. Суда, уже

находящиеся в нем, а также те, которые вот-вот войдут в него, должно вести себя благоразумно, т. е. не мешать движению других судов" (судья Хьюсон, 1962 г.).

"Burton" - "Prince Leopold de Belgique". "Я думаю, что нет Правила, которое относится именно к этому, заслуживающему особого внимания вопросу, и, обсудив его с экспертами Лоцманской ассоциации, я пришел к заключению, что действия судов по отношению друг к другу должны быть основаны на принципах хорошей морской практики и, конечно, на выполнении требования держаться своей правой стороны прохода настолько это возможно; если одно из них подойдет к месту пересечения раньше другого, то оно должно следовать дальше, а другое должно подождать, пока оно пройдет. Если оба судна подходят к этому месту почти одновременно, они должны действовать благоразумно, и было бы очень правильно, если бы судно, идущее против течения, подождало, пока пройдет второе судно" (сэр Горэлл Бэрнс, 1908 г.).

В приведенном выше случае эти два судна сближались на слегка пересекающихся курсах в проходе, ведущем ко входу в порт Сванси.

(е) Обгон в узком проходе.

Необходимость такого пункта становилась все более очевидной в связи с тенденцией крупных судов следовать вдоль фарватера или прохода во время полной воды и обгонять другие суда в связи с ограниченным запасом времени. В таких случаях для обгона часто бывает недостаточно места, если обгоняемое судно не принимает необходимых действий для обеспечения безопасного обгона.

Порядок действий, который должен применяться в случае, когда обгон может иметь место лишь при наличии обоюдного согласия, описан в Правиле 9 (е) (i). Услышав сигнал обгоняющего судна, указывающий, с какого борта оно намерено пройти, обгоняемое судно, если обгон безопасен, должно подать сигнал о своем согласии и предпринять действия, которые могут быть необходимыми для обеспечения безопасного прохода. Для увеличения дистанции расхождения хорошая морская практика рекомендует обгоняемому судну уйти, насколько это безопасно и практически возможно, с той стороны фарватера, с которой обгоняющее судно намерено пройти, и, кроме того, уменьшить свой ход для сокращения периода движения вблизи и параллельно друг другу.

Обгоняемое судно должно принимать в расчет сигнал о намерении, поданный обгоняющим судном. Если обгон не безопасен, то может быть подан сигнал свистком, состоящий из пяти коротких и частых звуков. Этот сигнал предназначен главным образом для выражения сомнения, однако Правилами плавания по внутренним водам США и по Великим озерам (положившими начало этой процедуре) он предписан для указания, что идущее впереди судно считает небезопасной попытку прохода идущего сзади судна. При таких обстоятельствах сигнал свистком должен, если это возможно, быть дополнен использованием радиотелефонной связи для внесения ясности в ситуацию. Радиотелефон может быть также использован, когда обгон считается безопасным, для согласования предстоящих действий.

Хотя Правило 9 помещено в разделе I части В, относящемся к действиям при любых условиях видимости, предписанные Правилем 34 (с), сигналы должны подаваться только судами, находящимися на виду друг у друга. Поскольку Правила 9 (е) и 34 (с) дополняют друг друга, подразумевается, что Правило 9 (е) относится только к судам, находящимся на виду друг у друга.

(f) Изгибы в проходах.

Этот пункт относится ко всем судам, и распространен на узкие проходы и фарватеры, где другие суда могут быть не видны из-за наличия изгибов.

На подходе к изгибу или участку прохода, где другие суда могут быть не видны, судно должно подать один продолжительный сигнал, предписанный Правилем 34 (е). Если через некоторое время после этого будет услышан сигнал другого судна, приближающегося к изгибу, на него надлежит ответить повторением одного продолжительного звука.

Изгиб следует проходить с осторожностью независимо от того, слышны или не слышны сигналы приближающегося судна. Судно с механическим двигателем не должно "срезать углы" и выходить на чужую сторону фарватера. Когда два судна с механическим двигателем, сближающиеся с противоположных направлений, услышат сигналы друг друга, это должно напомнить требование хорошей морской практики, о том, что судно, идущее против течения, должно подождать, когда другое судно пройдет чисто.

"Trevethick" - "Talabot". "На р. Темзе действует широко признанное и обязательное Правило (№ 23) Управления охраны р. Темзы, гласящее, что судно, идущее против течения навстречу другому судну на изгибе, подобном тем, о которых я уже говорил, должно уменьшить ход и подождать ниже мыса до тех пор, пока другое судно пройдет изгиб. Как видно из этого дела, на той бельгийской реке нет такого обязательного Правила плавания, однако лоцманы утверждают, что в действительности практика плавания на той реке точно такая же, как и установленная Правилами плавания на р. Темзе. Судно, идущее против течения, должно ждать до тех пор, пока судно, идущее в противоположном направлении, пройдет его чисто у изгиба. Совершенно ясно, что судно "Trevethick" отнеслось пренебрежительно к этой практике, и я без колебаний заявляю, что в этом состоит его вина. И, более того, если бы даже на р. Шельде не было такой практики, то и в этом случае и я, и эксперты Лоцманской ассоциации пришли бы к заключению, что это было результатом плохого управления судном, следовавшим против течения и не пропустившим встречное судно"

(судья Бутт, 1890 г.).

(g) Постановка на якорь в узком проходе.

Судно, ставшее на якорь в узком проходе, вероятно, будет мешать свободному проходу других судов. Густой туман не может считаться обстоятельством, оправдывающим постановку на якорь в проходе или на фарватере, поскольку продолжение движения с помощью радиолокатора считается обычной практикой для многих судов. Судно, которое сочтет необходимой постановку на якорь в узком проходе, должно постараться сделать это в таком месте, где бы оно не мешало потоку движения.

