

**9956.01**  
**Выпуск 1**

**УПРАВЛЕНИЕ НАВИГАЦИИ И ОКЕАНОГРАФИИ  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



# **ИЗВЕЩЕНИЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЯМ**

Суббота 4 января 2014 г.

**№ 1–26**

Известия мореплавателям издаются Управлением навигации и океанографии Минобороны России еженедельными выпусками.

В выпусках ИМ УНиО Минобороны России публикуется навигационная информация, предназначенная для поддержания на уровне современности морских навигационных карт, лоций и других руководств для плавания, полученная из иностранных и российских источников.

Нумерация извещений сквозная в течение календарного года. Выпуски извещений датируются субботой, соответствующей неделе готовности печатных версий ИМ УНиО.

Наряду с публикацией печатных выпусков на официальном сайте Минобороны России размещаются электронные аналоги извещений мореплавателям в формате «.pdf». Электронные аналоги публикаций с навигационной информацией доступны по адресу: <http://structure.mil.ru/structure/forces/hydrographic/info.htm>

Электронные аналоги корректурных документов могут быть помещены на сайте Минобороны ранее официальной даты печатного выпуска.

При обнаружении расхождений навигационной обстановки, показанной на картах и содержащейся в лоциях и других руководствах для плавания, с фактической обстановкой на местности, Управление навигации и океанографии Министерства обороны просит мореплавателей сообщать соответствующие сведения в его адрес.

Контактная информация: 199034, г. Санкт-Петербург, 11 линия, 8.

Телекс: 121531 NAVIO RU; факс: +7 812 717 59 00; e-mail: [navarea13@gunio.ru](mailto:navarea13@gunio.ru)

*Начальник Управления навигации и океанографии  
Министерства обороны*

## **Обращение к мореплавателям**

Управление навигации и океанографии Министерства обороны рекомендует мореплавателям пользоваться только официально изданными УНиО МО картами и руководствами для плавания и не использовать в навигационных целях какие-либо издания, выпущенные неофициальными издателями.

Мореплаватели должны иметь в виду, что лишь официально изданные карты и руководства непрерывно корректируются с помощью извещений мореплавателям и передаваемых по радио навигационных предупреждений, гарантирующих надлежащий уровень современности корректируемых карт и пособий. В случае инцидентов, возникших вследствие использования неофициальных изданий, к судоводителям могут быть применены соответствующие санкции.

При осуществлении любого вида деятельности в морских пространствах и на континентальном шельфе, на которые распространяется суверенитет и юрисдикция Российской Федерации, в целях безопасности следует пользоваться сборником «Морское законодательство Российской Федерации», книги № 9551.1, 9551.2, 9551.3, 9551.4, изд. УНиО МО.

## **К сведению мореплавателей**

*Положение объектов* в извещениях мореплавателям приведено в географических или полярных координатах; долгота указана от Гринвича. Координаты для корректуры карт приведены по карте наиболее крупного масштаба.

*Направления* даны истинные в градусах или румбах.

*Направления створов* даны двойные: первое – с берега (от заднего знака к переднему), второе – с моря. Направления границ секторов освещения в градусах даны от источника света и отсчитываются по часовой стрелке.

*Высоты* даны в метрах. При этом высоты естественных объектов (гор, холмов, островов, скал и пр.), а также огней средств навигационного оборудования указаны от уровня моря, принятого на картах данного района для отсчета высот, а высоты сооружений – от их основания; если высота сооружения дана от уровня моря, то это оговаривается.

*Дальность видимости огней* средств навигационного оборудования указана в милях.

*Глубины* даны в метрах от уровня, который на картах соответствующего района принят за нуль глубин.

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

Стр.

1. Перечень портов, открытых для захода иностранных судов .....	5
2. Сведения о режиме работы радиостанций в портах, открытых для захода иностранных судов .....	6
3. Перечень портов, имеющих станции для обслуживания надувных спасательных плотов производства РФ .....	10
4. Правила подачи сигналов пограничными кораблями и летательными аппаратами ПС ФСБ России для остановки невоенных судов в территориальном море и внутренних морских водах РФ .....	11
5. О сигналах для предупреждения иностранных военных кораблей о нарушении правил захода, плавания и пребывания в территориальном море и внутренних морских водах РФ .....	12
6. О применении на таможенных судах специальных опознавательных сигналов .....	12
7. Покраска морских и речных таможенных судов .....	12
8. О сигналах для обозначения присутствия подводных лодок и их аварийного состояния. Особенности расположения огней на подводных лодках ВМФ РФ .....	13
9. Особые случаи расхождения российских судов гражданских ведомств с кораблями ВМФ РФ .....	14
10. Системы судовых сообщений .....	15
11. Распространение информации по безопасности на море .....	15
12. О навигационных предупреждениях, передаваемых по радио .....	17
13. Правила сигнализации с плавучих маяков, не находящихся на своих постах .....	17
14. О плавании в прибрежной зоне .....	18
15. О бывших опасных от мин районах и правилах плавания в них .....	18
16. Морские режимные районы .....	18
17. Районы, опасные в навигационном отношении .....	19
18. Обеспечение безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации .....	19

19. О предотвращении загрязнения морской среды .....	19
20. Ограждение навигационных опасностей плавучими предостерегательными знаками.....	21
21. Об использовании международной спутниковой системы аварийного оповещения КОСПАС–САРСАТ .....	22
22. О порядке нанесения на морские карты, издаваемые УНиО МО, границ зон национальной юрисдикции (внутренних морских вод, территориального моря, прилежащей, исключительной экономической и рыболовной зон и внешней границы континентального шельфа).....	24
23. Публикация сведений, полученных из иностранных источников .....	25
24. О районах боевой подготовки вооруженных сил иностранных государств .....	25
25. Системы разделения движения, рекомендованные и глубоководные пути в водах Мирового океана .....	26
26. Сокращения и условные обозначения, принятые в извещениях мореплавателям .....	33

## **1. Перечень портов, открытых для захода иностранных судов**

### **I. Северный Ледовитый океан**

Архангельск, Варандей, Витино, Дудинка, Игарка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега

### **II. Балтийское море**

Бассейн № 3 Военной гавани порта Балтийск, Выборг, Высоцк, Калининград, Пионерский, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Светлый, Усть-Луга

### **III. Черное море**

Анапа, Геленджик, Новороссийск, Сочи, Туапсе

### **IV. Азовское море**

Азов, Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону, Таганрог, Темрюк

### **V. Каспийское море**

Астрахань, Махачкала

### **VI. Тихий океан**

Александровский-на-Сахалине, Беринговский, Ванино, Владивосток, Восточный Порт, Де-Кастри, Зарубино, Корсаков, Корф, Крабозаводское, Курильск, Магадан, Мыс Лазарева, Находка, Невельск, Николаевск-на-Амуре, Октябрьский, Ольга, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Поронайск, Посьет, Пригородное, Провидения, Северо-Курильск, Славянка бухта, Советская Гавань, Углегорск, Холмск, Шахтерск, Южно-Курильск

## 2. Сведения о режиме работы радиостанций в портах, открытых для захода иностранных судов

Название радиостанции	Номер ЦИВ Позывной сигнал	Частота (кГц) <sup>1</sup> , канал		Время работы UTC	Класс излучения
		передача	прием		
1	2	3	4	5	6

### I. Северный Ледовитый океан

Архангельск	002734414	70	70	H24	G2B
	Архангельск-радио-1	16/2/25	16/2/25	H24	F3E
	Архангельск-радио-2	2182, 2630,4399	2182, 2325, 4107	H24	H3E
	Архангельск-радио-3	16/26/27	16/26/27	H24	F3E
	Архангельск-радио-5	16/14	16/14	H24	F3E
	Архангельск-радио-11	14/67	14/67	H24	F3E
	Архангельск-радио-17	16/14/69	16/14/69	H24	F3E
Кандалакша	Кандалакша-радио-2	16/14	16/14	H24	F3E
	Кандалакша-радио-5	16/67	16/67	H24	F3E
Мезень <sup>2</sup>	Каменка-радио-2	16/9/30	16/9/30	H24	F3E
Мурманск	002734420	70	70	H24	G2B
	Мурманск-радио-СКЦ	16/3/62	16/3/62	H24	F3E, G3E
		2182	2182	H24	G3E
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Мурманск-радио-1	16/26/27/3	16/26/27/3	H24	F3E
Нарьян-Мар	Нарьян-Мар-радио-2	16/14/9	16/14/9	H24	F3E
Онега	Онега-радио-2	16/14	16/14	1100- 2000 кроме выход- ных	F3E
	Онега-радио-5	16/9	16/9	H24	F3E
Хатанга	Хатанга-радио-2	16/14	16/14	H24	F3E

### II. Балтийское море

Выборг					
Служба капи- тана порта	Выборг-радио-5	12/16/68	12/16/68	H24	G3E
Диспетчер- координатор лоцманской службы	Выборг-лоцман	10	10/12	H24	G3E
Лоцманское судно	Лоцман-дельфин	10/12	10/12	H24	G3E
Высоцк					
Портовая СУДС	Высоцк Траффик	12/16/69	12/16/69	H24	G3E
Служба капи- тана порта	Высоцк-радио-4	90	90/12/16	H24	G3E

1	2	3	4	5	6
Лоцман-координатор негосударственной лоцманской службы	Высоцк-лоцман	18	18/12	H24	G3E
Калининград	002734417	70	70	H24	G2B
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Калининград-1	16/3/7	16/3/7	H24	F3E
	Балтийск-трафик	16/74	16/74	H24	F3E
	Калининград-портконтроль	67	67	H24	F3E
	Пионерский-49	11	11	H24	F3E
Приморск					
Портовая СУДС	Приморск Траффик	68/9	68/9	H24	G3E
Служба капитана порта	Приморск-портконтроль	9/67	9/67	H24	G3E
Большой порт Санкт-Петербурга					
Радиостанция ГМССБ	002733700	70	70	H24	G2B
	Петербург-радио-СКЦ	16/71/72	16/71/72	H24	G3E
	002733700	70	70	H24	G2B
	Петербург-радио-1	16/24/26/27	16/24/26/27	H24	G3E
		03/61/01/02	03/61/01/02	H24	G3E
		62/64/65	62/64/65	H24	G3E
		71/72	71/72	H24	G3E
	002733700	2187,5	2187,5	H24	F1B
	002733700	4207,5	4027,5	H24	F1B
	Петербург-радио-1	2182,0	2182,0	H24	H3E
		4125,0	4125,0	H24	J3E
		2640,0	2640,0	H24	J3E
		4396,0	4104,0	H24	J3E
		6522,0	6221,0	H24	J3E
	UGC/3700	2174,5	2174,5	H24	F1B
		2640,0	2640,0	H24	F1B
		4177,5	4177,5	H24	F1B
		4211,5	4173,5	H24	F1B
		4212,0	4174,0	H24	F1B
Прибрежная СУДС	Санкт-Петербург Траффик	10/74	10/74	H24	G3E
Портовая СУДС	Петербург-радио-9	12/73/13/9/16/67/30	12/73/13/9/16/67/30	H24	G3E
	Петербург-радио-17	9/67	9/67	H24	G3E
Служба капитана порта	Петербург-радио-5	9/67	9/67	H24	G3E
Диспетчер-координатор лоцманской службы	Петербург-радио-21	67/9	67/9	H24	G3E
Лоцман-координатор негосударственной лоцманской службы	Петербург-радио-11	9/67/20	9/67/20	H24	G3E

1	2	3	4	5	6
Лоцманское судно	Петербург–лоцман	9/16/67	9/16/67	H24	G3E
Пассажирский порт Санкт–Петербург					
Портовая СУДС морского порта Большой порт Санкт–Петербург	Петербург–Пассажирский порт	67/75	67/75	H24	G3E
Усть–Луга					
Портовая СУДС	Усть–Луга–радио–9	76/86	76/86	H24	G3E
Служба капитана порта	Усть–Луга–радио–5	10/14	10/14	H24	G3E
<b>III. Черное море</b>					
Анапа	002734411	70	70	H24	G2B
	Новороссийск–радио–СКЦ	16/3/74	16/3/74	H24	F3E, G3E
	Анапа	16/9/95	16/9/95	H24	F3E
Новороссийск	002734411	70	70	H24	G2B
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Новороссийск–радио–СКЦ	16/68/74	16/68/74	H24	F3E, G3E
		2182	2182	H24	H3E
	УДН	522	468	H24	A1A
	Новороссийск–радио	8761/8237	8761/8237	H24	J3E
	Новороссийск–радио–1	16/3/7	16/3/7	H24	F3E
Сочи	002734411	70	70	H24	G2B
	Новороссийск–радио–СКЦ	16/3/74	16/3/74	H24	F3E, G3E
	Сочи–радио	2310	2310	H24	J3E
	Сочи–радио–2	16/12	16/12	H24	F3E
Туапсе	002734413	70	70	H24	G2B
	Туапсе–Центр	16/05/25	16/05/25	H24	F3E, G3E
<b>IV. Азовское море</b>					
Ростов–на–Дону	Ростов–График–контроль	16/14	16/14	H24	F3E
Таганрог	002734411	70	70	H24	G2B
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Новороссийск–радио–СКЦ	16/3/74	16/3/74	H24	F3E, G3E
		2182	2182	H24	H3E
	Таганрог–радио	2805/2525	2805/2525	H24	A3A
	Таганрог–радио–1	16/5	16/5	H24	F3E



