

Правила движения судов по новой системе

С 1 июля 2010 г. вступает в действие новая система.

(О введении Закона о частичных поправках к Закону о портах и Закону о безопасности на море)

Предыстория внесения поправок

Принимая во внимание случаи возникновения кораблекрушений, а также изменения в окружающей обстановке, касающейся морского транспорта, например, распространения Автомастической Идентификационной Системы (АИС), а также преследуя цель обеспечения безопасности морского транспортного движения, **в июле 2009 г. был опубликован "Закон о частичных поправках к Закону о портах и Закону о безопасности движения на море"**, в котором было принято решение:

- об организации новой навигационной системы, отвечающей особенностям морских регионов;
- об установлении новых мер и маневрирования, оказывающей помощь при плавании судна.

На основании этого закона, приводится в действие новая система в правилах движения морского транспорта. Эта система **вступает в силу с 1-го июля 2010 г. (частичные изменения, касающиеся предварительного извещения о плавании по водному пути или по линии фарватера начнут действовать с 1 июня 2010 г. (см. стр 13-14), а изменения, касающиеся указания маршрута в морских зонах вблизи светящихся буйев водного пространства на подходе к Токио — с 1 октября 2010 г. (см. стр. 7), поэтому мы просим всех, кто имеет к этому отношение внимательно ознакомится, и понять основные принципы системы и ее содержание.**

Страница

Мера, устанавливаемая в помощь судам для обеспечения безопасности судоходства	1-2
Указание ожидания вне линии водного пути.....	3-4
Правила судоходства по водному пути пролива Курусима	5-6
Правила судоходства в морской зоне за линией водного пути.....	7-10
Мера оповещения курса судна с использованием АИС.....	11-12
Расширение категории судов, подпадающих под правило, по которому необходимо оповещать курс следования (суда, которые должны сообщать о времени захода на водный путь)	13
Эффективное регулирование движения транспорта по водным путям в акватории порта с использованием АИС	14
Меры безопасности в порту в плохих погодных условиях	14

Управление Безопасности на Море Японии



Мы любим и охраняем море Японии!

Мера, устанавливаемая в помощь судам для безопасного судоходства

(примечание) Особые суда
Следующие суда, плавающие в морской зоне, в которой прослушивание передаваемой информации является обязательным, попадают в категорию особых судов:
— Суда, длина которых 50 метров и более (за исключением пролива Каммон)
— Суда, валовая вместимость которых превышает 300 рег. т (только в проливе Каммон).

В принципе, и до сих пор Управления Безопасности на Море Японии в морских зонах, в которых наблюдается повышенное скопление морского транспорта, устанавливались Службы Движения Судов, и всегда предоставлялась информация о погоде с целью обеспечения безопасности движения судов. Сейчас же, с введением новой системы, мы будем прилагать еще большие усилия, чтобы повысить уровень нашего сервиса.

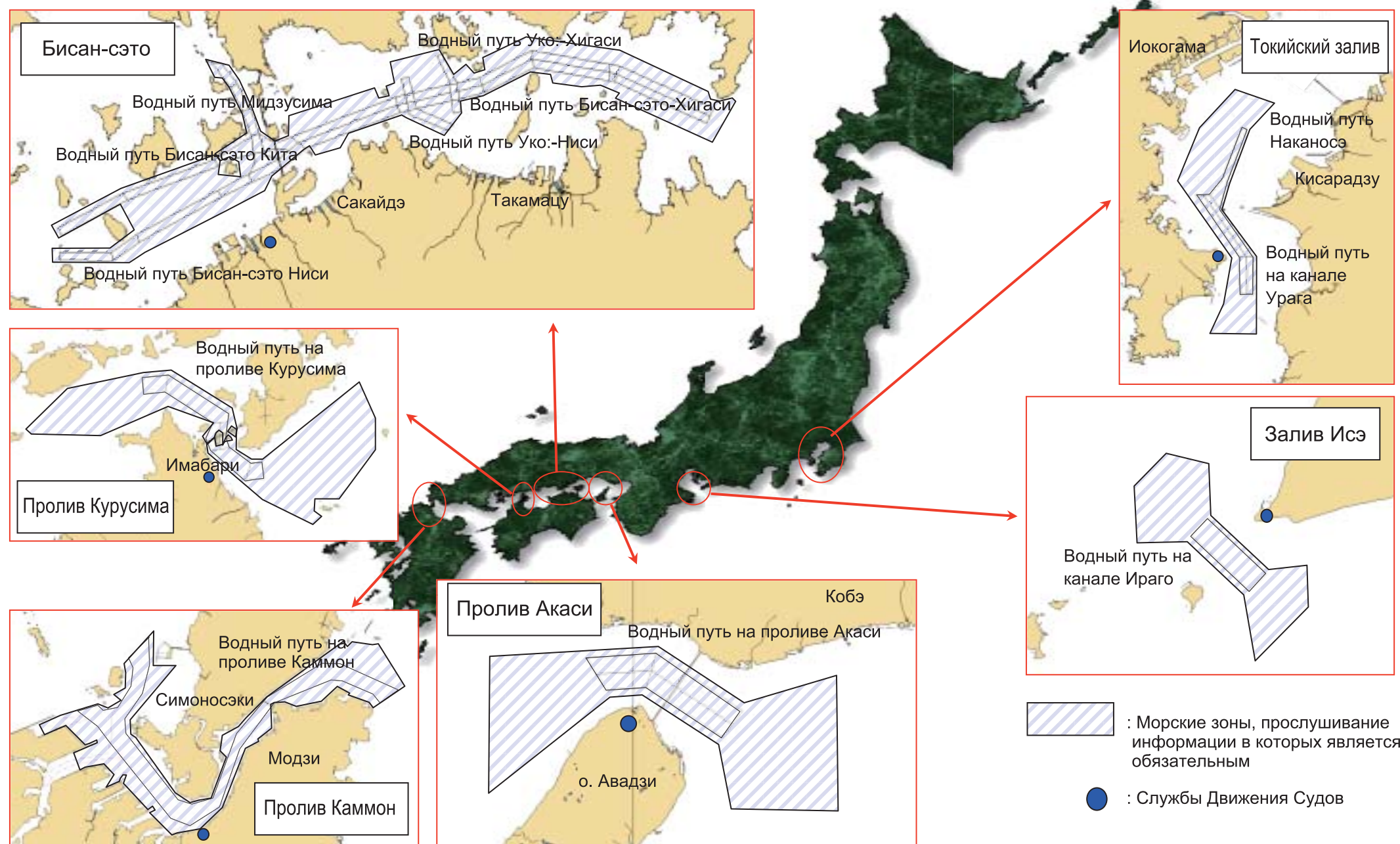


Проверьте заранее коммуникационное оборудование!
По новому Закону о частичных поправках к закону о портах и правилах безопасности движения судов, с 1 июля **прослушивание информации**, предоставляемой Береговой Охраной **является обязательным**.
В целях предотвращения возникновения опасных ситуаций в случае необходимости по каналам связи передается предупреждение об опасностях. Также Управление Безопасности на Море может потребовать отчет о проделанных мерах на основании переданного предупреждения.