Правило 10 - ПЛАВАНИЕ ПО СИСТЕМАМ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

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

(b) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

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

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

(iii) в общем случае входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но, если судно покидает полосу движения или входит в нее со стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

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

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

(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 дви-

жения, должно держаться от нее на достаточно большом расстоянии.

Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, идущего в полосе движения.

Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

ТОЛКОВАНИЕ

Плавание судов по системам разделения движения.

Это важное правило содержит требования и положения, составленные на основании общих рекомендаций ИМО о системах разделения движения судов. Эти принципы изложены в Резолюции ИМО А.284 (viii) и были одобрены Генеральной Ассамблеей ИМО в 1973 г.

Пункт (а) поясняет, что Правило распространяется только на системы разделения движения, принятые ИМО [см. Правило 1 (d) МППСС - 72]. Правилами 1 (d) и 10 (а) подразумевается, что значение использованной в Правиле 10 терминологии, связанной с одобренными ИМО системами разделения движения, соответствует ее значению, принятому Резолюцией ИМО А.284 (viii) для морских путей. Термины "система разделения движения", "зона или линия разделения движения", "полоса движения", "полоса прибрежного плавания" и "зона прибрежного движения", которые используются в Правиле 10, поясняются в Резолюции ИМО А.284 (viii) следующим образом:

(а) система разделения движения - система раздельного движения в противоположных или почти противоположных направлениях;

(b) полоса движения - зона, в пределах которой устанавливается движение в одном направлении;

(с) зона или линия разделения движения - зона или линия, разделяющая движение судов, следующих в одном направлении, от движения судов, следующих в другом направлении. Зона разделения движения также может использоваться для отделения полосы движения от прилегающей зоны прибрежного плавания;

(d) зона прибрежного плавания - зона, установленная между береговой линией и прибрежной границей системы разделения движения, предназначенная для прибрежного плавания.

Системы разделения движения, принятые ИМО, в деталях изображаются на морских навигационных картах, с применением условных знаков, описанных в издании ИМО Ship's Routeing. Однако в необходимых случаях правительство может отклониться от принятой системы и действовать по измененной системе до получения одобрения ИМО (см. Правило 2, Толкование пункт 6). Большое значение имеет корректура карт в соответствии с новыми системами разделения движения или дополнениями к существующим системам по информации, публикуемой в Извещениях мореплавателям или других изданиях.

Некоторые правительства приняли в пределах своих территориальных вод системы разделения движения, по принципам и терминологии отличающиеся от систем, официально принятых ИМО. Мореплаватели должны пользоваться такими навигационными пособиями, как лоции и другие подобные документы, для того чтобы убедиться, нет ли каких-либо важных различий в принципах и терминологии в местной схеме и той, с которой они знакомы.

Пункты (b) - (h) Правила 10 совпадают с соответствующими пунктами General Principles of Ship's Routeing, содержащимися в Резолюции ИМО А.284 (viii) и в издании ИМО Ship's Routeing.

Пункт (b) относится к судам, пользующимся системой разделения движения, а пункт (h) - к судам, не пользующимся системой разделения движения.

Судно пользуется системой в соответствии с контекстом Правила 10, когда оно плавает в пределах ее внешних границ и не пересекает этот район или же занято ловом рыбы в пределах зоны разделения.

Судно, использующее зону прибрежного плавания, не является пользующимся системой.

Полоса движения определяется как район в определенных границах, внутри которого устанавливается одностороннее движение.

Следовательно, любое судно в пределах полосы движения, кроме судна, Пересекающего полосу, должно следовать в установленном направлении потока движения.

Суда, пользующиеся системой разделения движения.

Любое судно, пользующееся системой разделения движения, включая и парусное судно, должно следовать соответствующей полосой движения в общем направлении потока.

Направление потока движения указывают стрелками на полосах движения, показанных на картах и изданиях ИМО. Судно, которое отклоняется от установленного направления полосы движения, значительно повышает опасность столкновения и, возможно, будет признано серьезно виновным при расследовании и судебном рассмотрении вопроса об ответственности за причиненные убытки. О судах, которые нарушают Правило 10, необходимо информировать их соответствующие правительства.

Еще до ратификации МППСС - 72 ряд судебных дел был возбужден правительствами стран, которые признали преступлением следование судов, плавающих под их флагом, против установленного направления потока движения.

Судно, следующее вдоль полосы движения в направлении потока, должно держаться в стороне от зоны или линии, разделяющей движение в противоположных направлениях.

Так как границы полос движения обычно не обозначены буями и не всегда можно определить место в полосе движения с большой точностью, существует опасность, что судно, следующее курсом вблизи края полосы, войдет в зону разделения или полосу движения, предназначенную для движения в противоположном направлении. Это требование имеет целью сделать более эффективным разделение противоположных потоков движения.

Важно также, чтобы судно, следующее вдоль полосы движения, держалось в стороне от внешней границы, которая находится по его правому борту, особенно если эта линия отделяет полосу от прибрежной зоны, в которой вероятно движение в противоположном направлении. На краю полосы два судна с механическим двигателем, встречающиеся на противоположных курсах, должны изменить курс вправо по Правилу 14. Такое действие может привести каждое из них к встречам и расхождениям с другими судами, в результате чего станет затруднительным их возвращение в свою полосу или зону.

Пересечение полос движения.

Судно должно избегать пересечения полос движения, насколько это практически возможно. В некоторых районах, включенных в систему разделения движения, таких, как Дуврский пролив, паромы и другие суда не могут избежать пересечения полос движения без того, чтобы не сделать значительный крюк, и, следовательно, имеет место довольно интенсивное поперечное движение.