1	2	3	4	5	6
Темрюк	002734411	70	70	H24	G2B
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Новороссийск-радио-СКЦ	16/3/74	16/3/74	H24	F3E, G3E
		2182	2182	H24	H3E
	Темрюк-радио-5	16/11	16/36	H24	F3E
	Темрюк-радио-17	16/69	16/72	H24	F3E
<b>V. Каспийское море</b>					
Астрахань	Астрахань-радио	4149	3210	1430- 0500	J3E
	Астрахань-радио	8728	8204	0500- 1430	J3E
Махачкала	Махачкала-радио-17	156.8	156.8	H24	F3E
	Махачкала-радиоцентр	156.8	156.8	H24	F3E
	Махачкала-радиоцентр	160.75	156.15	H24	F3E
	002734423	156.525	156.525	H24	J2B
	Махачкала-радиоцентр	2.182	2.182	H24	F3E
	002734423	2.1875	2.1875	H24	J2B
	4423	2.1745	2.1745	H24	J2B
<b>VI. Тихий океан</b>					
Александровск-Сахалинский	Александровск-радио-2	16/14	16/14	H24	F3E
Берингов-ский <sup>2</sup>	Беринговский-радио-1	2525	2525	2000- 0800	J3E
	Беринговский-радио-2	16/9	16/9	H24	F3E
Ванино	002734421	70	70	H24	G2B
	Ванино-радиоцентр	16/3	16/3	H24	F3E
Владивосток	002734412	70	70	H24	G2B
		2187,5	2187,5	H24	J2B
	Владивосток-радио-СКЦ	16/1/24/86	16/1/24/86	H24	F3E, G3E
		2182	2182	H24	H3E
	УИК	500/439,5	500/454	H24	A1A
	Владивосток-радио-1	16/3/7/20	16/3/7/20	H24	F3E
Восточный Зарубино	Владивосток-радио	2182	2182	H24	H3E
	Восточный-радио-1	16/3	16/3	H24	F3E
Зарубино	Зарубино-1	16/11	16/11	H24	F3E
	Зарубино-39	16/9	16/9	H24	F3E
	Троица-33	16/11	16/11	H24	F3E
Корсаков	002733733	70	70	H24	G2B
	УДЦ-4	500/448	500/468	2100- 0700	A1A
	Корсаков-радио-1	2182/2264	2182/2264	2100- 0700	H3E, J3E
	Корсаков-радио-2	16/14	16/14	0300- 1400	F3E
Красногорск	УАА-6	500/519,5	500/468	2100- 1100	A1A
	Красногорск-радио	2182	2182	2100- 1100	H3E
	Красногорск-радио-2	16/14	16/14	H24	F3E

1	2	3	4	5	6
Магадан	002734416	70	70	H24	G2B
	Магадан-4	16/64	16/64	H24	F3E
	Магадан-радио-5	16/09	16/09	H24	F3E
Находка	002734412	70	70	H24	G2B
	Находка-радио-2	16/68	16/68	H24	F3E
	Находка-радио-5	156, 475	156, 475	H24	F3E
Невельск	УВМ-3	4345/6334,5/ 12684,5	2590/4345/ 8446	H24	A1A
	Николаевск-на-Амуре	Николаевск-радио-5	16/14	16/14	H24
Петропавловск-Камчатский	Петропавловск-радио-ЦУС	16/25/85	16/1/26/27	H24	F3E
Ольга	Петропавловск-радио-2	14	14	H24	F3E
	Петропавловск-радио-5	16/9	16/9	H24	F3E
Поронайск Посъет	Ольга-радио-2	16/14	16/14	0800- 2400	F3E
	Пластун-радио-2	16/12	16/12	H24	F3E
	Поронайск-радио-5	16/9/14	16/9/14	H24	F3E
	002734412	70	70	H24	G2B
	УИВ-9	500/521	500/468	H24	A1A
Провидения <sup>3</sup> Советская Гавань Углегорск	Посъет-радио	3730	3730	HX	J3E
	Посъет-радио-4	16/12/9	16/12/9	0400- 1700	F3E
	Провидения-радио-2	16/14	16/14	H24	F3E
	Восход-1	16/12	16/12	H24	F3E
	УБЦ-7	500/516	500/468	2200- 1000	A1A
Холмск Эгвекино <sup>2</sup>	Углегорск-радио	2182/2720	2182/2720	2200- 1000	J3E
	Углегорск-радио-3	16/9	16/9	H24	F3E
	Холмск-радио-5	16/14	16/14	H24	F1B
	УБВ-3	425	480	2100- 0615	A1A, F1B
	Эгвекино-радио-1	16/9	16/9	0300- 1215	A1A, F1B
Шахтерск	Шахтерск-радио-5	16/13	16/13	H24	F3E

-----  
H24 – станция, ведущая связь круглые сутки.

HX – станция, ведущая временную дневную и ночную связь или не имеющая установленных часов работы.

<sup>1</sup> Если частота дана в мегагерцах, то это оговаривается.

<sup>2</sup> Радиостанция работает в период навигации.

<sup>3</sup> Радиостанция работает с мая по декабрь.

### 3. Перечень портов, имеющих станции для обслуживания надувных спасательных плотов производства РФ

#### I. Северный Ледовитый океан

Архангельск, Мурманск

## II. Балтийское море

Калининград, Большой порт Санкт–Петербург, Усть–Луга

## III. Черное море

Новороссийск

## IV. Каспийское море

Астрахань, Махачкала

## V. Тихий океан

Ванино, Владивосток, Находка, Невельск, Николаевск–на–Амуре, Петропавловск–Камчатский, Советская Гавань

### **4. Правила подачи сигналов пограничными кораблями и летательными аппаратами ПС ФСБ России для остановки невоенных судов в территориальном море и внутренних морских водах РФ**

Корабли и летательные аппараты ПС ФСБ России в территориальном море и внутренних морских водах РФ подают сигналы об остановке невоенным судам одним или несколькими из перечисленных способов:

а) пограничные корабли:

днем – поднятием на мачте сигнала L (Лима) по Международному своду сигналов (МСС–1965) или подачей знаками Морзе этого сигнала светосигнальными средствами;

ночью – включением на мачте выше топового огня двух вертикально расположенных зеленых огней;

– пуском с минимальными интервалами двух сигнальных ракет зеленого огня;

– передачей сигналов и фраз, предусмотренных МСС–1965, или передачей команды об остановке судна, используя телефонную радиосвязь.

Для установления радиосвязи и передачи сигналов (команд) об остановке судна используют частоту 156,8 Мгц (16 канал), а на дальностях, превышающих УКВ–радиосвязь, – частоту 2182 Кгц. При этом корабли ПС ФСБ России для установления связи используют позывной «Вельбот»;

б) летательные аппараты:

пуском с минимальным интервалом двух сигнальных ракет красного огня;

выполнением левого круга над судном на безопасном расстоянии и высоте с одновременным частым миганием аэронавигационными огнями или посадочными фарами, пока это судно не остановится или с ним не будет установлен радиоконтакт;

по радио с использованием сигналов и фраз, предусмотренных МСС–1965, или открытым текстом на частотах 121,5 Мгц или 243,0 Мгц, в качестве резерва – 4125,0 Кгц и 6215,0 Кгц. При этом летательный аппарат использует позывной «Сокол».

После установления радиосвязи дальнейший обмен информацией между кораблями или летательным аппаратом ПС ФСБ России и невоенным судном осуществляется на других частотах, определенных по взаимной договоренности.

Судно, которому дан сигнал, обязано остановиться и может продолжить движение лишь по получении на это разрешения от корабля (летательного аппарата) ПС ФСБ России, его остановившего.

Сигналом, разрешающим дальнейшее движение судна, служит сигнал RV1 (МСС–1965).

В тех случаях, когда невоенное судно–нарушитель не выполняет требование корабля или летательного аппарата ПС ФСБ России об остановке, перед производством предупредительных выстрелов и применением оружия против таких судов–нарушителей, корабль или летательный аппарат подает следующие сигналы:

SN – Вам следует немедленно остановиться. Не пытайтесь уйти. Не спускайте шлюпки. Не ведите переговоров по радио. В случае неповиновения я открою огонь;

SQ1 – Вам следует остановиться или лечь в дрейф, иначе я открою по Вам огонь.

## **5. О сигналах для предупреждения иностранных военных кораблей о нарушении правил захода, плавания и пребывания в территориальном море и внутренних морских водах РФ**

Обращается внимание мореплавателей на применяемые военными кораблями РФ сигналы для предупреждения иностранных военных кораблей о нарушении правил захода, плавания и пребывания в территориальном море и внутренних морских водах РФ.

Сигналами для предупреждения иностранных подводных лодок, зашедших в территориальное море или внутренние морские воды РФ в подводном положении или находящихся в этом положении во время плавания и пребывания в водах Российской Федерации являются:

1) две серии взрывов по три взрыва в серии: продолжительность интервала между взрывами в серии – одна минута, между сериями – три минуты;

2) в промежутках между взрывами может подаваться с использованием гидроакустических средств телеграфный сигнал, состоящий из группы в пять тире; продолжительность каждого тире – три секунды, продолжительность интервала между ними – три секунды и гидрограмма: «**Те-ри-то-ри эн-терд**».

Значение сигнала, подаваемого в соответствии с пунктами 1), 2): «Вы находитесь в территориальном море Российской Федерации. Немедленно всплыть в надводное положение. Если вы не всплывете, по вам будет применено оружие».

Иностранная подводная лодка, обнаружив сигналы в соответствии с пунктами 1), 2), обязана дать ответный сигнал гидроакустическими средствами – один телеграфный сигнал продолжительностью три секунды, привести источник, подающий сигналы, на кормовые курсовые углы и в кратчайшее время всплыть в надводное положение.

В случае, когда иностранная подводная лодка маневрирует таким образом, что возможно ее вхождение в пределы территориального моря или внутренних морских вод Российской Федерации, подается в режиме «Телефония» с использованием средств гидроакустической связи сообщение на русском языке: «Вы находитесь в непосредственной близости к Государственной границе Российской Федерации» и на английском языке: «Close to territory» (Клоус ту тэ-ри-то-ри).

Передача сообщения повторяется до прекращения иностранной подводной лодкой маневрирования в направлении Государственной границы Российской Федерации.

## **6. О применении на таможенных судах специальных опознавательных сигналов**

Для остановки невоенных судов применяются на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации следующие сигналы:

- днем – сигнал «L» (Лима) по Международному своду сигналов;
- ночью – опознавательный проблесковый круговой огонь зеленого цвета (120 проблесков в минуту при равной продолжительности света и темноты) с дальностью видимости огня до 5 миль.

## **7. Покраска морских и речных таможенных судов**

Установлен следующий окрас и размерность литерно-цифрового наименования морских и речных судов таможенной службы.

1. Окрас судов:

- цвет окраски наружной поверхности надводного борта – темно-зеленый;
- цвет окраски поверхностей надстроек, воздухопроводов, дымовых труб газовыпуска, фальшбортов, леерных ограждений и поручней, мачтовых и грузовых устройств – белый;
- цвет окраски палубы, палубных люков и горловин, палубных вентиляционных грибков и кожухов – светло-зеленый (фисташковый);
- цвет окраски элементов швартовых, якорных и буксирных устройств – черный.

2. Размерность литерно-цифрового наименования:

- для больших таможенных судов и брандвахт – 900 мм;
- для средних таможенных судов – 600 мм;
- для малых таможенных судов – 400 мм.

Наименование судна наносится белой эмалью от мидель-шпангоута в сторону носовой оконечности по высоте в средней части корпуса между ватерлинией и ширстрекком.

3. Высота букв названия (имени собственного) – 400 мм. Название судна наносится белой эмалью по правому и левому бортам в кормовой оконечности под шпрстреком.

4. Высота эмблемы таможенных органов Российской Федерации:

– для больших судов и брандвахта – 1200 мм;

– для средних судов – 900 мм;

– для малых судов – 400 мм.

Эмблемы размещаются симметрично с обеих сторон (бортов) на надстройке.

## **8. О сигналах для обозначения присутствия подводных лодок и их аварийного состояния. Особенности расположения огней на подводных лодках ВМФ РФ**

Обращается внимание мореплавателей на принятые в Военно–Морском Флоте РФ сигналы для обозначения присутствия подводных лодок и их аварийного состояния, а также на особенности расположения огней подводных лодок.

### **Сигналы для обозначения присутствия подводных лодок**

Для предупреждения судов о присутствии подводных лодок в том или ином районе моря корабли ВМФ РФ, сопровождающие подводные лодки, несут флажный сигнал NE2 (Новэмбэр Эко Биссоту) по Международному своду сигналов, означающий: «Вам следует идти с особой осторожностью; в этом районе проводят учения подводные лодки».

Кроме того, корабли ВМФ РФ по возможности передают об этом по радио открытым текстом на установленной международной частоте 500 кГц.

В темное время суток специально выделенные военные корабли предупреждают проходящие суда о присутствии подводных лодок, используя для этого все имеющиеся в их распоряжении средства связи.

Проходящим судам рекомендуется располагать свои пути так, чтобы не мешать движению кораблей, несущих указанные сигналы, а также обеспечить им достаточную свободу маневрирования. Если по каким–либо причинам судно не может выполнить эти требования, то оно должно следовать самым малым ходом до тех пор, пока ему будут подаваться предупреждения об опасном районе или до получения указания о безопасном пути. Одновременно необходимо вести тщательное наблюдение за подводными лодками, присутствие которых может быть обнаружено лишь в том случае, если они находятся на такой глубине, когда будут видны перископ, устройство РДП, параболическая радиолокационная антенна, радиопеленгаторная рамка.