Представление информации, а также предупреждения об опасности осуществляются по радиоканалам международной системы VHF. Однако в некоторых случаях иногда информация предоставляется по судовому телефону.

* Информация и предупреждение об опасности, предоставляемые Управления Безопасности на Море, передаются с целью оказания помощи для принятия решения штурману судна. Они не являются конкретными предписаниями по способу управления судном.

<Морские зоны, прослушивание информации в которых является обязательным>



Особые суда (см. примечание), плавающие в этих морских зонах обязаны самостоятельно **прослушивать информацию** Управление Безопасности на Море и **принимать соответствующие меры для обеспечения безопасности**.



Управлением Безопасности на Море предоставляется следующая информация:
<Предоставляемая информация>
— информация о способе плавания;
— информация о возникновении препятствий (рифов) для транспорта;
— информация об опасных морских зонах;
— информация, касающаяся плавания судна с ограниченными возможностями управления;
— информация, касающаяся курса других особых судов, находящихся на чрезмерно близком расстоянии;
— иная информация, передача которой была признана необходимой для плавания.

Указания ожидания за пределами водного пути

На водных путях, установленных в Токийском заливе, заливе Исэ и море Сэтонай, в некоторых случаях, когда наблюдается плохая видимость, например, из-за морской дымки, с целью обеспечения безопасности движения судов, следующих этим курсом, иногда [УБМ] дается указание об ожидании вне линии водного пути.



<Правила безопасности движения на море>

<Правила, при которых отдается указание ожидания вне водного пути или за его пределами, а также суда, подпадающие под это правило>

	Правила в зоне ограниченного поля зрения, а также суда, подпадающие под эти правила		Прочее
	в случае, если поле обзора ниже 2000 метров	в случае, если поле обзора ниже 1000 метров	
Водный путь на канале Урага; Водный путь Наканосэ	- суда-гиганты (*1) - суда с особо опасными грузами (*2); - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты (*3)	- суда, длина которых более 160 м и менее 200 м; - суда с опасными грузами валовой вместимостью 10000 рег. т и более (за исключением судов с особо опасными грузами)	
Водный путь на канале Ираго	- суда-гиганты - суда с особо опасными грузами - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты	- суда с опасными грузами валовой вместимостью 10000 рег. т и более (за исключением судов с особо опасными грузами)	- Суда, длина которых составляет 130-200 м, в случае <u>если предполагается возможное пересечение с судном-гигантом.</u> (*4)
Водный путь на проливе Акаси	- суда-гиганты; - суда с особо опасными грузами - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты	- суда, длина которых более 160 м и менее 200 м; - суда с опасными грузами (не включая суда с особо опасными грузами) общей длиной 160 м и более, но менее 200 м	
Водный путь Бисан-сэто Хигаси; Водный путь Уко Хигаси; Водный путь Уко Ниси; Водный путь Бисан-сэто Кита; Водный путь Бисан-сэто Минами;	- суда-гиганты; - суда с особо опасными грузами - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты	- суда, длина которых более 160 м и менее 200 м; - суда с опасными грузами (не включая суда с особо опасными грузами)	
Водный путь Мидзусима	- суда-гиганты; - суда с особо опасными грузами - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты	- суда, длина которых более 160 м и менее 200 м; - суда с опасными грузами (не включая суда с особо опасными грузами)	- Суда, длина которых составляет 70-200 м, в случае <u>если предполагается возможное пересечение с судном-гигантом.</u>
Водный путь на проливе Курусима	- суда-гиганты; - суда с особо опасными грузами - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты	- суда, длина которых более 160 м и менее 200 м; - суда с опасными грузами (не включая суда с особо опасными грузами) - суда, буксирующие или толкающие объекты, общей длиной 100 м и более, но менее 200 м	- <u>Суда, которые не могут удерживать скорость в 4 узла, после преодоления скорости приливного течения</u> (Подробно, см. стр. 5)

*1 Суда, длина которых более 200 м.

*2 Суда, перевозящие опасными грузами, валовой вместимостью не менее 50000 рег. т или суда, перевозящие сжиженный газ, валовой вместимостью не менее 25000 рег. т

*3 Буксирные караваны, длина которых от носа буксирующих судов до задней оконечности буксируемых объектов или от кормы толкающих судов до передней оконечности толкуемых объектов превышает 200 м.

* 4 На водном пути прохода Ираго могут ограничить вход судов в фарватер и дать указание ждать вне фарватера в том случае, если суда-гиганты с опасными грузами разойдутся с судами длиной 130 м и более, но менее 200 м, или суда с опасными грузами длиной 130 м и более, но менее 200 м, разойдутся с судами-гигантами по фарватеру, а также из-за скопления рыболовных судов ширина фарватера уменьшилась примерно до не более двух третей, и в других подобных случаях.

Указание ожидания передается Центром управления движением судов или отделением Управления Безопасности на Море в основном по радиоканалам международной системы VHF. В некоторых случаях распоряжение может передаваться непосредственно по судовому телефону, сигнальными средствами или иным способом.



В некоторых портах отдаются такие же указания.

В случае не соблюдения указания ожидания, на судно может быть наложен штраф.

<Закон о портах>

<Правила указания ожидания за пределами водного пути и суда, подпадающие под эти правила>

	Правила в зоне ограниченного поля зрения, а также суда, подпадающие под эти правила	Прочее
	в случае, если поле обзора ниже 500 метров	
Водный путь зоны Сиогама в порту "Сэндай Сиогама"	- Суда валовой вместимостью 500 рег. т и более	
Все водные пути порта Каммон (за исключением водного пути Хибики)	- Все суда	- Суда, которые не могут удерживать скорость в 3 узла, после преодоления скорости приливного течения

<Порт Каммон>



Стоит туман в порту Каммон (10-го декабря 2008 г.)

<Порт Сэндай Сиогама>



Правила плавания и маневрирования изменились!



Правила судоходства по водному пути пролива Курусима

Под правила (1) - (3) попадают суда, плавающие по водному пути. Под правило (4) попадают суда, которые планируют зайти на водный путь в период за час до смены течения до непосредственного времени смены течения.



С целью повышения безопасности на канале Курусима, который считается труднопроходимым, были установлены **зоны, на которых обгон запрещен**, а также зоны, на которых установлено **ограничение максимальной скорости**.