Пересечение движения может нарушить схему потока движения и повысить опасность столкновения. При наличии опасности столкновения двух судов на полосе движения обычно применяется соответствующее Правило части В, хотя существует общее требование для малых и парусных судов - не создавать затруднений для безопасного

движения судов с механическим двигателем, следующих в полосе движения. Судно с механическим двигателем, которое следует вдоль полосы движения и видит справа другое судно с механическим двигателем, идущее на пересечение его курса, обычно должно уступить дорогу согласно Правилу 15. Такому судну может быть затруднительно предпринять решительные действия без того, чтобы не заставить маневрировать другие суда.

Требование идти на пересечение насколько это практически возможно курсом под прямым углом к общему направлению потока движения находит применение во всех случаях, независимо от того, следуют или нет суда вдоль полосы движения. Движение курсом под углом 90° позволяет пересечь полосу в возможно короткое время.

Пересечение полосы движения курсом под углом, значительно отличающимся от 90° , может быть оправдано при особых обстоятельствах, таких, как необходимость уступить дорогу другому судну или штормовая погода. Парусное судно может быть не в состоянии пересечь полосу движения под прямым углом из-за неподходящего для этого направления ветра.

В любом случае, смысл требования пересекать полосы движения курсом (именно курсом, а не линией пути) под прямым углом к общему направлению потока движения, сводится к тому, чтобы четко показать другим судам свое намерение пресекать полосу, а не входить в нее.

В марте 1976 г. подкомитет ИМО по безопасности мореплавания рассмотрел вопрос о французских рыболовных судах, пересекающих полосы движения в Дуврском проливе. Подкомитет пришел к заключению, что в соответствии с требованиями обычной морской практики и с Правилем 10 МППСС - 72 судно, пользующееся полосой движения, может перейти с одной стороны на другую при условии, что такой переход будет выполняться под таким малым углом к направлению общего потока движения, под каким это практически возможно.

Зоны прибрежного плавания.

Во многих системах разделения движения зоны прибрежного плавания были введены для того, чтобы отделить прибрежное судоходство от транзитного движения на прилегающих полосах движения. Такие зоны могут быть относительно узкими и становятся опасными районами при их интенсивном использовании для движения в противоположном направлении.

Суда, идущие в направлении местного порта и обратно, а также суда, принимающие и сдающие лоцманов, обычно вправе следовать через прибрежную зону, но при транзитном движении необходимо избегать прохода прибрежными зонами, если это не связано с особыми обстоятельствами.

Пользование системой разделения движения необязательно. Транзитное движение, разумеется, разрешается в любом направлении в открытых водах вне района разделения движения при условии, что его внешние границы в соответствии с пунктом (h) оставляются на достаточно большом расстоянии. В районах, где прибрежные зоны установлены по обеим сторонам полос так, что транзитное движение должно использовать систему или проходить через прибрежную зону, судам обычно рекомендуется использовать систему, но при особых обстоятельствах, таких, как условия погоды, может быть оправдан проход через одну из прибрежных зон.

Зоны разделения движения.

Во многих системах разделения движения между двумя полосами введены зоны разделения движения в противоположных направлениях. Зона разделения может быть установлена также между полосой движения и прибрежной зоной. Эти зоны могут использоваться только судами, пересекающими район, включенный в систему разделения, судами, занятыми ловом рыбы, и судами, вынужденными входить туда в случаях крайней необходимости для избежания непосредственной опасности.

Судно, пересекающее зону разделения, которое также пересекает и полосы движения, должно это делать курсом под прямым углом. Однако судно, пересекающее зону при выходе из полосы или входе в нее со стороны, должно действовать в соответствии с пунктом (b) (iii).

Право судна заниматься ловом рыбы в пределах зоны разделения движения безоговорочно устанавливается пунктом (e).

Когда в пределах зоны разделения нет общего направления потока движения, суда, занятые ловом рыбы, могут двигаться в любом направлении, но они должны принимать во внимание основные принципы систем разделения движения и воздерживаться от следования в направлении, противоположном общему направлению потока на прилегающей полосе движения при лове рыбы вблизи границы полосы.

Хорошая морская практика требует, чтобы суда, занятые ловом рыбы в пределах зоны разделения движения, обращали особое внимание на свое положение и на движение других судов. Сети судна, занятого ловом рыбы в пределах зоны разделения, не должны пересекать полосу и таким образом преграждать путь судам, следующим вдоль полосы [см. п. (i)].

Конечные участки полосы.

Главная цель разделения движения направлена на то, чтобы уменьшить число встречных ситуаций и ситуаций пересечения курсов под острым углом, которые оказываются особенно опасными из-за большой скорости сближения.

Введение полос движения снизило опасность столкновения в пределах полос, но, по-видимому, повысило вероятность возникновения ситуаций пересечения курсов под острым углом вблизи конечных участков полосы вследствие интенсивного и стесненного движения.

Следовательно, необходимо проявлять осторожность при плавании в районах вблизи конечных участков во всех случаях, но особенно это относится к условиям ограниченной видимости.

Следует избегать постановки на якорь.

Одной из целей разделения движения является уменьшение скорости сближения судов друг с другом в результате их следования вдоль полос в одном направлении.

В потоке движения судно на якорю или судно на ходу, но остановившееся, представляет собой источник опасности, особенно при ограниченной видимости. Направление ветра

или течения может привести к тому, что стоящее на якоре судно развернется на большой угол по отношению к потоку и серьезно затруднит плавание в узкой полосе движения.

Судно также должно избегать постановки на якорь в зоне разделения движения и в районах вблизи конечных участков полос движения.

Суда, не использующие систему.