Все эти устройства по своему внешнему виду могут быть ошибочно приняты за голик вежи, топляк и другие плавающие предметы. Однако если это будут выдвижные устройства подводной лодки, то, как правило, за ними будут образовываться буруны.

Кроме того, подводная лодка иногда может быть обнаружена по всплывающим на поверхность воздушным пузырям или по буксируемому на поверхности моря непосредственно за кормой красно–белому поплавку или бую.

В темное время суток всплывающая подводная лодка может быть обнаружена по ходовым огням и постоянным белым огням аварийно–сигнальных буев, которые она может включать заблаговременно, находясь еще в подводном положении. В некоторых случаях присутствие в районе подводной лодки может быть обнаружено по выстреливаемым ею из–под воды сигнальным патронам, которые в светлое время суток образуют цветной дым, а в темное время аналогичны цветным ракетам.

При обнаружении выдвижных устройств подводной лодки, буксируемого поплавка или буя, наличии включенных ходовых огней и белых постоянных огней аварийно–сигнальных буев или выстреливаемых сигнальных патронов судно должно немедленно уклониться, приведя их на кормовые курсовые углы, или застопорить машины, дать задний ход с тем, чтобы разойтись с подводной лодкой на безопасном расстоянии.

Мореплавателям, однако, следует иметь в виду, что корабли не всегда сопровождают проводящие учения или совершающие переходы подводные лодки.

### **Сигналы для обозначения аварийного состояния подводных лодок**

В тех случаях, когда подводная лодка находится в аварийном состоянии и не может всплыть, она выпускает свое место, выпуская на поверхность моря:

1) аварийно–сигнальный буй;

2) жидкое топливо и смазочное масло;

3) воздушные пузыри.

Подводные лодки Военно-Морского Флота РФ снабжены двумя аварийно-сигнальными буями, из которых один является носовым, другой кормовым.

Аварийно-сигнальные буй имеют форму усеченного конуса с плоским дном и сферической верхней частью (в отдельных случаях буй может иметь форму сплюснутого шара). Диаметр буя 0,9–1,25 м, высота 0,45–0,7 м. Корпус буя выступает над поверхностью воды на 0,4–0,6 м. Буй окрашен в красный цвет, причем в верхней части накрашены чередующиеся три красных и три белых сектора. На одном из белых секторов нанесена черным цветом буква Н или К. Буква Н означает носовой буй, К – кормовой буй. Дальность видимости буя 1,5–2,0 мили. В центре верхней части корпуса установлен белый частый огонь (70 проблесков в минуту) с дальностью видимости до 5 миль.

Мореплавателю, обнаруживший на поверхности моря признаки, обозначающие аварийное состояние подводной лодки, обязан с максимальной точностью определить место масляного пятна или выхода воздушных пузырей и донести об этом ближайшим российским портовым властям.

При обнаружении аварийно-сигнального буя необходимо немедленно сообщить в ближайший российский порт точное место буя, время обнаружения и установить связь с подводной лодкой по телефону аварийно-сигнального буя.

Для установления связи с подводной лодкой необходимо открыть крышку шахты буя (отдачей барашков или отвинчиванием накидной гайки ломиком), закрепить ее, вынуть из резинового чехла микротелефонную трубку и подать вызов нажатием на кнопку в торцевой части резиновой ручки. При получении ответа опустить кнопку и вести разговор. В этом случае дальнейшие действия мореплавателя будут полностью зависеть от конкретной обстановки, в которой находится подводная лодка и ее личный состав.

Судам, катерам и шлюпкам не разрешается швартоваться к аварийно-сигнальному бую и поднимать его на борт.

#### **Особенности расположения огней на подводных лодках**

Конструктивные особенности подводных лодок лишают их возможности безусловного соблюдения требований МППСС-72 относительно несения судовых огней.

Мореплавателям необходимо помнить особенности расположения судовых огней подводных лодок и принимать все меры предосторожности при расхождении с ними, особенно на фарватерах, в узкостях, при входах (выходах) в бухты и заливы.

Подводные лодки несут топовый огонь, расположенный в верхней части переднего среза ограждения рубки. Бортовые огни устанавливаются по бортам ограждения рубки в ее средней части (не выше 3/4 от высоты топового огня над надстройкой).

Подводные лодки могут нести один или два кормовых огня. При наличии одного огня он устанавливается в кормовой части надстройки или на заднем срезе вертикального стабилизатора. При наличии двух огней второй огонь устанавливается в кормовой части ограждения рубки.

Якорные огни располагаются: носовой – на надстройке в носовой части подводной лодки; кормовой – в кормовой части подводной лодки или на стабилизаторе, но ниже носового якорного не менее чем на 1 м. На подводных лодках, имеющих высокий стабилизатор (выше носового якорного огня), кормовой якорный огонь может быть исполнен из двух огней, установленных по бортам (сторонам) стабилизатора, освещающих совместно дугу горизонта в 360°.

Огни судна, лишенного возможности управляться, и другие круговые огни при необходимости могут подниматься над рубкой на специальном штоке высотой не менее 2,5 м.

Огни маневроуказания подводные лодки не несут. Для своевременного обнаружения их в узкостях и в районах интенсивного судоходства подводные лодки могут нести один или два специальных опознавательных проблесковых круговых огня оранжевого цвета (100 проблесков в минуту при равной продолжительности света и темноты). При наличии одного огня он устанавливается на крыше ограждения рубки в ее средней части и выше топового огня не менее чем на 1,5 м. При наличии двух огней второй огонь устанавливается в кормовой части подводной лодки или на стабилизаторе.

## **9. Особые случаи расхождения российских судов гражданских ведомств с кораблями ВМФ РФ**

При встречах российских судов гражданских ведомств с кораблями ВМФ РФ надлежит руководствоваться следующим:

1. Суда гражданских ведомств обязаны не прорезать строя соединений военных кораблей, уступать дорогу соединениям и отдельным кораблям, производящим специальные упражнения или стрельбы. В этих случаях военные корабли обязаны предупредить гражданские суда соответствующими сигналами по Международному своду сигналов.

2. Расхождение с одиночными военными кораблями, не занятыми проведением специальных упражнений, производится в соответствии с МППСС-72.

3. Ночью для обозначения военных кораблей при встрече с судами первые при необходимости включают на видном месте два круговых огня: верхний – белый, нижний – красный (гафельные), видимые на расстоянии не менее 3 миль.

## 10. Системы судовых сообщений

Системы судовых сообщений (системы) организованы в соответствии с требованиями Правила 11 главы V Международной конвенции СОЛАС-74 и Резолюции ИМО А.851(20) – 1997 г. Системы предназначены для обеспечения безопасности и эффективности судоходства и защиты окружающей среды в различных районах Мирового океана. Их деятельность предусматривает систематический обмен радиоинформацией между судами, находящимися на переходах, и береговыми структурами, осуществляющими контроль движения судов, их состояния, организацию помощи и устранения последствий возможного ущерба окружающей среде в случаях необходимости.

Участие судов в деятельности систем может быть как обязательным, так и добровольным. Радиоинформация, передаваемая судами, формализована по типам сообщений и по кодам содержания отдельных сведений в каждом типе сообщений. Вместе с тем, в отдельных национальных системах возможны отступления от указанного формата, вызванные местными условиями.

Формат сообщений, принятый в системах, обеспечивает также участие судов в деятельности служб управления движением судов (СУДС), развернутых, как правило, в прибрежных районах систем.

Сведения о системах помещены в руководстве «Системы судовых сообщений» № 9019, изд. ГУНиО МО, которое:

- обеспечивает ознакомление с основными требованиями к судовым сообщениям, порядком их составления, адресования и передачи;
- приводит сведения о глобальной и национальных системах, районах их действия и обслуживающих радиостанциях;
- определяет условия участия судов в деятельности систем;
- позволяет выбор средств и способов связи передачи сообщений в обычной обстановке и при чрезвычайных обстоятельствах.

## 11. Распространение информации по безопасности на море

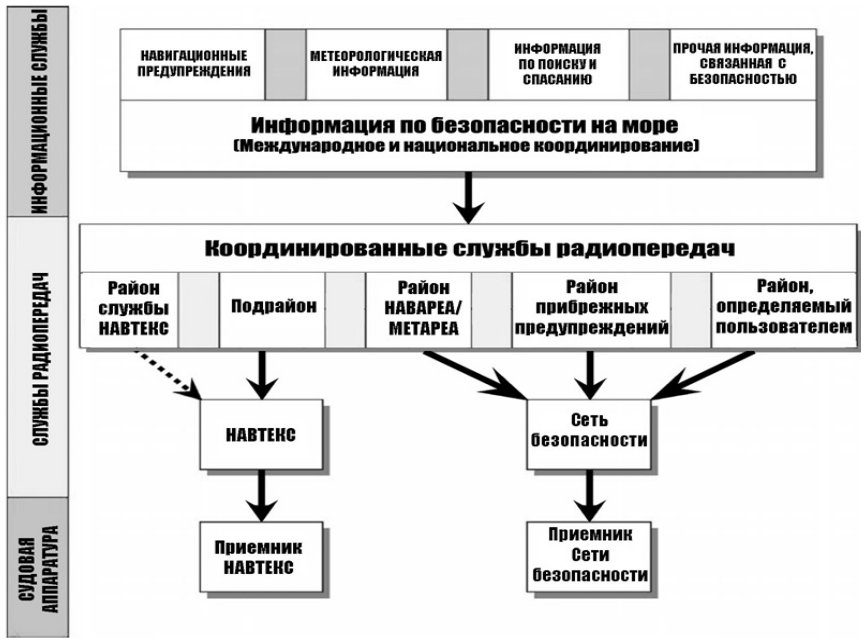
Служба информации по безопасности на море в ГМССБ является международно и национально координируемой сетью радиопередач, содержащих необходимую информацию для обеспечения безопасности на море, получаемой судами с помощью аппаратуры, автоматически контролирующей соответствующие передачи, отображающей информацию, касающуюся конкретного судна, и дающую возможность ее распечатки. Данная концепция проиллюстрирована на рис. 1.

Информация по безопасности на море жизненно необходима для всех судов. Отсюда важно применение общих стандартов для сбора, издания и распространения этой информации с целью обеспечения ею мореплавателей в понятном виде как можно быстрее.

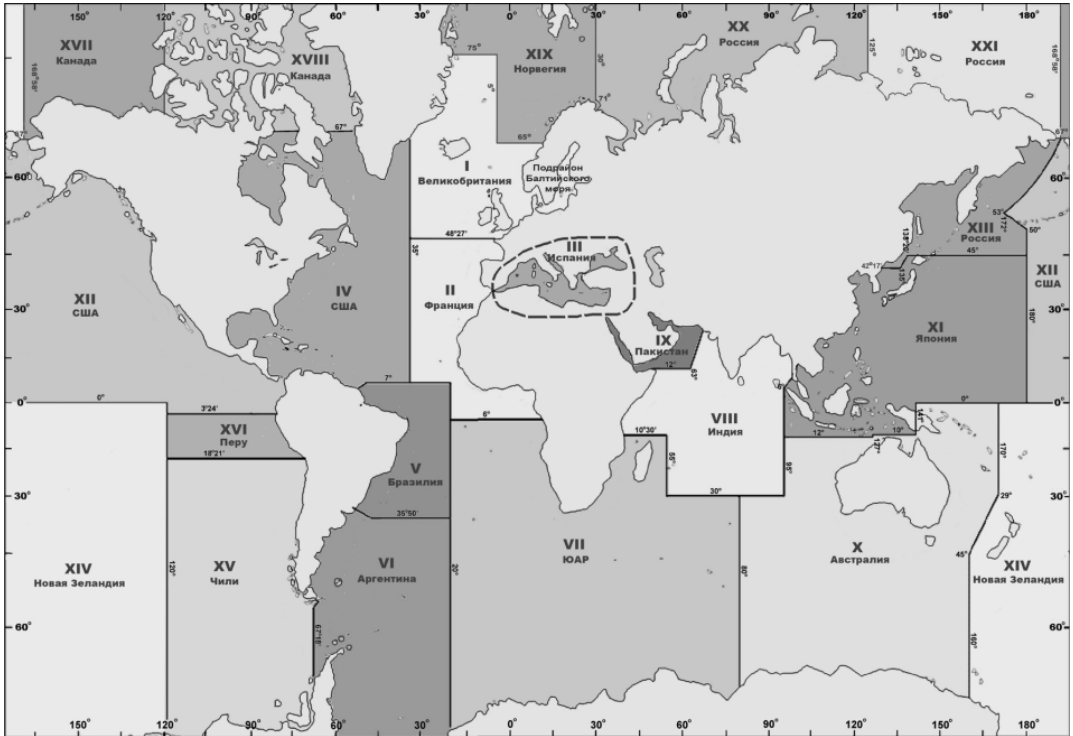
Организация, стандарты и методы, которые должны использоваться для распространения и приема информации по безопасности на море, определены резолюцией ИМО А.705(17) «Распространение информации по безопасности на море» с поправками.

С 1 января 2011 года действует пересмотренное совместное ИМО/МГО/ВМО Руководство по информации по безопасности на море, включающее переработанную информацию из резолюций А.705(17) «Распространение информации по безопасности на море» с поправками и А.706(17) «Всемирная служба навигационных предупреждений» с поправками. Руководство издано на русском языке в качестве пособия № 9026И, изд. УНиО МО.