<(1) Обгон запрещен>



В проливе Курусима в тесных извилистых зонах **обгон стал запрещен**.

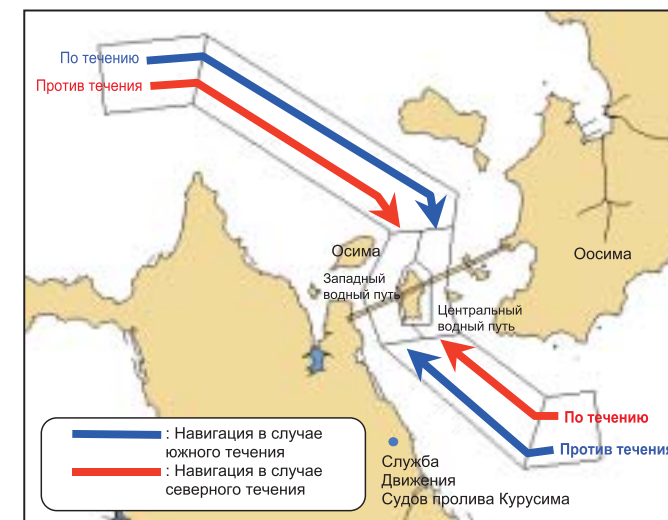
Судам, плавающим по водному пути пролива Курусима запрещается обгонять другие суда за исключением следующих:

- (1) Суда, занимающиеся ловом рыбы;
- (2) Суда, занимающиеся строительными работами, на которые было получено разрешение;
- (3) Суда, следующие с медленной скоростью в связи с выполнением неотложных операций;
- (4) Суда, которые не могут удерживать земную скорость в 4 узла.

Однако в случаях крайней необходимости, например, для того, чтобы избежать кораблекрушения, признаются исключения.

*** В узких и извилистых морских зонах обгон опасен для жизни!**

<(3) Указание по навигации в период до и после смены течения>



В проливе Курусима действует правило навигации "Дзюн-Тю-Гяку-Ниси" (по течению — центральный, против течения — западный), при котором водный путь меняется в зависимости от направления течения. В период непосредственно до и после смены течения указания о выборе водного пути отдаются каждому судну отдельно.

Служба Движения Судов отдает распоряжения по каждому судну отдельно, используя международную систему радиопередачи VHF. Для того, чтобы услышать передаваемую информацию, суда, со своей стороны, также обязаны её прослушивать.

Внимание!

Содержание указаний преследует цель указания водного пути, по которому следует курсировать судну (западного или центрального) и не предполагает отдачу указаний об управлении судном (таких как следует обращаться с приборами управления и пр.).

*** Во время плавания в проливе Курусима, не забывайте внимательно следить за движением находящихся вблизи мелких судов!**

<(4) Наложение обязательств об извещении при заходе на водный путь>



Для надлежащего исполнения указания о методах навигации (3), капитану судна, которое планирует зайти на водный путь в период за час до смены приливного течения до непосредственного начала смены течения, в момент пересечения линии передачи месторасположения необходимо связаться с Центром управления движением судов.



Содержание сообщения капитана должно содержать следующую информацию:

- название судна;
- способ связи с Управлением Безопасности на Море;
- скорость плавания
- планируемое время захода на водный путь.



<(2) Удержание минимальной скорости>



Минимальная скорость — это скорость, которая составляет 4 узла после преодоления встречного приливного течения.

*** Судам, которые не могут удерживать минимальную скорость, для обеспечения безопасности может быть дано приказание ожидать за пределами водного пути. (См. стр.3)**

* Информация о приливном течении в проливе Курусима публикуется на следующем сайте:
<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/>

Правила судоходства в морских зонах вне водного пути (указание маршрута 1/2)

Зеленым обозначены суда, подпадающие под данную категорию.



Среди морских зон вне водного пути имеются зоны, которые также требуют регулирования движения. Для повышения безопасности движения в таких зонах, Управлением Безопасности на Море отдается распоряжение о маршруте, которым обязано следовать судно.

Маршрут — это не водный путь, в зоне которого действуют особые правила движения в связи с необходимостью избежать столкновения судов. Маршрут устанавливается для обеспечения безопасности движения морского транспорта в целом. Тем не менее, мы просим вас осуществлять безопасное плавание по указанному маршруту.

[Морская зона, примыкающая к светящемуся бую в водном пространстве на подходе к порту Токио]

<Правила начнут действовать с 1-го октября 2010 г.>

Суда, плавающие внутри зоны, отмеченной кругом на карте справа

Судам, курс которых проходит через пункт, на котором установлен светящийся буй в водном пространстве на подходе к порту Токио в радиусе 1850 м (около 1 морской мили), следует проходить данный пункт, наблюдая за ситуацией слева по борту.

[Морская зона вблизи водного пути Аквалайн-Хигаси Токийского залива]

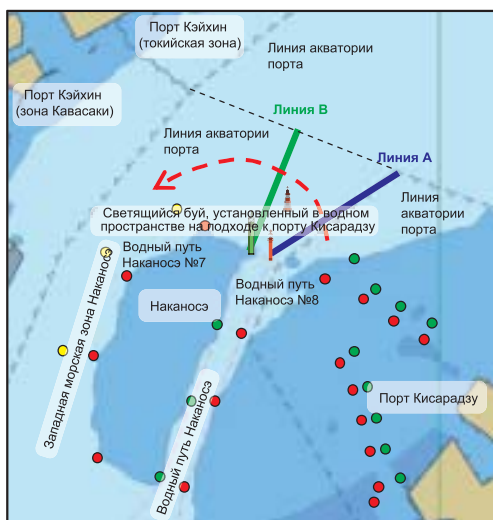
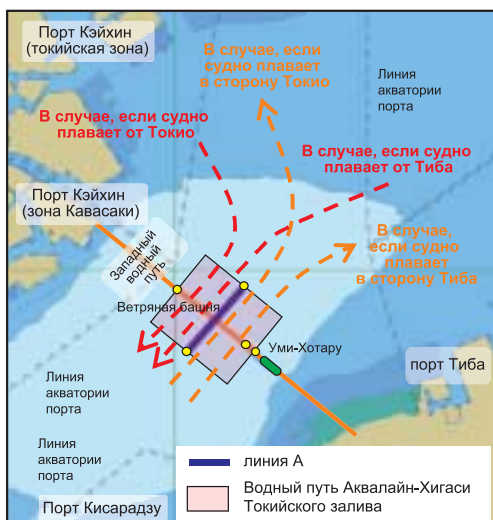
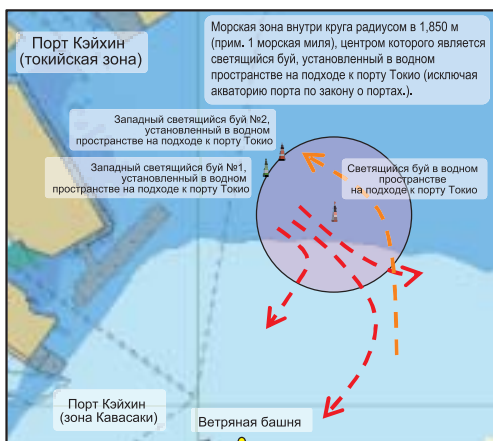
Суда, плавающие по водному пути Аквалайн-Хигаси Токийского залива

