

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
СЛУЖБА РЕЧНОГО ФЛОТА

ГЛАВНЫЙ РЕВИЗОР
ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

**НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ШТУРМАНСКОЙ
СЛУЖБЫ НА СУДАХ**

Москва
2004 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
СЛУЖБА РЕЧНОГО ФЛОТА

ГЛАВНЫЙ РЕВИЗОР
ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

**НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ШТУРМАНСКОЙ
СЛУЖБЫ НА СУДАХ**

Переизданы ООО «РКонсульт» по тексту
«Наставлений по организации штурманской
службы на судах»

Москва
2004 г.

УДК 656.61.052

ББК 39.471

Н 32

Н 32 Наставление по организации штурманской службы на судах.
М.: РКонсульт, 2004 г. – 24 с.

Решением производственного совещания Управления главного ревизора по безопасности судоходства от 5 февраля 1973 г. Наставление утверждено как официальный документ по организации штурманской службы на судах, эксплуатируемых на внутренних судоходных путях РСФСР.

Настоящее Наставление не изменяет обязанности судоводительского состава, вытекающие из правил, уставов и иных действующих положений, регламентирующих безопасность плавания судов.

Наставление представляет собой документ, основная цель которого - обеспечение безаварийной работы флота. В нем рассмотрены функции каждого подразделения, ведающего вопросами безопасности плавания и штурманского обеспечения (бассейновых судоходных инспекций, служб безопасности судовождения и штурманского обеспечения), описаны документация по штурманской части, навигационного оборудования и штурманское снабжение, освещена организация штурманской службы.

Предназначено для штурманского состава судов речного флота.

УДК 656.61.052

ББК 39.471

ISBN 5-94976-016-6

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодный рост количества речных судов, увеличение скорости и интенсивности движения на внутренних судоходных путях предъявляют высокие требования к обеспечению безопасности плавания судов. Важнейшей частью обеспечения безопасности плавания является четкая организация штурманской службы на судах.

Штурманская служба призвана решать сложные задачи, вытекающие из «Устава внутреннего водного транспорта Союза ССР», «Устава службы на судах» и «Правил плавания по внутренним судоходным путям РСФСР».

Настоящее Наставление – первый документ по вопросам организации штурманской службы на судах внутреннего плавания, его основная цель – обеспечение безаварийной работы флота.

Глава I. ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, ВЕДАЮЩИЕ ВОПРОСАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ И ШТУРМАНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

1. ГЛАВНЫЙ РЕВИЗОР ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА МРФ

Главное управление – главный ревизор по безопасности судоходства МРФ является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства речного флота.

Основная задача главного ревизора по безопасности судоходства МРФ – проведение профилактической работы по предупреждению аварийности на внутренних судоходных путях РСФСР путем контроля за выполнением постановлений правительства и приказов министерства речного флота по вопросам безопасности судоходства и принятия мер к пресечению и предупреждению нарушений, могущих вызвать аварии.

Главный ревизор по безопасности судоходства:

-руководит работой подчиненных ему бассейновых судоходных инспекций Министерства речного флота;

-организует проведение проверок работы пароходств, бассейновых управлений пути (каналов) и других организаций, пользующихся внутренними судоходными путями (независимо от их ведомственной подчиненности), по вопросам безопасности судоходства;

-требует от руководителей пароходств, бассейновых управлений пути (каналов) и других организаций разработки и проведения в жизнь организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности судоходства и по предупреждению аварийности на основе материалов проверок и анализа состояния безопасности плавания судов и плотов;

-расследует аварии и аварийные происшествия с судами и шлютами через бассейновые судоходные инспекции;

-возглавляет комиссию по проверке знаний лиц командного состава;

-руководит работой межведомственных квалификационных комиссий при судоходных инспекциях бассейнов по дипломированию командного состава судов, принадлежащих организациям, неподведомственным Министерству речного флота.

Главный ревизор по безопасности судоходства имеет право:

-издавать приказы, инструкции и другие документы по вопросам, входящим в круг ведения главного ревизора по безопасности судоходства;

-отменять указания работников пароходств, бассейновых управлений пути (каналов), а также владельцев судов, неподведомственных Министерству речного флота, если эти указания нарушают постановления правительства, приказы министерства, правила и инструкции, регламентирующие безопасность плавания;

-отстранять от исполнения обязанностей лиц командного состава судов и других работников системы МРФ, а также лиц комсостава судов, принадлежащих не неподведомственным МРФ организациям и отдельным гражданам, действия которых угрожают безопасности судоходства.

Главный ревизор подчиняется непосредственно министру речного флота. Приказы, решения и указания главного ревизора могут быть отменены только министром речного флота. (Положение о главном ревизоре по безопасности судоходства утверждено министром речного флота РСФСР 6 августа 1996 г.)