## СЛУЖБА ИНФОРМАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ И СВЯЗИ ПРИ БЕДСТВИИ



Дең.1. Ȧ daaı eçaaıey neoaau EAĬ AĬ NNA



Дең.2. Daefı u Ĭ AAADAA ANĬ Ĭ



## 12. О навигационных предупреждениях, передаваемых по радио

Оповещение мореплавателей об изменениях навигационной обстановки и режима плавания в водах Мирового океана по радио осуществляется в рамках Всемирной службы навигационных предупреждений (ВСНП), разработанной Международной гидрографической организацией совместно с Международной морской организацией с целью координированной передачи навигационных предупреждений.

ВСНП является составной частью Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

ВСНП предусмотрено деление Мирового океана на 21 морской географический район. В каждом районе определен районный координатор – орган (страна), ответственный за координацию, сбор информации и объявление предупреждений НАВАРЕА на отведенный ему район. Схема районов НАВАРЕА показана на рис. 2.

Организация ВСНП приведена в книге № 9026И, изд. УНиО МО.

В прибрежных водах в рамках ВСНП организована передача прибрежных предупреждений ПРИП (COASTAL WARNINGS), координируемая национальными координаторами – прибрежными государствами.

Навигационные предупреждения, относящиеся к прибрежным водам, часто ограниченными пределами юрисдикции властей портов и гаваней, передаются как местные предупреждения (LOCAL WARNINGS). Местные предупреждения не входят в систему ВСНП.

Российская Федерация является координатором районов НАВАРЕА 13 ВСНП (северо-западная часть Тихого океана, включая Охотское море, западная часть Берингова моря и северная часть Японского моря), НАВАРЕА 20 и 21 ВСНП (арктические воды от меридиана 30° в. д. до меридиана 169° з. д.) и национальным координатором прибрежных предупреждений российских регионов в Каспийском, Черном, Балтийском, Баренцевом, Белом и Японском морях, в арктических морях по трассе Северного морского пути.

В рамках национальной системы навигационных предупреждений радиостанциями России объявляются НАВИП (предупреждения, передаваемые по радио на русском языке, об изменениях навигационной обстановки в водах открытого моря и прибрежных водах иностранных государств). В НАВИП включается навигационная информация из прибрежных предупреждений иностранных государств, а также полученная из других источников. Сведения о работе российских радиостанций, передающих навигационные предупреждения, помещены в расписаниях передач навигационных предупреждений и гидрометеорологических сообщений для мореплавателей, изд. УНиО МО.

Для получения полной информации об изменениях навигационной обстановки и режима плавания мореплавателям надлежит принимать предупреждения НАВАРЕА и ПРИП на район плавания, передаваемые районными и национальными координаторами.

## 13. Правила сигнализации с плавучих маяков, не находящихся на своих постах

1. Если плавучий маяк не находится на своем посту (штатном месте), независимо от того, сорван ли он с якоря или следует по назначению, он не несет маячного огня и не подает установленных для него как для маяка звуковых сигналов.

2. Плавучий маяк, сорванный с якоря, поднимает:

днем – два черных шара большого размера: один в носовой, а другой в кормовой части судна;

ночью – два красных огня: один в носовой, а другой в кормовой части судна.

Дневные отличительные сигналы, если возможно, спускаются.

Если обстоятельства не допускают возможности применения вышеуказанных дневных сигналов или если сигналы являются отличительными для данного плавучего маяка, то вместо черных шаров поднимаются красные флаги.

3. Кроме того, в качестве дополнительной меры предосторожности плавучий маяк, сорванный с якоря, поднимает сигналы:

днем – сигнал LO (Лима Оска) по Международному своду сигналов;

ночью – сжигает одновременно красный и белый фальшфейеры не реже чем через каждые 15 мин.

Если обстоятельства не позволяют применять фальшфейеры, то они заменяются открытием одновременно красного и белого огней.

4. Плавающий маяк, следующий по своему назначению, несет огни и подает туманные сигналы, установленные для судов на ходу; кроме того, если маяк следует под собственными машинами, то он несет дневные сигналы, указанные в п. 2.

## **14. О плавании в прибрежной зоне**

При плавании в прибрежной зоне мореплаватели должны иметь в виду следующее:

1) Обычные методы промера с применением эхолотов и лотов с междугалсовым расстоянием в десятки и сотни метров, в зависимости от масштаба карты, не обеспечивают обнаружение точечных, небольших размеров опасностей (отдельные камни, части затонувших судов, массивы, якоря, сваи и т. п.):

– подавляющая часть промера прибрежной зоны морей России и других государств мира выполнена эхолотами и лотами. Гарантию обнаружения опасностей небольших размеров могут дать только площадное обследование рельефа дна эхотралами и эхографами бокового обзора, а также гидрографическое траление жестким и полужестким тралами;

– действительный уровень моря в отдельных районах Мирового океана на конкретный момент плавания может оказаться значительно ниже предвычисленного (на десятки сантиметров, а в исключительных случаях и на метры);

– сведения об уровне моря могут своевременно не доходить до мореплавателей из-за отсутствия во многих прибрежных районах морей России и других государств достаточного количества средств наблюдения за колебаниями уровня моря и средств информации мореплавателей об этом.

2) При плавании в прибрежных и мелководных зонах мореплавателям рекомендуется:

– пользоваться откорректированными картами самого крупного масштаба;

– регулярно принимать и использовать передаваемую по радио оперативную навигационную информацию (НАВАРЕА, НАВИП, ПРИП), а также получать дополнительную информацию от мореплавателей, морских и портовых организаций;

– следовать только по рекомендованным путям или наиболее глубоководным частям проходов;

– учитывать возможное увеличение осадки судна, вызванное проседанием при малом запасе глубины под килем и креном.

Несмотря на высокую точность космических (спутниковых) навигационных средств, пользоваться ими следует осмотрительно, не пренебрегая другими возможностями для контроля за местоположением судна. Это особенно важно при приближении к берегу, плавании в узкостях или вблизи опасностей и в других случаях, когда использование классических методов навигации может оказаться более надежным.

## **15. О бывших опасных от мин районах и правилах плавания в них**

Бывшие опасные от мин районы в настоящее время, независимо от того протралены они или нет, являются опасными не более, чем районы с любой другой опасностью для мореплавания.

Однако, в этих районах все еще существует реальная опасность для постановки на якорь, лова рыбы придонными орудиями лова, подводных и дноуглубительных работ, подводных взрывов и плавания с вытравленной якорь–цепью.

Сведения о бывших опасных от мин районах в водах России и правила плавания в них помещены на картах и в книгах «Режим плавания судов . . . » № 4140, 4241, 4245 и 4440.

## **16. Морские режимные районы**

Районы, в которых плавание всех кораблей, судов и других плавающих средств запрещено, или районы, в которых плавание судов гражданских ведомств запрещено или плавание этих судов производится установленным порядком, являются морскими режимными районами.

Сведения о морских режимных районах помещены в книгах «Режим плавания судов . . . » № 4051, 4140, 4241, 4245 и 4440.

## 17. Районы, опасные в навигационном отношении

Районы, в которых особенно важно избегать аварийных происшествий и в которые все суда или суда определенных классов должны избегать заходить, являются районами, опасными в навигационном отношении.

Сведения о районах, опасных в навигационном отношении, помещены в книгах «Режим плавания судов . . . » № 4051, 4140, 4241, 4245 и 4440.

## 18. Обеспечение безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации

В рамках Международной Конвенции о континентальном шельфе прибрежному государству принадлежит право возводить, содержать или эксплуатировать на континентальном шельфе сооружения и иные установки, необходимые для разведки и разработки его естественных богатств, а также создавать зоны безопасности вокруг этих сооружений и установок и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны.

Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе Российской Федерации устанавливается международными договорами Российской Федерации и Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации» (№ 187-ФЗ от 30 ноября 1995 года) .

Вокруг искусственных островов, установок и сооружений устанавливаются зоны безопасности, которые простираются не более чем на 500 м от каждой точки внешнего края искусственных островов, установок и сооружений.

В интересах обеспечения безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации, **запрещаются** стоянка и передвижение всех судов, в том числе маломерных, за исключением судов, выполняющих аварийно-спасательные работы, ликвидацию разливов нефти и нефтепродуктов, осуществляющих ледокольное обеспечение искусственных островов, установок и сооружений, проводящих ремонтные работы и работы по обслуживанию искусственных островов, установок и сооружений, а также судов, следующих к искусственным островам, установкам и сооружениям, для осуществления посадки или высадки людей или для проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Капитану судна, следующего в зону безопасности для осуществления ледокольного обеспечения, проведения ремонтных работ и работ по обслуживанию искусственного острова, установки и сооружения, посадки или высадки людей или для проведения погрузочно-разгрузочных работ у искусственного острова, установки или сооружения, **надлежит**:

- при подходе к зоне безопасности за 3 мили до границы зоны безопасности связаться на 16 канале ОВЧ с лицами, ответственными за осуществление работ по созданию, эксплуатации и использованию искусственного острова, сооружения и установки;
- сообщить о подходе судна к зоне безопасности.

Вход упомянутым судам в зону безопасности до получения разрешения от ответственных лиц **запрещен**.

## 19. О предотвращении загрязнения морской среды

Для информации мореплавателей публикуются обобщенные положения международных конвенций по предотвращению загрязнения морской среды.

Все суда обязаны выполнять все применимые к ним положения действующих международных конвенций по предотвращению загрязнения окружающей среды:

*Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78)*, предусматривает меры по сокращению и предотвращению загрязнения морской среды как нефтью и нефтепродуктами, так и другими веществами, вредными для обитателей моря, которые перевозятся на судах или образуются в процессе их эксплуатации. Правила по предотвращению загрязнения с судов, охватывающие различные источники загрязнения, содержатся в шести Приложениях к МАРПОЛ 73/78. В настоящее время в мировом масштабе вступили в силу I, II,

III и V Приложения к Конвенции. С 4 апреля 1995 г. во исполнение Правила 26 Приложения I на борту каждого танкера валовой вместимостью 150 и более и каждого иного судна валовой вместимостью 400 и более, должен быть Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Резолюцией МЕРС 85(44), принятой 13 марта 2000 г., пересмотрено Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными жидкими веществами. 3 марта 1996 г. вступили в силу Правила контроля государства порта за выполнением эксплуатационных требований. Согласно этим правилам, государство порта имеет право не только проверки наличия документации на судне, но и знания экипажем судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения нефтью, вредными веществами и мусором.

В 1998 г. вступили в силу Правила № 2 и № 9 Приложения V МАРПОЛ 73/78. Правила требуют наличия на борту судна Журнала операций с мусором, Судового плана операций с мусором и набора плакатов, извещающих о правилах обращения с мусором. Резолюцией МЕРС 78(43), принятой 1 июля 1999 г., приняты поправки к правилам 13G и 26, а также к Свидетельству ЮОРР Приложения I и добавлено новое правило 16 в Приложение II к МАРПОЛ 73/78. Согласно указанным поправкам, правило 13G будет применяться к нефтяным танкерам дедвейтом 20 000 т и более, но менее 30 000 т, перевозящим в качестве груза жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, с 1 января 2003 г.

Новое правило 16 Приложения II к МАРПОЛ 73/78 вводит требование к судам валовой вместимостью 150 и более, которым выдается свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, одобренный Администрацией.

В отношении судов, к которым применяется также правило 26 Приложения I, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью. В этом случае название такого плана должно быть «Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря».

К *Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.*, принятой в г. Лондоне 30 ноября 1990 г., Российская Федерация присоединилась постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2009 г. № 607, которое установило, что районом ответственности национальной системы обеспечения готовности и реагирования на случай загрязнения нефтью являются внутренние морские воды, территориальное море и исключительная экономическая зона Российской Федерации.

*Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов 1972 г.* регламентирует меры по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов, которые могут представлять опасность для здоровья людей, наносить вред живым ресурсам моря, ущерб зонам отдыха или препятствовать другим законным видам использования моря. Каждая Сторона принимает на своей территории надлежащие меры с целью предотвращения действия в нарушение положений Конвенции и по наказанию за такие действия.

*Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г.* вступила в силу 3 мая 1980 г. В Конвенции предусмотрены меры по предотвращению загрязнения морской среды как сбросами предприятий промышленности, транспорта, сельского и коммунального хозяйства, так и сбросами с судов. Для осуществления целей Конвенции странами – участниками учреждена Комиссия по защите морской среды Балтийского моря (ХЕЛКОМ), одной из задач которой является разработка рекомендаций о мерах, относящихся к целям Конвенции.

В 1992 г. в целях развития, закрепления и совершенствования правового режима защиты морской среды района Балтийского моря были пересмотрены отдельные положения Хельсинкской конвенции, включены дополнительные положения и рекомендации и подписан новый текст Конвенции. Российская Федерация одобрила Конвенцию по защите морской среды района Балтийского моря постановлением Правительства РФ от 15 октября 1998 г. № 1202. Хельсинкская Конвенция 1992 г. вступила в силу 17 января 2000 г.

В соответствии с Правилom 7 Хельсинкской Конвенции 1992 г., которое вступило в силу с 1 июля 2000 г., все суда обязаны перед выходом из порта сдать на приемные портовые сооружения судовые отходы и остатки груза, которые запрещено сбрасывать в рамках Конвенции МАРПОЛ 73/78 или Хельсинкской конвенции.

Для того, чтобы улучшить состояние окружающей среды района Балтийского моря, Договаривающиеся стороны Хельсинкской конвенции разработали Стратегию Балтики по приемным портовым сооружениям и связанным с этим вопросам (далее – Стратегия Балтики), которая была одобрена в октябре 1995 г. на 21 сессии Хельсинкской Комиссии.

Основная цель Стратегии Балтики – значительно уменьшить эксплуатационные и ограничить нелегальные сбросы судовых отходов и, таким образом, предотвратить загрязнение района Балтийского моря. Другая цель – высокая приоритетность разработки экологически чистой технологии обработки судовых отходов, когда такие отходы удаляются на береговые приемные сооружения, как часть общей системы обращения с отходами во всех заинтересованных странах.