- Судам, курсирующим в южном направлении водного пути Аквалайн-Хигаси Токийского залива следует:
 - плавать по западную сторону от линии А в морской зоне;
 - плавать вблизи от линии А, когда курс лежит от Тибы;
 - плавать на отдалении от линии А, когда курс лежит от Токио.
- Судам, плавающим в северном направлении водного пути Аквалайн-Хигаси Токийского залива следует:
 - плавать по восточную сторону от линии А в морской зоне;
 - плавать на отдалении от линии А, когда курс лежит в сторону Тиба
 - плавать вблизи от линии А, когда курс лежит от Токио.

[Морская зона, примыкающая к светящимся буям в водном пространстве на подходе к порту Кисарадзу]

Суда, выходящие из порта Кисарадзу

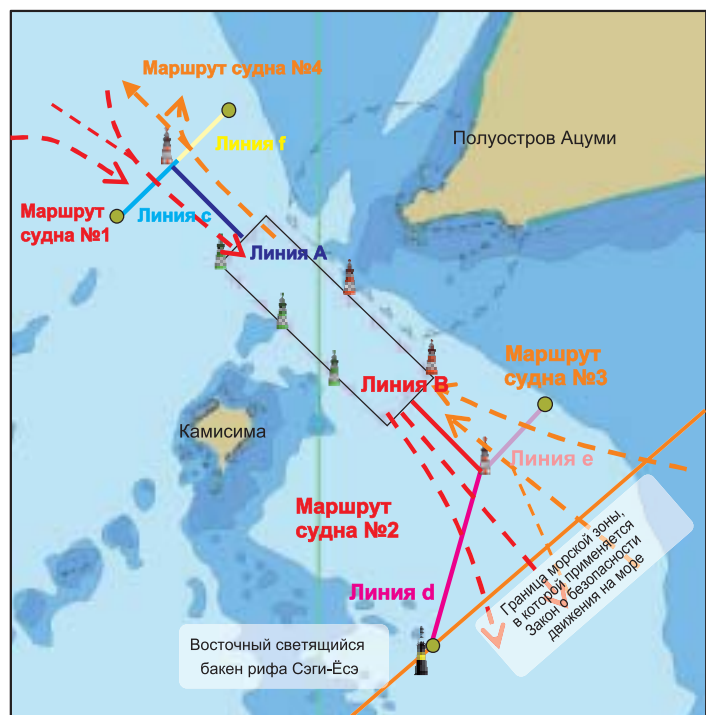
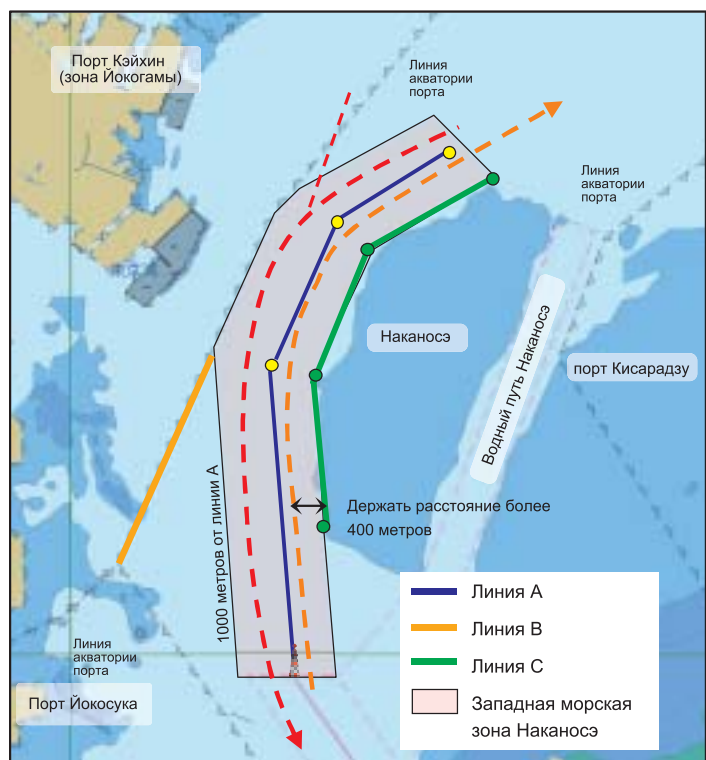
Судам, которые после пересечения линии А, планируют пересечь линию В, следует проходить пункт, на котором в водном пространстве на подходе к порту Кисарадзу установлен светящийся буй, наблюдая за ситуацией слева по борту.



Будьте внимательны к динамике мелких судов. Бывают случаи, что мелкие суда из-за необходимости выполнять определенные работы не следуют по маршруту.



Главным принципом обхода судов в морской зоне, на которой установлен маршрут, является выполнение мер предупреждения столкновений на море. Однако плавание, в нарушение маршрута может привести к несению ответственности за нарушение правил навигации. Просим Вас осуществлять безопасную плаванию вдоль маршрута.



[Западная сторона морской зоны Наканосэ]

Суда, плавающие в западной морской зоне Наканосэ

- Судам, плавающим в южном направлении вдоль западной морской зоны Наканосэ, следует осуществлять плавание по линии А западной стороны морской зоны.
- Судам, плавающим в северном направлении вдоль западной морской зоны Наканосэ (за исключением судов, которые плавают поперек линии В или планируют плавать по направлению к западной морской зоне линии В), следует:
 - в промежутке до поворота курса для захода в акваторию порта назначения, держаться линии А восточной части морской зоны;
 - плавать на расстоянии более 400 метров от линии С по внутренней части западной морской зоны Наканосэ, если осадка судна составляет более 20 метров.

[Морская зона вблизи от захода на водный путь канала Ираго]

Суда, плавающие по водному пути

- Судам, планирующим взять курс на юг вдоль водного пути канала Ираго, следует:
 - плавать по линии А западной части морской зоны;
 - плавать, пересекая линию с.
- Судам, уже прошедшим на юг вдоль водного пути канала Ираго, следует:
 - плавать по линии В западной части морской зоны;
 - плавать, пересекая линию d.
- Судам, планирующим взять курс на север вдоль водного пути канала Ираго, следует:
 - плавать по линии В восточной части морской зоны;
 - плавать, пересекая линию e.
- Судам, уже прошедшим на север вдоль водного пути канала Ираго, следует:
 - плавать по линии А восточной части морской зоны;
 - плавать, пересекая линию f.