Пункт (h) распространяется в основном на суда, движущиеся через район, расположенный за пределами границ, предусмотренных системой, в направлении, противоположном общему направлению потока на прилегающей полосе. На опасность для судов, идущих в противоположных направлениях навстречу друг другу вблизи внешних границ полосы, указывалось на с. 104. Пункт (c) разрешает пересечение полосы движения курсом под прямым углом, если избегать ее пересечения нецелесообразно, и не запрещает лов рыбы ни на полосах движения, ни в зонах разделения.

Суда, занятые ловом рыбы.

Судну разрешается заниматься ловом рыбы в зонах разделения движения или на полосах движения при условии, что оно не затрудняет движение судов на полосе и не следует против общего направления потока движения, когда оно занято ловом рыбы в пределах полосы.

Вопрос о том, можно ли это Правило толковать как разрешающее судну, занятому ловом рыбы, следовать в полосе движения в направлении, противоположном движению потока, был рассмотрен на Конференции 1972 г. Конференция категорически придерживалась мнения, что ни одному судну не следует разрешать идти против направления установленного потока движения на полосе движения. Мнение по этому поводу было единодушным.

Общую позицию отражают следующие заявления, сделанные на Комитете II Конференции 1972 г.:

"Так как рыболовные суда желают заниматься ловом рыбы там, где есть рыба, им следует разрешать делать это на полосах движения, при условии, что они будут двигаться в направлении потока движения" (капитан Б. Репкин, СССР, председатель).

"Ясно, что было бы практически невозможно запретить рыболовным судам заниматься ловом рыбы внутри системы разделения движения. Вопрос о судне, допускающем отступление от установленного порядка движения, конечно, неуместен, поскольку любой суд признает такое судно нарушающим Правила" (капитан А. Мэнсон, Великобритания).

Судно, занятое ловом рыбы за пределами внешних границ системы разделения движения, не должно допускать, чтобы его сети простирались в полосу движения таким образом, чтобы затруднять движение судов, следующих вдоль полосы.

Малые суда и парусные суда.

Требование пункта (j) аналогично требованию Правила 9 (b), относящегося к узким проходам, но в полосах движения малые суда и парусные суда обязываются не мешать безопасному проходу любого судна с механическим двигателем, следующего вдоль

полосы. Малые суда и парусные суда не обязаны уступать дорогу судам с механическим двигателем, пересекающим полосу движения или идущим навстречу потоку движения.

Специальный сигнал.

Международный двухбуквенный сигнал "YG" означает "**Вы нарушаете правила плавания по системе разделения движения**". Капитан любого судна, приняв этот сигнал какими бы то ни было средствами связи, должен немедленно проверить свой курс и место, а также предпринять соответствующие обстоятельствам плавания действия.

Глубоководные пути.

Глубоководный путь характеризуется в издании ИМКО "Ship's Routeing" как путь в определенном районе в пределах установленных границ, который тщательно обследован с целью очистки морского дна от подводных препятствий до установленных для него минимальных глубин. В основном он предназначен для использования судами, которые из-за своей осадки по отношению к имеющейся глубине ограничены в выборе пути. Суда, идущие транзитом и не стесненные осадкой, если это практически возможно, должны избегать следования глубоководными путями.

Глубоководный путь может составлять часть полосы движения и предназначаться для использования судами с большой осадкой, идущими в общем направлении движения потока. В этом случае будут применяться требования Правила 10, так как путь входит в систему разделения движения.

Существуют глубоководные пути, не являющиеся частью системы разделения движения, принятой Организацией. Правило 10 не распространяется на такие пути; тем не менее, было бы целесообразно для судов, которые не могут избежать их пересечения, делать это курсом под прямым углом.

Глубоководные пути, которые не являются частью системы разделения движения, могут предназначаться для одно- или двустороннего движения, как указано стрелками на карте.

Суда, использующие глубоководные пути для двустороннего движения, должны придерживаться правой стороны пути.

Раздел II. Плавание судов, находящихся на виду друг у друга

Правило 11 - ПРИМЕНЕНИЕ

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

ТОЛКОВАНИЕ

Правило 3 (к) гласит, что суда считаются находящимися на виду друг у друга только тогда, когда с любого из них можно наблюдать визуально другое. Правила раздела II не относятся к судну, которое обнаружило другое судно с помощью радиолокатора и установило наличие опасности столкновения, если они не находятся в визуальном контакте. Правило 19 раздела III относится только к судам, плавающим в районе ограниченной видимости или вблизи такого района и не находящимся на виду друг у друга. Поэтому в условиях ограниченной видимости суда вначале должны выполнять Правило 19 раздела III, а затем, когда они войдут в визуальный контакт, они должны выполнять Правила раздела II. Маловероятно, что судно, не выполнившее соответствующее Правило раздела II, не будет признано виновным, если будет установлено, что другое судно не было обнаружено визуально вследствие плохого наблюдения.

Понятно, что мгновенное обнаружение не может иметь место, даже если оба судна ведут тщательное визуальное наблюдение, вследствие таких факторов, как различная яркость навигационных огней или пятна низкого тумана, закрывающие мостик одного из судов и не закрывающие его ходовые огни. Судно должно придерживаться Правила, имеющего отношение к ситуации данного момента.

В дискуссиях, имевших место до Конференции 1972 г., серьезное внимание было уделено вопросу о возможности создания единого комплекта правил маневрирования, которые применялись бы во всех условиях видимости. Конференция отказалась от этого принципа главным образом потому, что суда обычно имеют возможность заблаговременно обнаружить друг друга и опознать выставленные ими огни или знаки, а степень ответственности можно определить, исходя из возможностей судна предпринять эффективные действия для избежания столкновения.

Суда, занятые такой работой, как лов рыбы или подводные операции, и суда, лишенные возможности управляться, ограничены в возможности эффективно маневрировать.

Тихоходное судно, будучи обгоняемым быстроходным судном, может заметить обгоняющее судно слишком поздно для того, чтобы предотвратить столкновение только своими действиями.