*Конвенция о защите Черного моря от загрязнения* ратифицирована 12 августа 1993 г. Конвенция регламентирует правила и условия сброса вредных веществ с судов в регионе Черного моря, признанного, как и регион Балтийского моря, «особым районом» в рамках конвенции МАРПОЛ 73/78. Для координации работы министерств и ведомств в Российской Федерации постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1993 г. № 1254 «О мерах по организации выполнения Конвенции о защите Черного моря от загрязнения» создана Межведомственная комиссия по Черному морю.

Выполнение национальных требований по охране морской среды от загрязнения регламентируется следующими документами:

*Правила охраны от загрязнения прибрежных вод морей (1984 г.)* регламентируют вопросы предупреждения и устранения загрязнения и засорения прибрежных вод морей и распространяются на территориальные воды (территориальное море) России, внутренние морские воды, устьевые области впадающих в море рек и континентальный шельф России, а также на прилегающую полосу суши шириной 2 км.

*Санитарные правила и нормы охраны поверхностных вод от загрязнения (1988 г.)* распространяются на все водотоки, водоемы на территории России, используемые или намеченные к использованию для различных нужд населения.

В перечисленных ниже документах разъяснены требования международных конвенций и национальных правил по охране морской среды от загрязнения с судов и приведены рекомендации по их выполнению.

*Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах (РД 31.04.17–97)*. Правила введены с 1 июля 1997 г. и устанавливают единый порядок регистрации в судовых документах операций с этими веществами. Правила содержат формы журналов нефтяных операций в машинном отделении и для нефтяных танкеров; грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом; операций со сточными водами и мусором; операций для судов, перевозящих вредные вещества в упаковке, грузовых контейнерах, съёмных танках насыпью и навалом или в автодорожных и железнодорожных цистернах. В Правила также включено «Руководство по предотвращению внесения нежелательных водных и патогенных организмов в результате сброса с судов водяного балласта и осадков», содержащееся в Резолюции КЗМС 50(31) ИМО, принятой 4 июля 1991 г. В руководстве приведена «Форма доклада о контроле за водяным балластом» и форма записи «Информации о принятом водяном балласте».

*Инструкция о порядке передачи сообщений о загрязнении морской среды*, введенная в действие 14 июня 1994 г. Инструкция устанавливает общий порядок передачи сообщений, предусмотренных законодательством Российской Федерации, а также международными договорами Российской Федерации о сбросе или возможном сбросе нефти или других вредных веществ в море с судов и других объектов (плавучие средства, искусственные острова, острова, установки и сооружения), о замеченных нарушениях правил по предотвращению загрязнения моря и об обнаруженных значительных разливах загрязняющих веществ, независимо от их происхождения.

## **20. Ограждение навигационных опасностей плавучими предостерегательными знаками**

1. Навигационные опасности, лежащие в прибрежных водах России, ограждаются в соответствии с описанием системы плавучего ограждения, помещенном в книге № 9028, изд. ГУНиО МО.

2. На картах, издаваемых Управлением навигации и океанографии Министерства обороны, показывается только штатное плавучее ограждение, т. е. постоянное ограждение навигационных опасностей (банок, мелей, рифов, скал и т. п.), бровок каналов и кромок фарватеров, затонувших судов, специальных районов, карантинных и якорных мест, а также районов или полигонов, которые длительное время являются запретными для плавания.

3. Информация о временном ограждении плавучими предостерегательными знаками запретных районов для плавания, постановки на якорь и лова рыбы, а также полигонов боевой подготовки публикуется во временных извещениях мореплавателям и объявляется в навигационных предупреждениях, передаваемых по радио. По этой информации корректура карт должна производиться карандашом.

4. Мореплаватели предупреждаются, что нельзя всецело полагаться на плавучее ограждение, особенно в течение ледового периода, штормовой погоды и во время замены летнего ограждения на зимнее.

5. Мореплаватели несут ответственность за повреждение средств навигационного оборудования в установленном законом порядке.

## **21. Об использовании международной спутниковой системы аварийного оповещения КОСПАС–САРСАТ**

1. В целях повышения безопасности мореплавания поправками 1988 г. к международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС–74) одобрено использование морскими судами Международной спутниковой системы КОСПАС–САРСАТ, предназначенной для обнаружения и определения местоположения судов и самолетов, потерпевших бедствие. Указанная система включена в состав технических средств Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

В соответствии с требованиями Конвенции все пассажирские и грузовые суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, должны быть оборудованы аварийными спутниковыми радиобуями-указателями местоположения системы КОСПАС–САРСАТ, работающими в полосе частот 406-406,1 МГц (АРБ–406). В ряде стран, включая Российскую Федерацию, требование по обязательному оснащению АРБ-406 распространено и на многие другие классы судов. В конце 2003 г. общее количество эксплуатационных АРБ–406 в мире уже составляло более 350 000 единиц, подавляющее большинство которых установлено на морских объектах.

2. Спутниковая система КОСПАС–САРСАТ предназначена для приема из любого района мира сигналов аварийных радиобуев АРБ–406, опознавания объекта, терпящего бедствие, автоматического определения по этим сигналам географических координат места аварии и оповещения о бедствии поисково-спасательных служб. Система может также работать с аварийными радиобуями, подающими сигналы на частоте 121,5 МГц (АРБ–121,5), но при этом не обеспечивается опознавание терпящего бедствие объекта и определение координат осуществляется с меньшей точностью. В соответствии с решением КОСПАС-САРСАТ с 1 февраля 2009 г. запланировано прекращение спутниковой обработки сигналов на частоте 121,5 МГц.

3. В состав системы КОСПАС–САРСАТ, кроме аварийных радиобуев, входят:

- искусственные спутники Земли (ИСЗ) России (типа КОСПАС) и США (типа САРСАТ), обращающиеся по полярным орбитам (высота 800–1000 км) и обеспечивающие прием и обработку сигналов АРБ и передачу информации на Станции приема и обработки информации (СПОИ);

- станции приема и обработки информации (СПОИ), которые расположены в различных районах мира. К концу 2003 г. в системе КОСПАС–САРСАТ функционировало 37 СПОИ, из которых три находятся на территории России (гг. Москва, Архангельск и Находка);

- координационные центры системы (КЦС, в России – Международный координационно-вычислительный центр (МКВЦ), расположенный в г. Москва), обеспечивающие взаимодействие с поисково-спасательными службами и с другими координационными центрами системы. К концу 2003 г. в системе КОСПАС-САРСАТ функционировало 25 КЦС.

Эксплуатационные характеристики системы КОСПАС–САРСАТ:

- вероятность принятия сигнала от АРБ–406 при одном проходе ИСЗ–0,98; погрешность определения координат – не более 5 км (для 90% случаев); среднее время доставки аварийной информации в поисково-спасательную службу не превышает 30 мин после включения АРБ–406 в высоких широтах и 1–2 ч – в экваториальных районах.

4. В России организацией, ответственной за обеспечение эксплуатации системы КОСПАС–САРСАТ, является Федеральное Государственное унитарное предприятие «Морсвязьспутник» Министерства транспорта Российской Федерации.

Адрес ФГУП «Морсвязьспутник»: 115230, г. Москва, Варшавское шоссе, 42.

Телефон: (095) 967–18–50, 967–18–57;

Факс: (095) 967–18–52.

E-mail: root@marsat.ru

5. Установке на российских судах подлежат только те типы АРБ-406 отечественного или иностранного производства, которые одобрены Морской Администрацией Российской Федерации. Такие АРБ-406 отвечают всем соответствующим национальным и международным технико-эксплуатационным требованиям.

АРБ-406 имеют гидростатическое устройство автоматического отделения, которое срабатывает при затоплении судна, и после свободного всплытия включается автоматически. Они имеют также механизм ручного отделения и включения. В корпус АРБ-406 встраивается радиомаяк, излучающий сигнал на частоте 121,5 МГц. Сигнал радиомаяка предназначен для обеспечения ближнего привода судов и самолетов, оборудованных УКВ радиопеленгаторами, на терпящий бедствие объект. АРБ-406 обладают положительной плавучестью и обеспечивают работу с водной поверхностью при любом волнении моря. Передача сигналов бедствия может также осуществляться при размещении АРБ-406 на открытой части судна, в шлюпке, на плоту и т. п.

6. Каждому АРБ-406 присваивается идентификационный номер, который прошивается в памяти радиобуя и указывается в формуляре на изделие. Идентификационный номер передается в посылке, излучаемой АРБ-406. По идентификационному номеру МКВЦ и поисково-спасательными службами производится опознавание судна, на котором установлен радиобуй.

В Российской Федерации для установки на морских судах могут использоваться АРБ-406, закодированные одним из следующих протоколов:

- морской протокол с Оповизателем морской подвижной службы (ОМПС);
- серийный морской протокол.

Морской протокол с Оповизателем морской подвижной службы (ОМПС):

ОМПС представляет собой комбинацию из девяти цифр, три первые из которых являются кодом страны. ОМПС может использоваться для кодирования АРБ-406, если он был выделен судну.

В дополнение к ОМПС должна быть закодирована следующая информация:

- порядковый номер конкретного АРБ-406, установленного на борту судна;
- тип приводного радиоустройства, встроенного в АРБ-406.

АРБ-406, установленный на судне и имеющий морской протокол пользователя с ОМПС, не подлежит перестановке на другое судно без перепрограммирования номера.

Серийный морской протокол:

Серийный идентификационный номер представляет собой комбинацию из семи цифр.

У каждого АРБ-406 с серийным морским протоколом должен быть свой идентификационный номер.

В дополнение к серийному идентификационному номеру должна быть закодирована следующая информация:

- код страны (код России - 273);
- номер Сертификата КОСПАС-САРСАТ по одобрению типа АРБ-406;
- тип приводного радиоустройства, встроенного в АРБ-406.

Серийный идентификационный номер, выделенный конкретному АРБ-406 с серийным морским протоколом, не должен повторяться в других радиобуях или перепрограммироваться в другие при замене.

7. Согласно международным и национальным требованиям, регистрация АРБ-406 в соответствующих национальных центрах является обязательной. Регистрация необходима для опознавания судна, передавшего сигнал бедствия, и должного планирования и осуществления поисково-спасательных операций. Регистрационная информация предназначена для поисково-спасательных служб.

Отсутствие регистрации или ненадлежащая регистрация АРБ-406 может привести к дополнительным затратам при проведении поисково-спасательной операции с вытекающей отсюда ответственностью. Вся юридическая и финансовая ответственность за своевременность и достоверность информации по регистрации АРБ-406, а также оперативное информирование об изменениях в данных по регистрации полностью лежат на судовладельце.

В Российской Федерации регистрация АРБ-406 и ведение электронной базы данных осуществляется Международным координационно-вычислительным центром КОСПАС-САРСАТ (МКВЦ, г. Москва).

Регистрации в МКВЦ подлежат все АРБ-406, установленные на судах, плавающих под флагом России.

Данные для регистрации передаются в МКВЦ по следующим каналам связи:

- факсу: (7 095) 926-93-75, 926-14-60;
- по электронной почте: smc@morflot.ru.

По всем вопросам регистрации АРБ-406 следует обращаться в МКВЦ или телефону. Телефон дежурного оператора МКВЦ: (095) 926-12-15 (круглосуточно).

При перестановке ранее зарегистрированного АРБ-406 с одного судна на другое требуется провести его перерегистрацию в МКВЦ.

Регистрационная информация должна содержать следующие данные:

1. ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР АРБ-406
2. ТИП ПРОТОКОЛА АРБ-406
3. КОД СТРАНЫ
4. СОДЕРЖАНИЕ ПОСЫЛКИ АРБ-406
5. МОДЕЛЬ АРБ-406
6. НОМЕР СЕРТИФИКАТА КОСПАС-САРСАТ об одобрении типа АРБ
7. ЗАВОДСКОЙ НОМЕР ИЗДЕЛИЯ
8. ТИП И НАЗВАНИЕ СУДНА
9. ПОРТ ПРИПИСКИ СУДНА
10. ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ
11. РАДИОПОЗЫВНОЙ СУДНА
12. ОПОЗНАВАТЕЛЬ МОРСКОЙ ПОДВИЖНОЙ СЛУЖБЫ (ОМПС)
13. СУДОВЛАДЕЛЕЦ
14. АДРЕС СУДОВЛАДЕЛЬЦА
15. ТОЧКИ КОНТАКТА ДЛЯ СВЯЗИ В СЛУЧАЕ АВАРИИ/БЕДСТИЯ
16. ФАКС, E-MAIL ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ РЕГИСТРАЦИИ АРБ-406

8. Аварийные радиобуи, установленные на судах, предназначены для использования только в реальных (не учебных) аварийных ситуациях и они не должны включаться при проведении учений любых видов. Следует также обеспечивать надлежащее обслуживание АРБ-406, не допуская его включения по халатности. Любое несанкционированное включение АРБ-406 может привести к ложному аварийному оповещению поисково-спасательных служб и вызвать финансовые расходы, ответственность за которые будет нести судовладелец, с судна которого был подан ложный сигнал.

9. При перестановке ранее зарегистрированного АРБ-406 с одного судна на другое требуется провести его перерегистрацию в МКВЦ, для чего необходимо послать регистрационную информацию по установленной форме, но вместо заголовка «РЕГИСТРАЦИЯ АРБ-406 КОСПАС-САРСАТ» указать «ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ АРБ-406 КОСПАС-САРСАТ». Незарегистрированные АРБ-406 в системе КОСПАС-САРСАТ не обслуживаются.