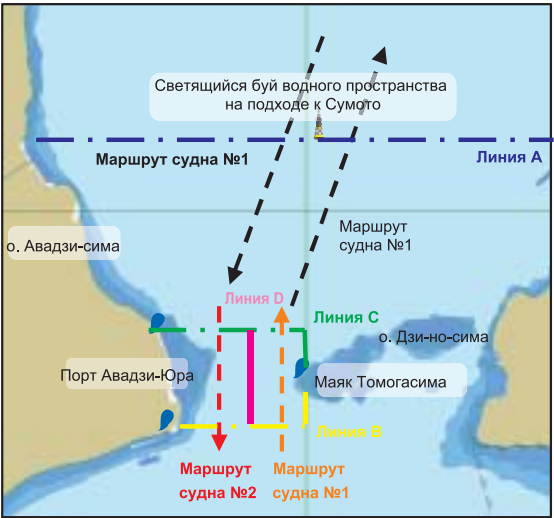
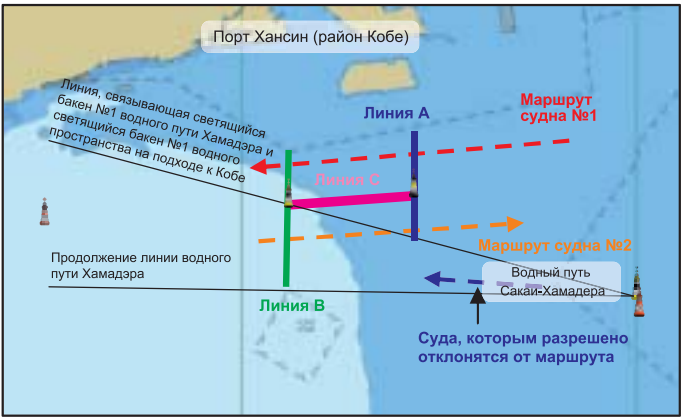
Правила судоходства в морских зонах вне водного пути (указание маршрута 2/2)

Зеленым обозначены суда, подпадающие под данную категорию.

[Северная часть морской зоны Осацкого залива]

Суда валовой вместимостью 500 рег. т и более

- (1) Суда валовой вместимостью 500 рег. т и более планируют после пересечения линии А пересечь линию В, следует курсировать по северной части морской зоны линии С.
- (2) Суда валовой вместимостью 500 рег. т и более планируют после пересечения линии В пересечь линию А, следует курсировать по южной части морской зоны линии С.



[Морская зона вблизи от Юра-Сэто и светящегося буя, расположенного в водном пространстве на подходе к Сумото]

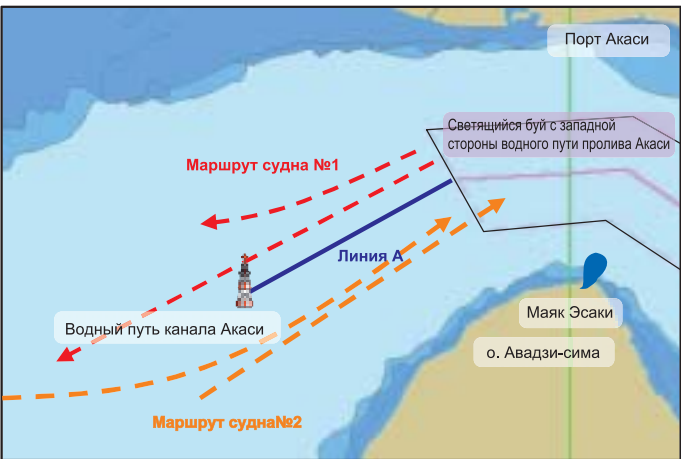
Суда, плавающие по каналу Томогасима
<Морская зона вблизи от светящегося буя в водном пространстве на подходе к Сумото>
Суда, планирующие пересечь линию А и линию В
<Морская зона вблизи Юра-Сэто>
Суда, планирующие пересечь линию В и линию С

- (1) Судам, пересекшим линию А и планирующим пересечь линию В или же судам, пересекшим линию В и планирующим пересечь линию А следует, проходя мимо пункта, на котором установлен светящийся буй, указывающий на водное пространство на подходе к Сумото, внимательно следить за обстановкой по левому борту.
- (2) Судам, пересекшим линию С и планирующим пересечь линию В необходимо:
 - плавать по западной стороне морской зоны линии Д;
 - плавать по морской зоне, удаленной на запад от линии Д более чем на 150 метров.
- (3) Судам, пересекшим линию В и планирующим пересечь линию С необходимо:
 - плавать по восточной стороне морской зоны линии Д;
 - плавать по морской зоне, удаленной на восток от линии Д более чем на 150 метров.

[Морская зона вблизи захода на западную сторону водного пути по проливу Акаси]

Суда валовой вместимостью 5000 рег. т и более

- (1) Суда валовой вместимостью 5000 рег. т и более прошли в западном направлении вдоль водного пути по каналу Акаси, следует курсировать по северной стороне морской зоны линии А.
- (2) Суда валовой вместимостью 5000 рег. т и более планируют плавать в восточном направлении вдоль водного пути по проливу Акаси, следует курсировать по южной стороне морской зоны линии А.



Линия В — это линия, проведенная от светящегося буя, указывающего на восточную сторону водного пути пролива Акаси, до пункта, удаленного на 200 метров на север.

[Морская зона вблизи восточного захода на водный путь пролива Акаси]

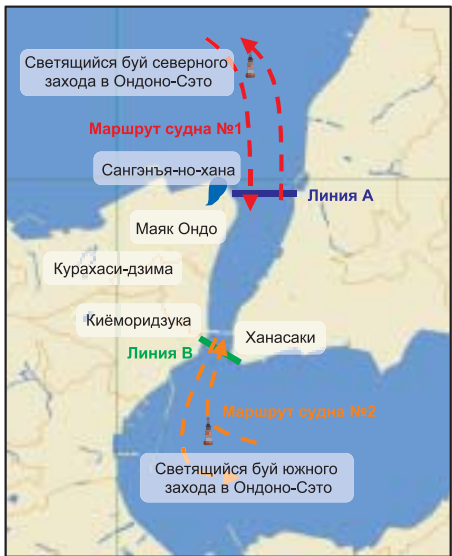
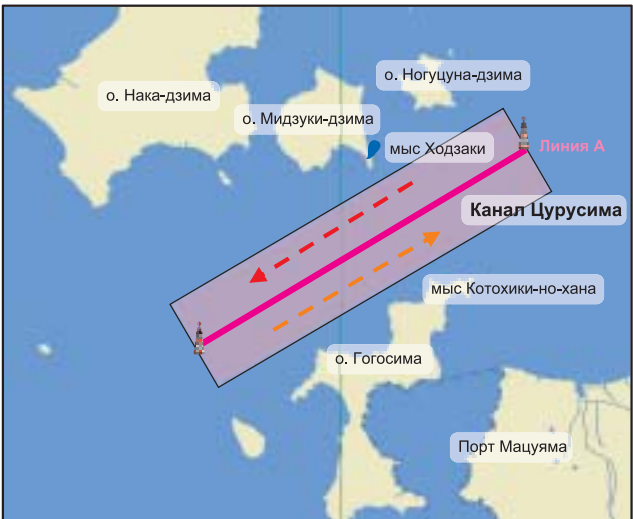
Суда, длина которых превышает 50 метров