Если бы два судна с механическим двигателем, сближающиеся на пересекающихся курсах, были обязаны уступить дорогу друг другу, то у судна, предполагавшего пройти по носу другого, могло бы оказаться меньше возможностей сделать это на безопасном расстоянии только своими действиями, чем у второго судна для прохода по корме первого.

Правила 13 и 18 раздела II основаны на принципе возложения основной ответственности на судно, которое обычно имеет больше возможностей для того, чтобы уступить дорогу. Если бы этого не было, то судно, обладающее большими возможностями выполнения эффективных действий, весьма вероятно, ожидало бы, что другое судно уступит ему дорогу.

Конечно, нельзя возложить большую ответственность на судно, которое имеет больше возможностей предпринять действия для избежания столкновения, когда видимость ограничена и суда не находятся на виду друг у друга, так как не все суда имеют действующий радиолокатор. К счастью, в мире не так уж много районов, в которых часто наблюдаются серьезные ограничения видимости.

Конференция 1972 г. все-таки приняла некоторые изменения сближающие Правила для судов, находящихся на виду друг у друга, с Правилами плавания при ограниченной видимости. Наиболее важным из них является то, что привилегированному судну разрешается предпринимать действия на более ранней стадии, когда суда находятся на виду друг у друга. Особо подчеркивается, что при ограниченной видимости следует избегать изменения курса влево от судна, обнаруженного впереди траверза, что соответствует принципам, предусмотренным Правилами 14, 15 и 17 (с) раздела II.

Правило 12 - ПАРУСНЫЕ СУДА

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

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

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

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

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

ТОЛКОВАНИЕ

Пункт (a) (iii) включен для того, чтобы привести это Правило в соответствие с международными Правилами проведения гонок яхт.

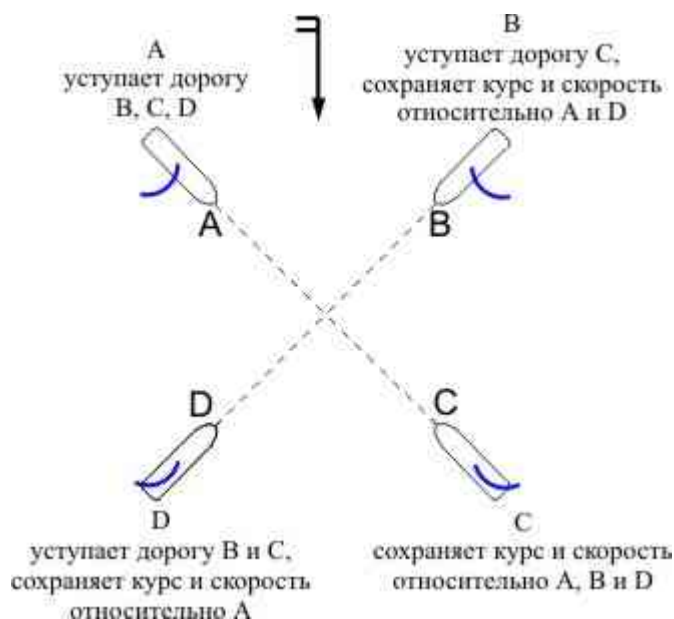
Правила 8, 13, 16 и 17 (a), (b) и (d) применяются также, когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения. Парусное судно, которое обязано уступить дорогу другому парусному судну, должно предпринять заблаговременные и решительные действия, чтобы разойтись на безопасном расстоянии. Другое судно должно пытаться идти прежним курсом и скоростью, но изменения ветра могут сделать это затруднительным.

Правило 12 не применяется, если одно из парусных судов использует также механизмы, приводящие в движение движитель, поскольку такое судно считается судном с механическим двигателем.

Исключения.

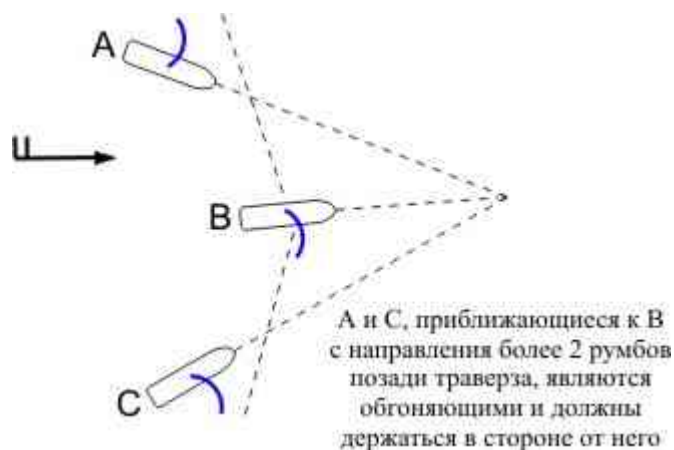
Парусное судно, приближающееся к другому парусному судну с направления более 22,5° позади траверза, является обгоняющим судном и должно держаться на расстоянии независимо от направления ветра, так как Правило 13 действует независимо от Правила

12. Парусное судно также должно уступить дорогу всякому парусному судну, которое занято ловом рыбы или не управляется и показывает соответствующие огни или знаки.