10. На судне должны иметься следующие документы:

- «Положение по использованию аварийных спутниковых радиобуев-указателей местоположения системы КОСПАС-САРСАТ на морских судах» № РД 31.62.03.04-00;
- подтверждение о регистрации АРБ-406 в МКВЦ;
- акт о ежегодной комплексной проверке АРБ-406.

## **22. О порядке нанесения на морские карты, издаваемые УНиО МО, границ зон национальной юрисдикции (внутренних морских вод, территориального моря, прилежащей, исключительной экономической и рыболовной зон и внешней границы континентального шельфа)**

1. Границы территориального моря, прямые исходные линии (границы внутренних морских вод), а также зоны национальной юрисдикции шириной до 24 миль включительно наносятся на морские карты масштаба 1:200 000 – 1:300 000. В случае отсутствия таких карт границы наносятся на карты масштаба 1:100 000 или 1:500 000.

2. Границы зон национальной юрисдикции шириной более 24 миль наносятся на карты масштаба 1:1 000 000 – 1:2 000 000, а в случае отсутствия таких карт – на карты ближайшего более мелкого масштаба.

3. В отдельных случаях допускается отступление от указанных масштабов, вызываемое географическими условиями, особенностями картографирования, разграничения или другими причинами.

4. Границы зон национальной юрисдикции иностранных государств наносятся на карты только при наличии достаточно авторитетных исходных материалов (национальные законодательные акты или картматериалы, международные договоры и т. п.), определяющих соответствующие границы.



## **23. Публикация сведений, полученных из иностранных источников**

1. Управление навигации и океанографии Министерства обороны публикует в своих изданиях и представляет для передачи по радио получаемую от иностранных государств информацию по вопросам, связанным с обеспечением безопасности мореплавания.

В настоящее время используется информация по безопасности мореплавания из Австралии, Азербайджана, Аргентины, Бельгии, Болгарии, Бразилии, Великобритании, Венесуэлы, Германии, Греции, Дании, Индии, Исландии, Испании, Италии, Канады, Китая, Кубы, Латвии, Литвы, Мексики, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Корея, Румынии, США, Таиланда, Турции, Украины, Уругвая, Филиппин, Финляндии, Франции, Хорватии, Чили, Швеции, Эстонии, ЮАР, Японии.

2. Публикуемые в изданиях УНиО МО данные о территориальном море (территориальных водах), исключительной экономической, рыболовной и других специальных зонах зарубежных государств, а также сведения об установлении этими государствами временно опасных, запретных или ограниченных для плавания районов заимствуются из иностранных источников.

Мореплаватели должны учитывать, что границы территориального моря (территориальных вод), исключительной экономической, рыболовной и других специальных зон, а также границы запретных районов могут быть нанесены на издаваемые УНиО МО карты лишь в том объеме, в каком иностранное государство обозначило на своих морских картах или опубликовало иным образом точные координаты границ. По этой причине информация в изданиях УНиО МО может появиться с задержкой или в неполном объеме.

3. Факт публикации указанных в п. 2 данных о территориальном море (территориальных водах), специальных зонах и запретных районах не означает, что они во всех случаях соответствуют общепризнанным нормам международного права или в какой-либо степени признаны Российской Федерацией. Эта информация публикуется исключительно в целях обеспечения безопасности мореплавания.

## **24. О районах боевой подготовки вооруженных сил иностранных государств**

К районам боевой подготовки относятся определенные районы внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны прибрежного государства, используемые им как полигоны подготовки своих вооруженных сил. В отдельных случаях запуска космических объектов, пуски ракет, артиллерийские стрельбы, бомбометание, подводные взрывы, взрывные работы, испытание военной техники и иные подобные действия могут проводиться во временно опасных морских районах. К временно опасным морским районам относятся морские районы, устанавливаемые государствами на определенный срок за пределами своей территории.

В связи с многочисленностью таких районов, а также из-за значительных различий в практике доведения иностранными государствами информации о них, поддержание на уровне современности сведений о границах и назначении (артиллерийские стрельбы, бомбометания, зенитные стрельбы и т. д.) районов боевой подготовки затруднительно. Часто боевая подготовка и испытания оружия проводятся вне пределов установленных районов и в том числе – на обширных акваториях открытых частей морей и океанов. Учитывая это, для обеспечения безопасности мореплавателям надлежит:

а) иметь в виду, что для прибрежных районов информация об опасных действиях, передаваемая в предупреждениях НАВАРЕА и НАВИП, может быть неполной; более полная информация на прибрежные воды (приблизительно до 200 миль от берега) передается в прибрежных предупреждениях соответствующих государств (национальных координаторов Всемирной службы навигационных предупреждений) на английском языке;

б) следить за предупредительными визуальными сигналами, поднимаемыми на кораблях и на берегу, во время проведения опасных действий; днем эти сигналы обычно представляют собой красные флаги, ночью – красные постоянные или проблесковые огни. Корабли и самолеты, проводящие ночные учения, могут подавать яркие красные или оранжевые вспышки.

Суда не должны заходить в районы боевой подготовки во время проведения в них опасных действий.

В случае, если судно все же окажется в районе боевой подготовки во время проведения стрельб, то оно должно продолжать идти прежними курсом и скоростью, а если обстановка препятствует этому, то покинуть район в кратчайший срок.

Следует учитывать, что на российских морских навигационных картах иностранные районы боевой подготовки показываются только в тех случаях, когда они показаны на морских навигационных картах соответствующих государств. В случаях, когда иностранные государства не показывают своих районов боевой подготовки на морских навигационных картах, а публикуют в извещениях мореплавателям перечни районов боевой подготовки с указанием их границ, такие перечни дублируются в ИМ УНиО МО.

Мореплавателям рекомендуется использовать эти перечни для нанесения районов боевой подготовки по маршруту перехода на навигационные карты, а также для справок в тех случаях, когда при объявлении по радио сведений об опасных действиях будет передан только номер района без указания координат.

Если иностранное государство издает специальные карты районов боевой подготовки, то аналогичные российские карты также издаются.

Районы боевой подготовки иностранных государств, показанные на российских картах ранее, могут не соответствовать опубликованным в ежегодных перечнях. В таких случаях следует руководствоваться сведениями, приведенными в последнем перечне районов боевой подготовки.

В российских лоциях приводятся только общие сведения о наличии районов боевой подготовки в том или ином географическом районе в соответствии со сведениями, приведенными в иностранных лоциях.

## **25. Системы разделения движения, рекомендованные и глубоководные пути в водах Мирового океана**

В целях повышения безопасности мореплавания в районах интенсивного судоходства устанавливаются пути и системы разделения движения судов.

Установленные пути и системы разделения движения предназначаются для использования судами в дневное и ночное время в любую погоду в водах, свободных от льда, или в легких ледовых условиях, когда не требуется специального маневрирования или ледокольной проводки.

Рекомендованные и глубоководные пути, находящиеся в пределах прибрежных вод РФ, показаны на навигационных картах, описаны в книгах «Режим плавания судов . . . » № 4051, 4140, 4241, 4245 и 4440 и в настоящем извещении не приводятся.

Плавание в системах разделения движения, расположенных в прибрежных водах РФ, должно осуществляться в соответствии с Правилем 10 МППСС–72, если местные правила не содержат иных требований.

Плавание в системах разделения движения, одобренных ИМО, должно осуществляться в соответствии с Правилем 10 МППСС–72. Правила плавания в остальных системах разделения движения устанавливаются прибрежными государствами, в водах которых они находятся. Эти правила приводятся в соответствующих руководствах и пособиях.

Ассамблея ИМО рекомендовала правительствам стран – членов ИМО привлекать к ответственности капитанов своих судов, следующих против установленного направления движения в любом районе, где учреждено разделение движения, одобренное ИМО.

Ниже приводится перечень систем разделения движения судов, рекомендованных и глубоководных путей, установленных в водах Мирового океана.

Системы, одобренные ИМО, в перечне отмечены звездочкой (\*).

### **Северный Ледовитый океан**

#### *Баренцево и Карское моря*

\* Системы разделения движения и рекомендованные пути вдоль северного побережья Норвегии от островов Рёст (67°30'N 12°00'E) до порта Вардё (70°21'N 31°06'E)

\* Система разделения движения в районе мыса Нордкин (71°08'N 27°40'E)

Система разделения движения на подходах к Кольскому и Мотовскому заливам (69°30.0'N 33°34.2'E)

Система разделения движения в районе мыса Святой Нос (68°15'N 39°50'E)

Система разделения движения в проливе Карские Ворота (70°24'N 57°58'E)

## Белое море

- Система разделения движения в районе маяка Терско-Орловский (67°25'N 41°25'E)
- Система разделения движения в районе островов Понойские Лудки (66°57'N 41°37'E)
- Система разделения движения в районе острова Сосновец (66°15'N 40°30'E)
- Система разделения движения в районе мыса Зимнегорский (65°29'N 39°29'E)

## Атлантический океан

- \* Система разделения движения в районе мыса Лендс-Энд (50°03'N 5°58'W)
- \* Система разделения движения к югу от островов Силли (49°40'N 6°24'W)
- \* Система разделения движения к западу от островов Силли (49°58'N 6°43'W)
- \* Система разделения движения в районе скал Смолс (51°45.5'N 5°53.0'W)
- \* Система разделения движения в Ливерпульском заливе (53°32'N 3°36'W)
- \* Система разделения движения в Северном проливе (55°20.6'N 6°02.3'W)
- \* Система разделения движения в проливе Те-Минч (57°25'N 6°54'W)
- \* Глубоководный путь между Внешними Гебридскими островами и островами Сент-Килда и Фланнан (58°00'N 7°36'W)
- \* Системы разделения движения и рекомендованные пути у юго-западного побережья острова Исландия (63°50'N 22°52'W)
- \* Система разделения движения в районе скалы Фастнет (51°19.3'N 9°30.6'W)
- \* Система разделения движения в районе острова Уэссан (48°43'N 5°35'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Финистерре (43°09'N 9°48'W)
- \* Система разделения движения в бухте Виго (42°12'N 8°52'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Рока (38°47'N 9°50'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Сан-Висенти (36°53'N 9°06'W)
- \* Система разделения движения в районе банки Ойо (35°55'N 6°09'W)
- \* Система разделения движения к востоку от острова Тенерифе (28°20'N 15°58'W)
- \* Система разделения движения к востоку от острова Гран-Канария (28°05'N 14°57'W)
- Система разделения движения на подходах к бухте Салданья (33°09'S 17°45'E)
- Система разделения движения на подходах к бухте Столовая (33°52'S 18°19'E)
- Система разделения движения в заливе Пласеншия (47°00'N 54°30'W)
- Система разделения движения в заливе Св. Лаврентия и устье реки Св. Лаврентия (48°00'N 61°00'W)
- Система разделения движения в заливе Сент-Джорджес (45°55'N 61°44'W)
- \* Система разделения движения на подходах к заливу Шедабакто (45°24.0'N 60°41.5'W)
- Система разделения движения на подходах к порту Галифакс (44°20'N 63°25'W)
- \* Система разделения движения в заливе Фанди (44°13'N 66°51'W)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Портленд (43°31'N 70°05'W)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Бостон (42°08'N 69°53'W)
- \* Система разделения движения на подходах к заливам Наррагансетт и Баззардс (41°06'N 71°24'W)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Нью-Йорк (40°30'N 69°26'W и 40°27'N 73°50'W)
- \* Система разделения движения на подходах к заливу Делавэр (38°45'N 74°56'W)
- \* Система разделения движения на подходах к Чесапикскому заливу (36°55'N 75°56'W)
- Система разделения движения в Чесапикском заливе (район мыса Смит) (37°53'N 76°10'W)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Уилмингтон (33°40'N 78°09'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Сан-Антонио (21°51'N 85°07'W)
- \* Система разделения движения в районе рифов Лос-Колорадос (22°24'N 84°46'W)
- \* Система разделения движения в районе архипелага Сабана (23°25'N 80°50'W)
- \* Система разделения движения в Старом Багамском проливе (22°35'N 78°07'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Матернильос (21°47'N 77°02'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Лукресия (21°12'N 75°35'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Майси (20°15'N 73°59'W)

### *Балтийское море*

- Система разделения движения на подходах к Выборгскому заливу (60°26.7'N 28°17.6'E)  
Система разделения движения в районе острова Сескар (60°03.5'N 28°27.2'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Соммерс (60°11.7'N 27°46.4'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Гогланд (59°58.5'N 27°01.2'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Родшер (60°00.4'N 26°40.4'E)  
\* Система разделения движения в районе маяка Кальбодагрунд (59°53.0'N 25°38.6'E)  
Система разделения движения в районе Таллинского залива (59°34.4'N 24°41.9'E)  
\* Система разделения движения в районе маяка Порккала (59°44.9'N 24°21.4'E)  
\* Система разделения движения в районе полуострова Ханко (59°31.6'N 22°41.4'E)  
\* Система разделения движения, глубоководные и рекомендованные пути в районе Аландских островов (59°47'N 19°42'E)  
\* Система разделения движения в проливе Норра–Кваркен (63°30'N 20°50'E)  
\* Система разделения движения в районе полуострова Кыпу (остров Хийумаа) (59°07.6'N 21°41.7'E)  
\* Глубоководный путь в центральной части Балтийского моря (56°00'N 18°00'E)  
\* Рекомендованный путь в районе острова Готланд (58°00'N 18°45'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Готланд (57°27'N 17°46'E)  
\* Системы разделения движения в районе банки Хобургс–Банк (56°36'N 18°28'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Норра–Мидшёбанкен (55°56'N 17°38'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Эланд (56°04.2'N 16°41.0'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Лавица–Слупска (54°51'N 17°00'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Адлергрунн (54°37'N 14°20'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Борнхольм (55°17'N 14°25'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Рюген (54°51'N 13°09'E)  
Система разделения движения и рекомендованные пути в Гданьском заливе (54°34.7'N 19°00.0'E)  
\* Система разделения движения в районе маяка Киль (54°29.5'N 10°17.6'E)  
\* Система разделения движения в районе маяка Фальстербурев (55°18.6'N 12°39.2'E)  
\* Система разделения движения между островом Спрогё и портом Корсёр (55°20.5'N 11°02.3'E)  
\* Система разделения движения и глубоководный путь южнее полуострова Гесер (54°25.1'N 12°04.0'E)  
\* Система разделения движения в проливе Зунд (56°03.3'N 12°39.3'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Хаттер–Барн (55°52.7'N 10°53.8'E)