- (1) Судам, длина которых превышает 50 метров, планирующим плавать в западном направлении по водному пути пролива Акаси, следует:
 - плавать по северной стороне морской зоны от линии А;
 - плавать, пересекая линию В.
- (2) Судам, длина которых превышает 50 метров, планирующим плавать в восточном направлении по водному пути пролива Акаси, следует:
 - плавать по южной стороне морской зоны от линии А;
 - плавать по морской зоне на расстоянии более чем 200 метров от пункта, на котором установлен светящийся буй, указывающий на восточную сторону водного пути пролива Акаси.

[Морская зона вблизи канала Цурусима]

Суда, плавающие по каналу Цурусима

- (1) Судам, плавающим в восточном направлении по каналу Цурусима, следует плавать по южной части морской зоны линии А.
- (2) Судам, плавающим в западном направлении по каналу Цурусима, следует плавать по северной части морской зоны линии А.



[Морская зона вблизи Ондоно-Сэто]

Суда валовой вместимостью 5 рег. т и более

- (1) Судам валовой вместимостью 5 рег. т и более, пересекшим линию А или планирующим ее пересечь, следует при прохождении пункта, на котором установлен светящийся буй северного захода в Ондоно-Сэто, внимательно следить за обстановкой по левому борту.
- (2) Судам валовой вместимостью 5 рег. т и более, пересекшим линию В или планирующим ее пересечь, следует при прохождении пункта, на котором установлен светящийся буй южного захода в Ондоно-Сэто, внимательно следить за обстановкой по левому борту.

Мера оповещения курса Автоматической Идентификационной Системы

О вводе "информации, касающейся пункта назначения" в оборудование Автоматической Идентификационной Системы (АИС).

(1) Введение правил ввода информации способом, рекомендуемым Международной морской организацией (ИМО)

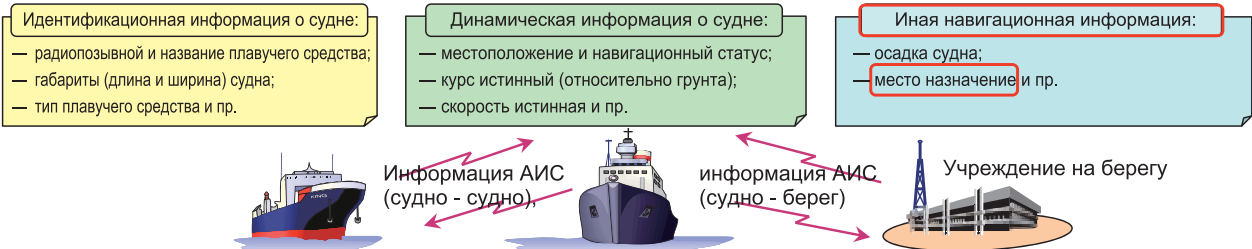
(2) Ввод информации с использованием установленных правил ввода стал обязательным.

<Суда, на которые применяется данное правило>
Суда, на которых установлено оборудование АИС. (За исключением судов, освобожденных от обязанности передавать информацию на основе закона о мореплавателях).



Для ввода информации, касающейся места назначения, Международная морская организация (ИМО) рекомендует использовать кодовое обозначение пятью символами латинского алфавита, обозначающими страну порта назначения и название порта.
На основании этой рекомендации были установлены правила ввода.

Автоматическая идентификационная система (АИС) — это система автоматического сообщения данных трех видов между судами, а также между судном и навигационным учреждением на берегу. Её использование является обязательным для каботажных грузовых судов валовой вместимостью свыше 500 тонн.



<Примеры ввода информации>

Пример 1
Судно, портом назначения которого является Хаката, планирует в порту пришвартоваться к причалу в зоне №2. По пути судно пройдет западный заход в порт Каммон по направлению к восточной части острова Муцурэ-дзима.

> JP _ HKT _ E2 / WM

- (1) Порт назначения — порт Хаката (JP HKT)
- (2) В порту судно пришвартовывается к причалу в зоне №2. (E2)
- (3) По пути судно пройдет с запада порт Каммон и выйдет из восточной части острова Муцурэ-дзима (WM).

Во вторую часть кода (2) необходимо вводить информацию, не включающую информацию о курсе в акватории порта, которая может быть передана основными жемами с помощью сигнальных флагов.



Информацию о кодах ввода, можно найти в буклете, распространяемом Управлением Безопасности на Море Японии (прим. 1) или на сайте.

Пример 2
Порт назначения - порт Нагоя, перед заходом в порт судно встанет на якорную стоянку вблизи от границы.

> JP _ NGO _ OFF

- (1) Порт назначения - порт Нагоя (JP NGO)
- (2) Якорная стоянка вблизи от границы перед заходом в порт (OFF).

Пример 3
Судно следует в порт Кэйхин (район Иокогама), в самом порту судно направится к причалу JFE Steel Corporation, East Japan Works в зоне №3. По пути судно планирует сделать якорную стоянку в морской зоне Наканосэ внутри Токийского залива.

> JP _ YOK K / NNX

- (1) Порт назначения — порт Иокогама. (JP YOK)
- (2) В акватории порта назначения судно направится к причалу JFE Steel Corporation, East Japan Works в зоне №3 (K);
- (3) По пути оно сделает якорную стоянку в морской зоне Наканосэ Токийского залива (NNX).

<Пример данных в буклете>

Таблица портовых кодов (пример)

Порт	Название порта Название префектуры	Код
Хаката (префектура Фукуока)	НАКАТА FUKUOKA	JP HKT
Нагоя (преф. Айти)	NAGOYA AICHI	JP NGO
Кейхин зона Иокогама (Токио, Канагава)	KEIHIN YOKOHAMAKU TOKYO-KANAGAWA	JP YOK

Коды, отображающие маршрут (Пример)

Курс	Код
Судно будет плавать на восток от острова Муцурэ-дзима, расположенного у западного захода пролива Каммон, пройдет мимо порта Каммон (за исключением портовой зоны Хибики -Син и зоны Син-Модзи, и выйдет из порта.	WM
Перед заходом в порт назначения судно совершит якорную стоянку в морской зоне Наканосэ Токийского залива	NNX

(Примечание 1) Дополнительно будет составлен буклет с портовыми кодами всех используемых портов Японии.