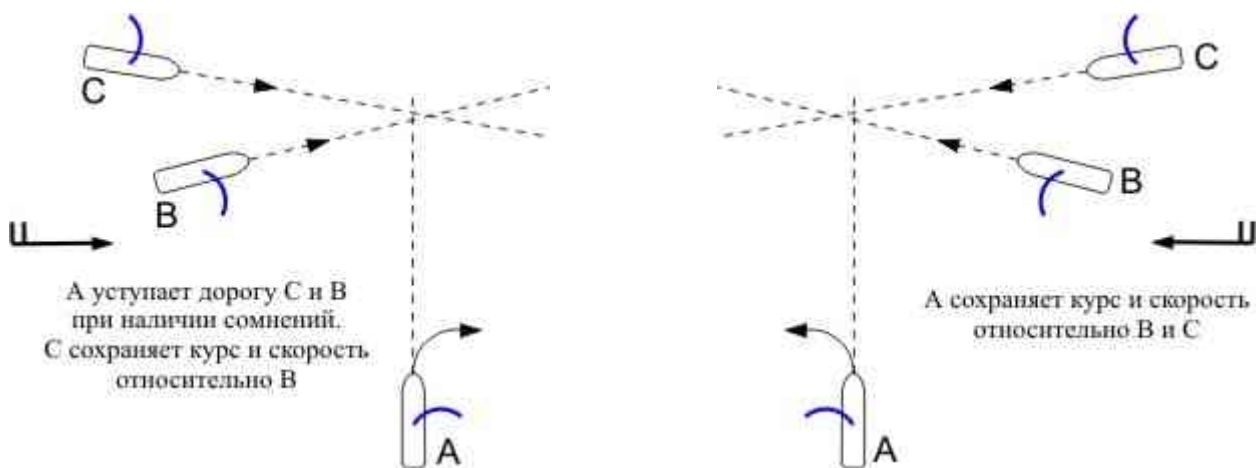


Сомнительный случай.

Пункт (a) (iii) включает случай, вызывающий сомнения, в котором парусное судно, идущее левым галсом, видит ночью зеленый огонь другого парусного судна с наветренной стороны и не может определить, идет ли другое судно таким же галсом и обязано уступить дорогу или же оно идет правым галсом и обязано сохранять свой курс и скорость. В таких обстоятельствах оно обязано держаться на расстоянии, предпочтительно против ветра, принимая во внимание тот факт, что другое судно может тоже предпринять действия для избежания столкновения.



Парусное судно, которое идет правым галсом и видит ночью красный огонь другого парусного судна с наветренной стороны, может быть также не в состоянии определить, идет ли другое судно левым или правым галсом. Однако другое судно обязано уступить дорогу в любом случае, поэтому следует сохранять курс и скорость.



Правило 13 - ОБГОН

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

(b) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более $22,5^\circ$ позади траверза последнего, т. е. когда обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

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

(d) 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.

ТОЛКОВАНИЕ

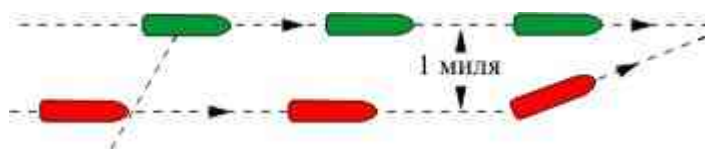
В пункте (a) подчеркнута, что Правило обгона особо выделяется среди Правил раздела II. Это следует из того, что парусное судно, обгоняющее другое парусное судно, должно держаться в стороне от его пути независимо от направления ветра и что судно любой из категорий, перечисленных в Правиле 18, должно уступать дорогу любому судну, которое оно обгоняет.

Обгоняющее судно, обычно без особого труда, может уйти с пути обгоняемого судна путем изменения курса или скорости, поскольку при этом маловероятна большая скорость сближения. Стесненное в своем движении судно, которое не может предпринять резкое изменение курса, для предотвращения столкновения обычно может уменьшить скорость. Ответственность за безопасность обгона всегда возлагается на обгоняющее судно, поскольку оно должно идти с большей скоростью и имеет больше возможностей раньше заметить обгоняемое судно.

Последующие изменения пеленга.

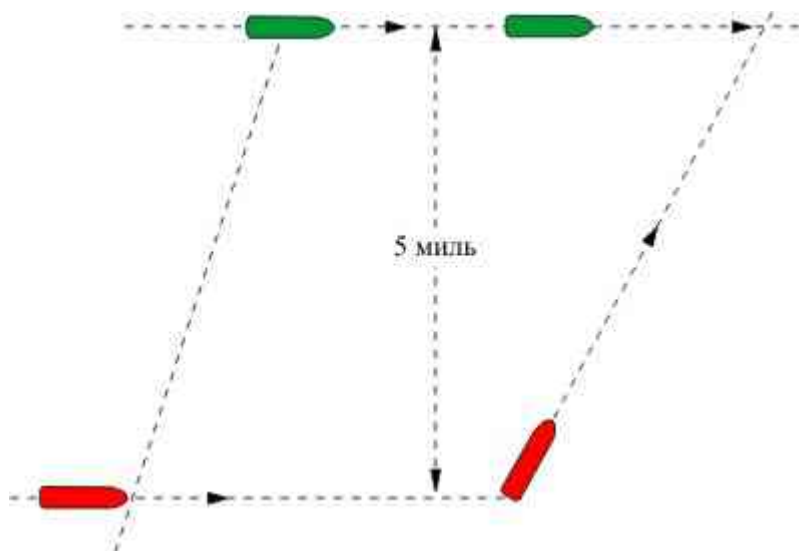
Каждое судно, обгоняющее другое судно, обязано держаться в стороне от пути обгоняемого судна. Это Правило распространяется даже на случаи сближения с заметным изменением пеленга. Судно, которое подходит относительно близко к другому судну с направления более $22,5^\circ$ позади правого траверза, уходит вперед и затем поворачивает влево на пересечение его курса, не освобождается от обязанности держаться в стороне от пути обгоняемого судна. Но если оно ушло настолько далеко вперед от судна, которое обгнало, что его проход не вызывает опасности столкновения, то Правила на этот случай уже не распространяются и оставшееся далеко позади судно должно будет уступить дорогу в последующем их сближении на пересекающихся курсах, если между этими же двумя судами возникает опасность столкновения.