### *Северное море*

- Системы разделения движения в заливе Осло-фьорд (59°20.1'N 10°35.8'E)  
Системы разделения движения на подходах к порту Ставангер (58°58'N 5°44'E)  
\* Системы разделения движения и рекомендованные пути вдоль южного и западного побережья Норвегии от порта Рисёр (58°43'N 9°15'E) до островов Уна (62°52'N 6°33'E).  
\* Система разделения движения на подходах к реке Эльба (54°00.0'N 8°06.6'E)  
\* Система разделения движения на подходах с запада к району Дойче–Бухт (54°10.5'N 7°00.0'E)  
\* Система разделения движения на подходах к заливу Яде (54°05.2'N 7°32.8'E)  
\* Система разделения движения островов Терсхеллинг – район Дойче–Бухт (53°43.4'N 6°00.0'E)  
\* Система разделения движения к северу от острова Влиланд (53°33.4'N 4°42.4'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Влиланд (53°20'N 4°35'E)  
\* Система разделения движения в районе острова Тексел (53°00'N 4°15'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Браун–Ридж (52°59.0'N 3°20.5'E)  
\* Система разделения движения Западной Фрисландии (53°44'N 4°00'E)  
\* Система разделения движения Восточной Фрисландии (54°06.7'N 5°40.0'E)  
\* Система разделения движения в районе банки Ботни–Граунд (53°49.5'N 3°15.0'E)  
\* Система разделения движения на подходах к порту Эймейден (52°30'N 4°08'E)  
\* Система разделения движения и глубоководный путь на подходах к порту Хук–ван–Холланд (51°59.8'N 3°30.0'E)  
\* Система разделения движения к северу от банки Норд–Хиндер (52°09.5'N 3°03.0'E)  
\* Система разделения движения к югу от банки Норд–Хиндер (51°39'N 2°25'E)

- \* Система разделения движения у банки Вест–Хиндер (51°21.2'N 2°25.2'E)
- \* Системы разделения движения в проходе Аутер–Пассидж (51°50'N 1°45'E)
- \* Система разделения движения на подходах к реке Хамбер (53°33.0'N 0°16.0'E)

#### *Пролив Ла–Манш*

- \* Система разделения движения и глубоководный путь в проливе Па–де–Кале и на подходах к нему (50°44.2'N 1°12.0'E)
- \* Глубоководный путь в районе мыса Антифер (49°50.0'N 0°20.3'W)
- \* Система разделения движения в районе скал Каскетс (49°57'N 2°39'W)

#### *Ирландское море*

- \* Система разделения движения в районе скал Таскар (52°08.5'N 6°03.8'W)
- Система разделения движения на подходах к бухте Дублин (53°20'N 6°01'W)
- \* Система разделения движения в районе островков Тэ–Скеррис (53°30.0'N 4°42.6'W)

#### *Средиземное море*

- \* Система разделения движения в Гибралтарском проливе (35°54'N 5°36'W)
- \* Система разделения движения в районе мыса Гата (36°34.8'N 1°57.7'W)
- \* Двусторонний рекомендованный путь в проливе Бонифачо (41°18'N 9°15'E)
- \* Система разделения движения в районе островов Кани (37°32'N 10°08'E)
- \* Система разделения движения в районе мыса Рас–эт–Гиб (Бон) (37°12'N 11°06'E)
- Система разделения движения в Мессинском проливе (38°14'N 15°37'E)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Пирей (37°45'N 23°41'E)
- Система разделения движения в проливе Вела–Врата (45°08'N 14°15'E)
- Система разделения движения к юго–западу от островов Палагружа (42°18'N 16°07'E)
- \* Система разделения движения на подходах к портам Думьят Новый и Порт–Саид (31°38'N 31°48'E и 31°39'N 32°29'E)
- \* Система разделения движения в проливе Дарданеллы, Мраморном море и проливе Босфор (40°01'N 26°10'E)
- Рекомендованный путь в Измирский залив (40°44'N 28°56'E)
- Система разделения движения в заливе Искендерун (36°35'N 35°50'E)

#### *Черное и Азовское моря*

- \* Система разделения движения в проливе Босфор, Мраморном море и проливе Дарданеллы (41°14'N 29°08'E)
- Система разделения движения от порта Бургас до мыса Калиакра (43°00'N 27°59'E)
- Система разделения движения на подходах к порту Констанца (44°03'N 28°47'E)
- Система разделения движения на подходе к гавани Мидия (44°17'N 28°44'E)
- \* Система разделения движения на подходах к портам Ильичевск, Одесса и Южный (46°16'N 30°56'E) (ИМО одобрены части I–V данной системы разделения движения)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Севастополь (44°37'N 33°17'E)
- Система разделения движения на подходе к порту Новороссийск (44°37'N 37°50'E)
- Система разделения движения в районе мыса Сарыч (44°21'N 33°40'E)
- \* Система разделения движения на подходах к Керченскому проливу с юга (45°00'N 36°30'E)
- Система разделения движения на подходах к Керченскому проливу с севера (45°35'N 36°42'E)
- Система разделения движения на подходах к Бердянскому и Таганрогскому заливам (46°32'N 36°49'E)

#### *Мексиканский залив*

- \* Система разделения движения на подходах к бухте Галвестон (29°08.7'N 94°25.8'W)

## Индийский океан

- \* Система разделения движения к югу от мыса Дондра (5°48'N 80°35'E)
- \* Система разделения движения в районе буровой платформы FA (34°50.1'S 22°00.0'E)
- \* Система разделения движения в районе банок Алфард (34°58.8'S 20°45.0'E)
- \* Система разделения движения к югу от полуострова Вильсонс–Промонтори (39°13'S 146°31'E)
- \* Система разделения движения в Бассовом проливе (38°46'S 148°09'E)

### *Красное море и Аденский залив*

- \* Система разделения движения в Суэцком заливе (28°50'N 32°55'E)
- \* Система разделения движения в проливе Тиран (27°58'N 34°28'E)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Янбу (24°02'N 38°01'E)
- \* Система разделения движения и глубоководный путь на подходах к порту Джизан (17°00'N 41°20'E)
- \* Система разделения движения в Баб–эль–Мандебском проливе (12°40'N 43°20'E)

### *Аравийское море, Оманский и Персидский заливы*

- \* Система разделения движения в Ормузском проливе (26°35'N 56°30'E)
- \* Система разделения движения в районе островов Тонб и Фарур (26°15'N 54°55'E)
- \* Система разделения движения между районами нефтяных вышек Заккум и Умм–Шайф (25°00'N 53°10'E)
- \* Система разделения движения на подходах к портам Рас–Таннур и Рас–эль–Джуайма (27°05'N 50°25'E)
- \* Системы разделения движения на подходах к портам Абдаллах, Эш–Шуайба и Эль–Ахмади (29°04.5'N 48°32.8'E)
- Глубоководный путь на подходах к селению Джубайль (27°14.5'N 49°57.0'E)
- \* Система разделения движения между районами нефтяных вышек Зулуф и Марджан (28°23'N 49°26'E)
- \* Система разделения движения к востоку от мыса Эль–Хадд (22°34'N 60°02'E)

## Тихий океан

- \* Система разделения движения в заливе Принс–Вильям (60°30'N 147°00'W)
- Система разделения движения в проливе Бротон (50°36.5'N 127°01.8'W)
- Система разделения движения на подходе к порту Ванкувер (49°10'N 123°21'W)
- \* Система разделения движения в проливе Джорджия (49°00'N 123°20'W)
- Система разделения движения в проливе Харо (48°27.0'N 123°10.6'W)
- \* Система разделения движения в проливе Хуан–де–Фука (48°15'N 124°00'W)
- Система разделения движения в заливе Пьюджет–Саунд (47°50.0'N 122°27.5'W)
- \* Система разделения движения на подходах к заливу Сан–Франциско (37°45'N 122°42'W)
- \* Система разделения движения в заливе Сан–Франциско (включая проход Золотые Ворота и фарватер Мейн–Шип–Чаннел) (37°50'N 122°24'W)
- \* Рекомендованные пути на подходе к заливу Сан–Франциско для судов валовой вместимостью 300 рег. т и более (36°47' N 122°30'W)
- \* Рекомендованные пути на подходе к заливу Сан–Франциско для судов с опасным грузом (36°47'N 122°45'W)
- \* Система разделения движения в проливе Санта–Барбара и на подходах к гаваням Лос–Анджелес–Харбор и Лонг–Бич–Харбор (33°40.0'N 118°17.5'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Салина–Крус (16°02'N 95°14'W)
- \* Рекомендованные пути на подходах к островам Галапагос с востока и запада (1°08'S 88°20'W; 1°20'S 92°25'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Талара (4°33'S 81°22'W)

- \* Система разделения движения на подходе к порту Пайта (5°02.1'S 81°11.0'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Салаверри (8°13'S 79°04'W)
- \* Система разделения движения на подходе к бухте Ферроль (9°07.3'S 78°39.0'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Кальяо (12°02'S 77°15'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Писко (13°43'S 76°17'W)
- \* Система разделения движения на подходе к бухте Сан-Николас (15°13.1'S 75°18.6'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Ило (17°39'S 71°26'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Арика (18°28'S 70°25'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Икике (20°11'S 70°12'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Антофагаста (23°39'S 70°29'W)
- \* Система разделения движения на подходах к бухте Кинтеро (32°44.8'S 71°35.0'W)
- \* Система разделения движения на подходах к порту Вальпараисо (32°58.0'S 71°37.5'W)
- \* Система разделения движения в бухте Консепсьон (36°35.0'S 73°01.5'W)
- \* Система разделения движения в бухте Сан-Висенте (36°41'S 73°13'W)
- \* Система разделения движения на подходе к порту Пунта-Аренас (53°13'S 70°50'W)
- Система разделения движения Урага в Токийском заливе (35°15.0'N 139°46.8'E)
- Полоса движения Наканосе в Токийском заливе (35°22.0'N 139°45.5'E)
- Система разделения движения Ираго в заливе Исе (34°34'N 137°00'E)

#### *Японское море*

- Система разделения движения к S от островов Соан-Кундо (34°04.5'N 126°30.8'E)
- Система разделения движения к N от островов Комундо (34°07.4'N 127°20.0'E)
- Система разделения движения в заливе Йосухэман (34°40.0'N 127°56.0'E)
- Глубоководный путь в заливе Йосухэман (34°47.0'N 127°49.0'E)
- Система разделения движения к NNW от острова Хондо (34°35.0'N 128°42.8'E)
- Система разделения движения в проливах Кадок и Пудо и в бухте Чинхэман (34°59.0'N 128°47.8'E)
- Система разделения движения: на подходе к порту Пусан (35°04.0'N 129°07.8'E) и в западной части порта (35°02.0'N 129°01.2'E)
- Система разделения движения на подходе к Новой гавани порта Пхохан (36°02.2'N 129°27.7'E)

#### *Внутреннее Японское море*

- Система разделения движения пролива Акаси (34°37.2'N 135°00.0'E)
- Система разделения движения в проливе Курусима (34°07'N 133°00'E)
- Система разделения движения Бисан Восточный (34°25.0'N 133°58.1'E)
- Полоса движения Уко Восточный (34°25.0'N 133°59.1'E)
- Полоса движения Уко Западный (34°24.2'N 133°56.8'E)
- Полоса движения Бисан Северный (34°21.3'N 133°43.7'E)
- Полоса движения Бисан Южный (34°20'N 133°45'E)
- Система разделения движения Мидзусима (34°24.0'N 133°47.7'E)

#### *Желтое море*

- Системы разделения движения в проливе Мэмуль-Судо (34°10'N 125°39'E; 34°30'N 125°36'E)
- Система разделения движения к W от островка Ондо (36°42.0'N 125°56.5'E)
- Система разделения движения на подходах к порту Инчхон (37°20'N 126°27'E)
- Система разделения движения на подходах к порту Далянь (38°48.0'N 121°46.2'E)
- \* Система разделения движения к востоку от мыса Чэншаньцзяо (37°23'N 122°50'E)

#### *Восточно-Китайское море*

- Системы разделения движения на подходах к порту Шанхай (31°06.2'N 122°41.6'E)

Системы разделения движения на подходе к порту Цзилун (25°11'N 121°45'E)  
Система разделения движения на подходах к гавани Тайчжунган (24°17.5'N 120°28.3'E)  
Системы разделения движения на подходах к порту Гаосюн (22°37'N 120°16'E)

*Филиппинское море*

Система разделения движения к северо-востоку от острова Себу (11°17.5'N 124°06.1'E)  
Система разделения движения на подходе к порту Себу с юга (10°15.0'N 123°53.3'E)