<Способ ввода данных>

Строка ввода места назначения на табло Автоматической Идентификационной Системы

> _ _ _ _ _ / _ _ _

- (1) Код, обозначающий порт назначения (сочетание букв, выражающих название страны и название порта);
- (2) Код, обозначающий курс в акватории порта (место швартовки и пр.);
- (3) Код, обозначающий иную необходимую информацию (маршрут, по которому идет судно и пр.).

Старайтесь вводить информацию по этой форме.
Не забывайте также вводить ">", "/", "_" (пробел) и пр. знаки.

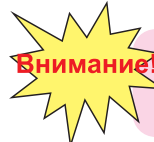


Благодаря вводу данных в АИС, можно узнать:
— в какой порт направляется другое судно;
— к какому причалу собирается пришвартоваться другое судно в порту;
— каким маршрутом будет плавать другое судно.
Благодаря обмену этой информацией суда, на которых установлена АИС, могут примерно прикидывать направление встречного судна, что, безусловно, позволит гораздо более эффективно предотвращать возможные аварии.
Однако если вводить данные непосредственно во время плавания, это может повлечь опасность невнимательного слежения за путем, поэтому мы просим Вас вводить информацию как можно скорее еще перед отплытием из порта.

Правила ввода порта назначения

- * В случае если портом назначения является порт Японии, необходимо вводить информацию по новой системе символов, появившейся в этот раз;
- * В случае если портом назначения является иностранный порт, вводить информацию следует по международной кодировке LOCODE, разработанной ООН. (Пример. Порт назначения - Сан-Франциско, США: "US SFO");

- * В случае если у порта нет обозначения LOCODE или если LOCODE не известен, то после знаков "===" вводится обычное английское наименование;
- * Если не известно названия порта назначения, то вместо кода LOCODE, вводится "?? ???".



Наблюдается очень много случаев, когда код вводится в АИС неверно. Неверно введенная информация в АИС может стать причиной возникновения опасной ситуации, пожалуйста, относитесь к вводу внимательно.

Расширение категории судов, на которые распространяется правило, требующее оповещения курса следования (суда, которые должны сообщать о времени захода на водный путь)

В последние годы средние габариты судна становятся все больше, что привело к повышению случаев возникновения заторов на водных путях. В этой связи, для повышения безопасности на водных путях, была расширена категория судов, от которых требуется навигационный отчет. Также мы осуществляем регулирование интервалов захода на водные пути.

Была расширена категория судов, от которых требуется извещение о планируемом курсе, и категория судов, которые требуют указаний.

Если судно заходит на водный путь без извещения, на судно может быть наложен штраф.

<Основные положения поправок>

- * В принципе и до сих пор Управлением Безопасности на Море с целью обеспечения безопасности на водном пути, на котором обычно концентрируется множество судов, предпринимались разнообразные меры безопасности:
 - от судов-гигантов (длиной более 200 метров) и судов с опасными грузами требовалось предварительное извещение (о маршруте плавания);
 - отдавались распоряжения о времени захода на водный путь,
 - регулировался временной интервал захода и пр.
- * В последние годы средние габариты судна увеличились, что привело к повышению случаев возникновения заторов на водных путях. В связи с этим потребовалась реализация усиленных мер безопасности, таких как расширение категории судов, в обязанности которых входит сообщать о планируемом курсе следования, а также регулирование интервалов между судами и пр.
- * Для этого было произведено расширение категории судов, на которые распространяется требование об оповещении курса следования (суда, которые должны сообщать о времени захода на водный путь).
- * Кроме того, суда, на которые распространяются требования об оповещении курса следования, вступающего в силу с 1 июля 2010 г., планирующие заход на водные пути, могут начать отправлять оповещения уже с 1 июня 2010 г. Пожалуйста, не забываете выполнять его.

<Время отправления извещения, а также суда, на которые распространяется это правило>

Суда-гиганты (длиной более 200 метров) остаются под действием этого правила как и прежде. Также эта категория пополняется и другими видами судов, приводимых в таблице ниже.

	Суда, в обязанности которых входит сообщать о планируемом дне захода на водный путь до 12 часов предыдущего дня		Суда, в обязанности которых входит сообщать о планируемом времени захода на водный путь за 3 часа	
	Суда, на которые распространяется это правило в настоящий момент	Суда, вновь добавленные в эту категорию по новым правилам	Суда, на которые распространяется это правило в настоящий момент	Суда, вновь добавленные в эту категорию по новым правилам
Водный путь на канале Урага; Водный путь Наканосэ; Водный путь Бисан-сэто Хигаши; Водный путь Ую Хигаши; Водный путь Ую Ниси; Водный путь Бисан-сэто Кита; Водный путь Бисан-сэто Минами;	- суда-гиганты - суда, перевозящие сжиженный газ, валовой вместимостью 25000 рег. т и более - суда, буксирующие или толкающие длинные объекты (*1)	- Суда, длина которых составляет <u>более 160 м, но менее 200 м</u>	- суда, перевозящие опасный груз (за исключением – судов-гигантов, судов, перевозящих сжиженный газ, валовой вместимостью 25000 рег. т и более и судов, буксирующих или толкающих длинные объекты	—
Водный путь на канале Ираго		- Суда, длина которых <u>более 130, но менее 200 м</u>		
Водный путь на проливе Акаси		- Суда, длина которых <u>более 160 но менее 200 м;</u> - суда, буксирующие или толкающие объекты, общей длиной <u>160 м и более, но менее 200 м.</u>		
Водный путь на проливе Курусима		- Суда, длина которых <u>более 160, но менее 200 м;</u> - суда, буксирующие или толкающие объекты, общей длиной <u>100 м и более, но менее 200 м;</u>		
Водный путь Мидзусима		- Суда, длина которых <u>более 160 м, но менее 200 м</u>		— Суда, длина которых <u>более 70 м, но менее 160 м</u>

Примечание 1: буксирные караваны, длина которых от носа буксирующих судов до задней оконечности буксируемых объектов или от кормы толкающих судов до передней оконечности толкуемых объектов превышает 200 м.