На рисунке ниже обгоняющее судно находится на относительно малой дистанции при подходе к направлению $22,5^\circ$ позади траверза другого судна.



Обгоняющее судно, обязано держаться в стороне от обгоняемого до тех пор, пока обгоняемое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Следующий рисунок показывает судно, идущее с большой скоростью и приближающееся первоначально с направления более $22,5^\circ$ позади траверза другого судна на относительно большом расстоянии (более 5 миль) так, что распространение на них Правил маловероятно, поскольку они находятся на параллельных курсах.



В этом случае судно, идущее с меньшей скоростью, должно будет уступить дорогу, если другое судно повернет на курс, ведущий к столкновению. В сомнительных случаях быстроходное судно должно принимать на себя обязанность уступать дорогу при возникновении необходимости в повороте на пересечение курса другого судна и появлении опасности столкновения.

"Baines Hawkins" - "Moher", "Мне кажется, что позиция, занятая адвокатом истца в отношении обязанности обгоняющего судна, в целом правильна. Можно сказать, что

обгоняющим, в прямом смысле этого слова, является судно, которое находится в секторе освещения гакабортного огня, а затем переходит в положение, в котором видит бортовой огонь, и если не всегда, то иногда на нем, как на обгоняющем судне, продолжает лежать обязанность держаться в стороне от пути обгоняемого судна. Адвокат ответчика допускает, что так могло бы быть, если в то время, когда оно видит бортовой огонь, существует опасность столкновения. Я не вижу возможности сделать какой-либо другой вывод потому, что было бы действительно странно, если бы обгоняющее судно вошло в сектор освещения одного из бортовых огней, а затем внезапно, при наличии опасности столкновения, переложило бы на другое судно обязанность уступить дорогу. С другой стороны, так может быть при отсутствии в это время опасности столкновения; если, например, судно входит в пределы видимости бортового огня на значительном расстоянии, то может вступить в действие Правило для судов, сближающихся на пересекающихся курсах. Однако в рассматриваемом случае факты таковы, что не оставляют сомнений в том, что судно "Molier" не выполнило своих обязанностей обгоняющего судна" (сэр Ф. Джюн, 1893 г.).

В случае столкновения "Manchester Regiment" и "Clan Mackenzie" оба судна следовали примерно в одном направлении, когда шедшее впереди судно, по отношению к которому второе находилось в направлении около 22,5° справа по корме, изменило свой курс на 8 румбов вправо в процессе определения девиации компасов. До момента изменения курса Правила на них не распространялись (расстояние между судами было примерно 2 мили): перед столкновением суда сближались на пересекающихся курсах.

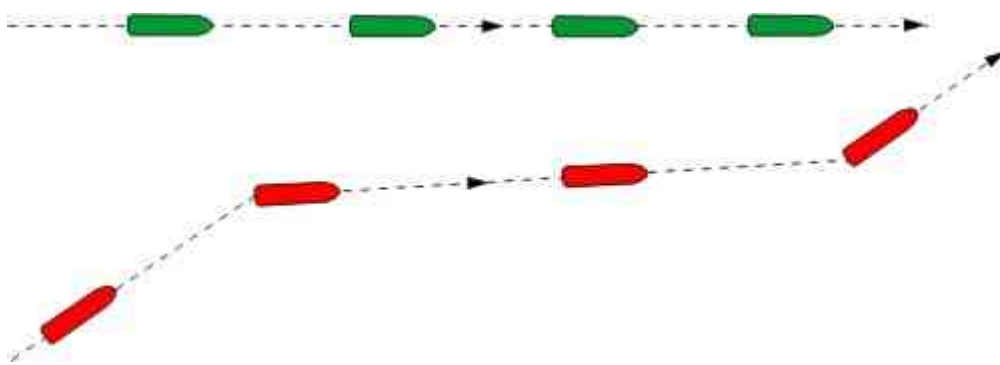
Расстояние, на котором применяются Правила, зависит в основном от скорости сближения судов; оно может быть меньше одной мили в случае, когда два тихоходных судна следуют одним курсом с незначительной разницей в скорости.

Действия, которые должны быть предприняты обгоняющим судном.

Судно, которое обгоняет другое судно, обязано уступать дорогу и проходить на безопасном расстоянии. Оно не обязано избегать пересечения курса по носу другого судна, но самым безопасным маневром для избежания столкновения может быть изменение курса или уменьшение скорости для того, чтобы пройти по корме обгоняемого судна. Обгоняющее судно обязано предпринимать эти действия заблаговременно, в противном случае существует опасность, что обгоняемое судно может предпринять маневр, который может усложнить ситуацию.

Судно, которое приближается к другому судну с направления приблизительно 22,5° позади его траверза, может усомниться в том, обгоняет оно его или пересекает его курс.

Ночью таких сомнений не должно быть, потому что при сближении на пересекающихся курсах виден бортовой огонь, а точное определение ракурса днем невозможно. Правило 13 (с) требует, чтобы такое судно считало себя обгоняющим и уступило дорогу. Поскольку другое судно может установить, что сближение происходит на пересекающихся курсах, и предпринять действия для уклонения от судна с правого борта, судну, находящемуся справа, следует отдать предпочтение повороту на параллельный курс, а затем пройти у него по носу (см. рисунок ниже).



Присасывание.

В результате проведенных модельных испытаний и опыта, полученного при пополнении запасов судов в море, теперь общеизвестно, что когда два судна проходят близко друг к другу приблизительно на параллельных курсах, то между ними возникают силы притяжения и отталкивания. Это явление известно как присасывание. Оно бывает наиболее сильным на малых глубинах и когда два судна идут с большой скоростью в одном направлении. В случае, когда два судна идут противоположными курсами, сила присасывания невелика, но при обгоне ее действие на курс одного или обоих судов очень значительно, особенно когда большое судно обгоняет малое.