*Южно-Китайское море, Малаккский и Сингапурский проливы*

Системы разделения движения на подходах к порту Сянган (Гонконг) (22°12.8'N 114°10.0'E)  
Система разделения движения на подходе к проливу Хайнань с Е (20°20'N 110°49'E)  
Система разделения движения в проливе Верде (13°34'N 121°06'E)  
Системы разделения движения во входе в Манильскую бухту:  
в Северном проходе (14°24.8'N 120°35.0'E), в Южном проходе (14°20.0'N 120°37.6'E)  
Система разделения движения на подходах к порту Бинтулу (3°20'N 112°56'E)  
Система разделения движения в Сиамском заливе к Е от острова Сичанг (13°08'N 100°51'E)  
\* Системы разделения движения в Малаккском проливе (2°53'N 100°55'E) и в Сингапурском проливе (1°15'N 104°00'E)  
Глубоководный путь в Малаккском проливе (2°13'N 101°39'E)  
Глубоководный путь в Сингапурском проливе (1°08'N 103°46'E)



## 26. Сокращения и условные обозначения, принятые в извещениях мореплавателям

### Страны

А. . . . .	Австралия	Ниг. . . . .	Нигерия
Аз. . . . .	Азербайджан	Нид. . . . .	Нидерланды
АНДР . . .	Алжир	ОАЭ . . . .	Объединенные Арабские Эмираты
Арг. . . . .	Аргентина	Пак. . . . .	Пакистан
АРЕ . . . .	Египет	Порт. . . . .	Португалия
Б. . . . .	Болгария	П. . . . .	Польша
Банг. . . . .	Бангладеш	РА . . . . .	Республика Албания
Бельг. . . . .	Бельгия	Р. . . . .	Румыния
Браз. . . . .	Бразилия	РК . . . . .	Республика Корея
В. . . . .	Великобритания	РМ . . . . .	Республика Мозамбик
Венес. . . . .	Венесуэла	РФ . . . . .	Российская Федерация
Г. . . . .	Германия	СА . . . . .	Саудовская Аравия
Гр. . . . .	Греция	САР . . . . .	Сирия
Груз. . . . .	Грузия	Син. . . . .	Сингапур
Д. . . . .	Дания	СЧ . . . . .	Сербия, Черногория
И. . . . .	Италия	США . . . . .	Соединенные Штаты Америки
Ин. . . . .	Индонезия	Т. . . . .	Турция
Инд. . . . .	Индия	Таил. . . . .	Таиланд
Исл. . . . .	Исландия	У. . . . .	Уругвай
Исп. . . . .	Испания	Укр. . . . .	Украина
ЙР . . . . .	Йеменская Республика	Ф. . . . .	Финляндия
К. . . . .	Колумбия	Фил. . . . .	Филиппины
Кан. . . . .	Канада	Фр. . . . .	Франция
КНДР . . .	Корейская Народная Демократическая Республика	Хорв. . . . .	Хорватия
КНР . . . .	Китай	Черногор. . . . .	Черногория
Кув. . . . .	Кувейт	Ч. . . . .	Чили
Лат. . . . .	Латвия	Ш. . . . .	Швеция
Лив. . . . .	Ливан	Э. . . . .	Эквадор
Лит. . . . .	Литва	Эст. . . . .	Эстония
М. . . . .	Мальта	ЮАР . . . . .	Южно-Африканская Республика
Мекс. . . . .	Мексика	Я. . . . .	Япония
Н. . . . .	Норвегия		
НЗ . . . . .	Новая Зеландия		

### Характер огней

П . . . . .	Постоянный	Прер О Ч	Прерывистый очень частый
Зтм . . . . .	Затмевающийся	У Ч . . . . .	Ультрачастый
Зтм (2) . . .	Групповой затмевающийся	Прер У Ч	Прерывистый ультрачастый
Зтм (1+2) . .	Сложный групповой затмевающийся	П Зтм . . . .	Постоянный с затмевающимся
Изо . . . . .	Изофазный		
Пр . . . . .	Проблесковый		

Пр (2) . . . .	Групповой проблесковый	П Зтм (3)	Постоянный с групповым затмевающимся
Пр (2+1) . .	Сложный групповой проблесковый	П Изо . . .	Постоянный с изофазным
Дл Пр . . . .	Длительнопроблесковый	П Пр . . . . .	Постоянный с проблесковым
Дл Пр (2)	Групповой длительнопроблесковый	П Пр (4) . .	Постоянный с групповым проблесковым
Мо (Б) . . . .	По азбуке Морзе	П Дл Пр	Постоянный с длительнопроблесковым
Ч . . . . .	Частый (частопроблесковый)	Пер . . . . .	Переменный
Ч (3) . . . . .	Групповой частый	Пер Зтм . .	Переменный затмевающийся
Ч (6) Дл Пр	Групповой частый с длительным проблеском	Пер Пр . . .	Переменный проблесковый
Прер Ч . . . .	Прерывистый частый	Пер Пр (2)	Переменный групповой проблесковый
О Ч . . . . .	Очень частый		
О Ч (3) . .	Групповой очень частый		
О Ч (6) Дл Пр	Групповой очень частый с длительным проблеском		

*Элементы характеристик огней*

15М . . . . .	Дальность видимости огней в морских милях	2 Кр П . . .	Два красных постоянных огня, расположенные на одном знаке
(2) . . . . .	Количество проблесков (затмений) в группе	2 верт Кр П	Два красных постоянных огня (расположенные по вертикали)
(2+3) . . . . .	Две группы, состоящие из двух и трех проблесков (затмений)	2 гориз Кр П	То же (расположенные по горизонтали)
Пр 5с 3М (тр)	Огонь проблесковый, период 5с, дальность видимости 3 мили, зажигается по требованию или по надобности	Бл О Ч (3) 5с	Огонь белый групповой очень частый. Периодически повторяющиеся группы из 3 очень частых проблесков, период 5с
15с . . . . .	Период в секундах		
(скт) . . . . .	Секторный	Бл Ч (6) Дл Пр	
Бл Кр Пр (2) 10с		15с . . . . .	Огонь белый групповой частый с длительным проблеском. Периодически повторяющиеся группы из 6 частых проблесков с одним длительным (продолжительностью не менее 2с) проблеском, период 15с
15/10М . . . . .	Огонь белый и красный групповой проблесковый, два проблеска, период 10с, дальность видимости белого 15 миль, красного 10 миль		
Бл Мо (Б) 12с			
7М . . . . .	Огонь белый, у которого сочетание проблесков и темноты соответствует букве «Б» по азбуке Морзе, период 12с, дальность видимости 7 миль		

### Цвет огней

Бл . . . . .	Белый
Жл . . . . .	Желтый, оранжевый
Зл . . . . .	Зеленый
Кр . . . . .	Красный
Сн . . . . .	Синий
Фл . . . . .	Фиолетовый

### Окраска средств навигационного оборудования

б . . . . .	Белый	ср . . . . .	Серый, серебристый
ж . . . . .	Желтый, оранжевый, янтарный	фл . . . . .	Фиолетовый
зл . . . . .	Зеленый	ч . . . . .	Черный
к . . . . .	Красный	ч ж . . . . .	Черный и желтый
корич . . . . .	Коричневый	чжч . . . . .	Черный, желтый и черный
сн . . . . .	Синий, голубой		

### Звукосигнальные средства навигационного оборудования

Взр. . . . .	Взрывы	Колок . . . . .	Колокол
Гонг . . . . .	Гонг	Пушка . . . . .	Пушка
Горн . . . . .	Горн, наутофон, тай- фон, звукосигнальная динамическая установка	Све . . . . .	Свисток, ревун, гу- док
Диа . . . . .	Диафон	Сир . . . . .	Сирена

### Станции

гидр. . . . .	Гидрологическая	РПС . . . . .	Радиопеленгаторная
гм. . . . .	Гидрометеорологи- Ческая	с. . . . .	Сигнальная
л. . . . .	Лоцманская	сп. . . . .	Спасательная
мет. . . . .	Метеорологическая	тф. . . . .	Телеграфная
РЛС . . . . .	Радиолокационная		
Р (тр) . . . . .	Радиостанция службы ЩТГ (QTG) (рабо- тает по запросу для пеленгования)		

*Навигационные предупреждения и гидрометеорологические сообщения,  
передаваемые по радио*

НАВАРЕА ПРИП	NAVAREА COASTAL WARNINGS LOCAL WARNINGS	Районные предупреждения Прибрежные предупреждения  Местные предупреждения
НАВИП	–	Навигационные предупреждения по прибрежным водам иностранных государств и водам открытого моря
Г/Л	HYDROLANT	Навигационные предупреждения по Атлантическому океану
Г/П	HYDROPAC	Навигационные предупреждения по Тихому и Индийскому океанам
МЕТЕО	METWAR- NINGS	Гидрометеорологические сообще- ния

*Разные*

АИС . . .	Автоматическая иденти- фикационная система	м . . . . .	Метр
АРМк . . .	Аэрорадиомаяк	МГц . . . . .	Мегагерц
Бол. . . . .	Большой	мкс . . . . .	Микросекунда
БПУ . . . . .	Буровая плавучая установка	мм . . . . .	Миллиметр
Верх. . . . .	Верхний	М . . . . .	Миля
В . . . . .	Вольт	мин . . . . .	Минута
вост. . . . .	Восточный	м. . . . .	Море
Вып. . . . .	Выпуск	Молч. . . . .	Молчание
г. (гг.) . . . . .	Город (города)	мс . . . . .	Миллисекунда
Гц . . . . .	Герц	ог. . . . .	Огонь
Доп. . . . .	Дополнение	ог. ДВ . . .	Огонь датчика види- мости
Ж . . . . .	По журналу донесений	ог. и зн. . .	Огни и знаки
зал. . . . .	Залив	отм. . . . .	Отмена
зап. . . . .	Западный	Пл. Мк . . .	Плавучий маяк
зн. . . . .	Знак	ПС . . . . .	Положение сомни- тельно
ИМ . . . . .	Извещения мореплавателям	ПП . . . . .	Положение приближенно
ИМ УНиО МО	Извещения мореплава- телям Управления навига- ции и океанографии Мини- стерства обороны	ППК . . . . .	Пункт для потерпевших кораблекрушение
изд. . . . .	Издание	п. (пп.) . . .	Пункт (пункты)
изм. . . . .	Изменение	РЛМк . . . . .	Радиолокационный маяк
кбт . . . . .	Кабельтов	РЛМк (отв)	Радиолокационный маяк-ответчик
кВт . . . . .	Киловатт	РЛМк (клб)	Радиолокационный маяк для калибровки
кГц . . . . .	Килогерц		судовых радиолокацион- ных станций
ККС	Контрольно-корректи- рующая станция	РЛО . . . . .	Радиолокационный ориентир
км . . . . .	Километр	РЛП . . . . .	Радиолокационный отражатель
кн. . . . .	Книга		Радиомаяк
кнч. . . . .	Конический		Радиомаяк секторный
л. . . . .	Лист		
Лаз . . . . .	Лазерный огонь		
Мк . . . . .	Маяк		

РТСНО	Радиотехнические средства навигационного оборудования	1203 (П) . . .	Извещение мореплавателям № 1203 предварительное
разд. . . . .	Раздел	*1203 . . . . .	Извещение мореплавателям № 1203 содержит сведения из источников РФ
см . . . . .	Сантиметр		
См. . . . .	Смотря		
СНО . . . . .	Средства навигационного оборудования	Карта 12115(1)	Карту 12115 надлежит откорректировать только по пункту 1 извещения мореплавателям
сев. . . . .	Северный		
с . . . . .	Секунда		
ст. . . . .	Станция		
стб . . . . .	Столбовидный		
сут. . . . .	Сутки	1231.1П-81	Приложение 1981 г. к книге 1231.1
сфр . . . . .	Сферический		
Строб . . . . .	Стробированный огонь	1411Д1-83	Дополнение № 1 – 1983 г. к книге 1411
цлдр . . . . .	Цилиндрический		
Ств. Зн. . . . .	Створный знак	1411С-84	Сводная корректура 1984 г. к книге 1411
стр. . . . .	Страница		
СС . . . . .	Существование сомнительно	Н . . . . .	Новая
тм. . . . .	Темнота	НИ . . . . .	Новое издание
т . . . . .	Тонна	ВИ . . . . .	Возобновление издания
ч . . . . .	Час(ы)	ПИ . . . . .	Прекращение издания
южн. . . . .	Южный	ИЗ . . . . .	Изъята
UTC . . . . .	Всемирное координированное время	ПН . . . . .	Присвоен номер
Е . . . . .	Восток	ПГ . . . . .	Пригодный год печати
N . . . . .	Север	ИК . . . . .	Исправление каталога
S . . . . .	Юг	ППТ . . . . .	Карта подготовлена к изданию с использованием Технологии печати карт по требованию
W . . . . .	Запад		
1203 (В) . . . . .	Извещение мореплавателям № 1203 временное		

*Редактор И. И. Викторов*

*Технический редактор Е. В. Тимофеева*

---

Сдано в производство 25.12.2013.

Формат 70×108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Подписано в печать 25.12.2013.

Бумага офсетная.

Гарнитура Школьная.

Печать офсетная.

Усл. печ. л. 3,50.

Тираж 55 экз.

Изд. № 131.

Заказ 251.

---

Подготовлено к изданию в ЦКП ВМФ. 191167, Санкт-Петербург, ул. Атаманская, 2

Отпечатано в ЦКП ВМФ. 191167, Санкт-Петербург, ул. Атаманская, 2