Эффективное регулирование движения транспорта по водным путям в акватории порта с использованием АИС

<Основные положения поправок>

1. Когда судно планирует зайти на определенный фарватер акватории порта, им осуществляется предварительное извещение о заходе в порт. По новым правилам, к информации о предполагаемом времени добавились следующие пункты:
 - название судна;
 - его валовая вместимость и длина;
 - способ связи судна с начальником порта;
 - предполагаемое место причала.Для судов, которые планируют после 1-го июля 2010 г плавать по фарватеру, передача сообщения по новым правилам станет возможна после 1 июня 2010 г.
2. Принимая во внимание расширение возможностей установленных на судах Автоматических идентификационных системах (АИС), благодаря получению от судов информации о длине судна, станет возможно осуществлять регулирование транспорта более эффективно. Например, даже если по контролируемому фарватеру плавают строго-контролируемое судно, не нужно будет ограничивать передвижение всех подконтрольных судов, плавающих по фарватеру в противоположном направлении. Если подконтрольное судно ниже определенной длины, ему может быть разрешено продолжить передвижение по водному пути.

В портах, в которых начинается применение новых правил, изменяются принципы контроля движения морского транспорта в акватории порта, а также правила их применения следующим образом:

- * Принципы
Ранее строго-контролируемые суда и подконтрольные суда различались по валовой вместимости, теперь же они будут классифицироваться по длине (наибольшей длине).
(Принципы разделения на строго-контролируемые суда (i) и подконтрольные суда (ii), см. ниже.)
- * Способы применения
Теперь подконтрольные суда, получившие разрешение от капитана порта, на определенных условиях, в зависимости от длины (наибольшей длины) судна могут заходить в порт, даже если сигнал на выход из порта - "О", и могут выходить из порта, даже если сигнал на вход - "I".
- * Порты, в которых начинает действовать это правило
 - (1) Фарватер Касима в порту Касима
 - (i) суда, длина которых более 190 метров (для судов, перевозящих нефти, — валовой вместимостью 1000 рег. т и более)
 - (ii) суда, длина которых более 70 метров (исключая те, валовой вместимостью 1000 рег. т и более).
 - (2) Водный путь Тиба в порту Тиба
 - (i) суда, длина которых более 140 метров (для судов, перевозящих нефти, — валовой вместимостью 1000 рег. т и более);
 - (ii) суда, длина которых более 50 метров (исключая те, валовой вместимостью 500 рег. т и более).
 - (3) Водный путь Итихара в порту Тиба
 - (i) суда, длина которых более 125 метров (для судов, перевозящих нефти, — валовой вместимостью 1000 рег. т и более);
 - (ii) суда, длина которых более 50 метров (исключая те, валовой вместимостью 500 рег. т и более).
 - (4) Водный путь Иокогама в зоне Иокогамы порта Кэйхин
 - (i) суда, длина которых более 160 метров (для судов, перевозящих нефти, — валовой вместимостью 1000 рег. т и более);
 - (ii) суда, длина которых более 50 метров (исключая те, валовой вместимостью 500 рег. т и более).
- * В дальнейшем эти правила планируется ввести и порту Кэйхин (токийской зоне), в порту Нагоя и др.



Меры безопасности в порту в плохих погодных условиях

<Основные положения поправок>

В случае начала крупномасштабных тайфунов, приближения цунами и других погодных катаклизмов, а также во время кораблекрушения, бывают случаи, когда судам, находящимся в акватории порта, отдается приказ Выходить из порта или рекомендация о необходимости избежания от опасности и т. д.

Это правило действует в портах по всей стране, к которым применяется закон о портовых правилах.



(Штабы районов Управления Безопасности на Море)

- Штаб 1-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: 047-8560 Хоккайдо, г. Отару, Минато-мати 5-3
Тел: 0134-27-0118
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/01kanku/>
- Штаб 2-го района Управления Безопасности на Море региона
Адрес: 985-8507 преф. Мияги, г. Сиогама, Тэйдзан-доори 3-4-1
Тел: 022-363-0111
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/>
- Штаб 3-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: 231-8818 преф. Канагава, г. Йокогама, Нака-ку, Кита-Нака-доори 5-57
Тел: 045-211-1118
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/>
- Штаб 4-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Айти, г. Нагоя, Минато-ку, Ирифунэ 2-3-12
Тел: 052-661-1611
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/>
- Штаб 5-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Хёго, г. Кобэ, Тюо-ку, Хатобатё 1-1
Тел: 078-391-6551
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/>
- Штаб 6-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Хиросима, г. Хиросима, Минами-ку, Удзина-кайган 3-10-17
Тел: 082-251-5111
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/06kanku/>
- Штаб 7-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Фукуока, г. Кита-кюсю, Модзи-ку, Ниси-кайган 3-10-7
Тел: 093-321-2931
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/>
- Штаб 8-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Киото, Маидзуру-си, Симо-Фукуи 901
Тел: 0773-76-4100
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/>
- Штаб 9-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Ниигата, г. Ниигата, Тюо-ку, Бандай 2-2-1
Тел: 025-245-0118
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/09kanku/>
- Штаб 10-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Кагосима, г. Кагосима, Хигаси-Кооримото-тё 4-1
Тел: 099-250-0118
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/10kanku/>
- Штаб 11-го района Управления Безопасности на Море
Адрес: преф. Окинава, г. Наха, Минато-мати 2-11-1
Тел: 098-867-0118
URL: <http://www.kaiho.mlit.go.jp/11kanku/>

(Службы Движения Судов)

- Служба Движения Судов Токийского Залива
Адрес: 239-0813, преф. Канагава, г. Ёкосука, Камои 4-1195
Тел: 046-842-0118
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/>
- Служба Движения Судов Залива Исэ
Адрес: 441-3624, преф. Айти, г. Тахара, Ираго-тё, Фуруяма 2814-38
Тел: 0531-34-2700
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/>
- Служба Движения Судов порта Нагоя
Адрес: 455-0848, преф. Айти, г. Нагоя, Минато-ку, Киндзё-футо 3-1
Тел: 052-398-0711
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/>
- Служба Движения Судов Осацкого залива
Адрес: 656-1725, преф. Хёго, г. Авадзи, Нодзима-эдзакэ 914-2
Тел: 0799-82-3050
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>
- Служба Движения Судов Бисан Сэто
Адрес: 769-0200, преф. Кагава, Аяута-гун, Утадзу-тё, Аонояма, 3810-2
Тел: 0877-49-3366
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/index.htm>
- Служба Движения Судов пролива Курусима
Адрес: преф. Эхимэ, г. Имабари, Минато-тё, 2-5-100
Тел: 0898-31-4992
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/>
- Служба Движения Судов пролива Каммон
Адрес: преф. Фукуока, г. Кита-кюсю, Модзи-ку, Мацубара 2-10-11
Тел: 093-381-6699
URL: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/index.htm>

Находясь в море, не забывайте:
надевать спасательный жилет,
носить при себе мобильный телефон.
Звонки на море - 118.