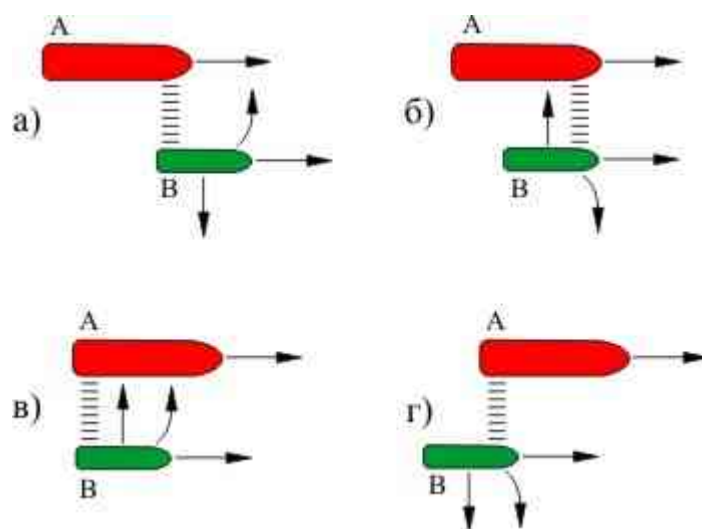
Максимальное расстояние между двумя судами, при котором наблюдается присасывание, изменяется в зависимости от размера и скорости движения судов, а также глубины. В некоторых случаях оно может быть более 300 м. Обгоняющие друг друга быстроходные суда при малых расстояниях между ними могут испытывать присасывание даже на больших глубинах.

Одной из причин столкновения "Queen Mary" и "Curacao" было присасывание, хотя глубины в районе столкновения были около 120 м.

Обгоняющие суда не должны пытаться проходить на слишком малых расстояниях в открытом море, когда есть много места для маневрирования. В узких каналах довольно опасно обгонять другое судно, которое также следует с большой скоростью.

"Queen Mary" - "Curacao". "Нет сомнений в том, что действие сил присасывания недостаточно изучено и что от капитанов этих двух судов нельзя требовать знания точных значений этих сил, однако они должны были учитывать возможность их действия и не допускать опасного сближения своих судов" (лорд Портэр, 1949 г.).

Когда судно движется с любой заметной скоростью, образуются области повышенного давления воды у носа и кормы и пониженного давления в средней части судна. Если два судна проходят близко одно к другому параллельными курсами, то между ними могут возникнуть силы притяжения и отталкивания. На рисунке ниже показано их возможное действие.



Когда нос судна А проходит корму судна В, между ними возникает сила, стремящаяся развернуть судно В на пересечение пути судна А (рис. а). Это было причиной столкновения судов "Queen Mary" и "Cunard"

Позднее вращающий момент приобретает противоположное направление, и когда нос судна В оказывается на одном уровне с носом судна А, судно В стремится развернуться в сторону от судна А (рис. б).

Когда на одном уровне окажутся ахтерштевни обоих судов, между ними возникнут силы отталкивания и снова возникает тенденция разворота судна В носом в сторону судна А (рис. в). Это было вероятной причиной столкновения судов "Olympic" и "Hawke".

Наконец, когда корма судна А проходит форштевень судна В, момент вращения судна В снова приобретает противоположное направление (рис. г).

Обгон в узкостях и полосах движения.

Правило 13 превалирует над другими Правилами в разделе II, но не дает права малым судам, парусным судам и судам, занятым ловом рыбы, препятствовать проходу любого другого судна, обгоняющего их, когда они находятся в узком проходе или следуют в полосе движения. Малые суда с механическим двигателем и парусные суда должны держаться в стороне от глубоководной части узкого прохода при приближении любого судна, которое, возможно, не в состоянии следовать вне канала. Суда, занятые ловом рыбы, не должны препятствовать проходу любого судна, идущего в пределах узкого прохода или в полосе движения.

Судно, идущее в полосе движения или вдоль узкого прохода, за пределы которых оно не может выходить, при обгоне любого судна, включая малое судно, парусное судно или судно, занятое ловом рыбы, должно, если это необходимо, уменьшить ход или предпринять любое другое безопасное и практически возможное действие для избежания столкновения.

Когда суда находятся на виду друг у друга и существует опасность столкновения, обязанность уступить дорогу лежит прежде всего на обгоняющем судне.

Когда в узком проходе обгон может иметь место лишь при условии, что обгоняемое судно предпримет действия, позволяющие безопасное расхождение, Правило 9 (е) (ii) твердо

требует, чтобы обгоняющее судно держалось в стороне от пути обгоняемого судна, независимо от того, выражает ли обгоняемое судно согласие и предпринимает ли соответствующее действие.

В Правиле 9 (е) (i) предусматривается порядок, которого надлежит придерживаться, когда обгон в узком проходе может иметь место только при взаимном согласии. При обгоне в узком проходе необходимо учитывать действие присасывания, отталкивания и мелководья.

В деле о столкновении судов "Ore Chief" и "Olympic Torch" в 1974 г. судья Брэндон спросил экспертов, какие опасности должен предвидеть благоразумный лоцман при обгоне на определенном участке р. Шельды. Их ответ был следующим:

- а) столкновение вследствие непосредственной близости судов;
- б) присасывание судов, вызывающее отклонение от курса, ведущее к столкновению или посадке на мель;
- в) эффект мелководья, вызывающий отклонение любого из судов в направлении отмели или от нее, ведущее к столкновению или к посадке.

Судья согласился с этим ответом и признал, что "Ore Chief" допустил небрежность при обгоне.