2. БАСЕЙНОВАЯ СУДОХОДНАЯ ИНСПЕКЦИЯ

Бассейновые судоходные инспекции организованы для контроля на внутренних судоходных путях РСФСР за обеспечением безопасности плавания самоходных судов, за выполнением постановлений и распоряжений правительства, правил, уставов и приказов МРФ, а также других мероприятий, направленных на обеспечение безопасности судоходства.

Бассейновые судоходные инспекции обязаны:

-контролировать наличие на судах судовых документов, следить за правильностью укомплектования судов экипажами, оборудованием и снабжением судов и плотов, состоянием внутренних судоходных путей, гидротехнических сооружений, рейдов, портов и пристаней;

-проводить проверку знаний Правил плавания, Правил технической эксплуатации, Устава службы на судах и Устава о дисциплине командным составом судов;

-участвовать в комиссиях по дипломированию при управлениях пароходств, БУНов, управлениях каналов и контролировать правильность выдачи дипломов и свидетельств работникам плавсредства;

-проводить дипломирование, выдачу дипломов, свидетельств на право управления судами и их механизмами командному составу судов (поднадзорными Речному Регистру РСФСР), принадлежащих неподведомственным Министерству речного флота ор-

ганизациям и отдельным гражданам, согласно действующему положению о дипломировании;

-расследовать и учитывать аварии и аварийные происшествия в соответствии с действующей инструкцией. Устанавливать причины их и вести контроль за ликвидацией последствий аварий и аварийных происшествий, а также устранением причин, порождающих аварийные случаи;

-проводить в пароходствах, бассейновых управлениях пути, управлениях каналов, портах (пристанях), технических участках и в других организациях проверку работы по обеспечению безопасности судоходства;

-контролировать выполнение мероприятий и приказов МРФ по предупреждению аварийности;

-разрабатывать и издавать совместно с пароходствами и бассейновыми управлениями пути и управлениями каналов местные правила плавания;

-вести судовые реестры и выдавать судовые свидетельства на самоходные и несамоходные суда согласно действующим положениям;

-осматривать водные пути, гидросооружения, порты (пристани), причалы, затоны, плотбища, лесопильные сооружения, суда, плоты с целью проверки их исправности, наличия соответствующего оборудования, снабжения, а также обеспечения безопасности судоходства и сплава.

Указания судоходной инспекции по обеспечению безопасности судоходства являются обязательными к выполнению для всех ведомств, организаций и лиц, соприкасающихся с судоходством и использованием внутренних судоходных путей.

Отменять указания работников судоходной инспекции могут только вышестоящие начальники по подчиненности, включительно до главного ревизора по безопасности судоходства, а решения последнего – министр речного флота.

Бассейновые судоходные инспекции имеют право:

-запрещать плавание судов и других плавучих средств в случаях, предусмотренных Уставом внутреннего водного транспорта, Правилами плавания по внутренним водным путям и Правилами технической эксплуатации речного транспорта;

-давать распоряжения капитанам судов независимо от их принадлежности (кроме судов, плавающих под военно-морским флагом) о приостановлении движения и направлять их к месту аварии для оказания помощи судам, терпящим бедствие;

-закрывать отдельные участки пути и прекращать работу гидротехнических сооружений

-если их состояние грозит опасностью проходящим судам;

-делать представления руководителям организаций о наложении взысканий на лиц, допустивших нарушения Правил плавания, Правил технической эксплуатации, Устава службы на судах, инструкций, наставлений и других положений, направленных на обеспечение безопасности судоходства;

-приостанавливать исполнение распоряжения работников пароходств, бассейновых управлений пути, управлений каналов и других организаций, если эти распоряжения даются в нарушение постановлений, приказов, правил и инструкций, направленных на обеспечение безопасности плавания, а в случаях, когда эти распоряжения угрожают безопасности судоходства, отстранять от исполнения обязанностей работников, не входящих в номенклатуру министра и начальников главных управлений МРФ;

-требовать объяснения и производить опросы работников пароходств, управлений пути и каналов и других организаций по нарушениям правил, регламентирующих безопасность судоходства, и по вопросам аварий и аварийных происшествий с судами и плотами;

-опломбировать устройства судов и других плавучих сооружений, чтобы не допустить их эксплуатации, когда состояние этих судов или сооружений создает опасность для них и находящихся на них людей и грузов;

-налагать и взыскивать денежные штрафы согласно обязательному постановлению МРФ «Об ответственности за нарушение порядка, правил движения и пожарной безопасности на внутренних судоходных путях РСФСР». (Положение о бассейновых судоходных инспекциях утверждено приказом министра речного флота от 14 апреля 1962 г. № 97.)

3. СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВОЖДЕНИЯ И ШТУРМАНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПАРОХОДСТВА

Служба безопасности судовождения и штурманского обеспечения – структурное подразделение управления пароходства. Основные её задачи следующие: обеспечение безопасности судовождения и снабжение судов навигационно-штурманскими пособиями и техническими средствами судовождения.

Служба безопасности судовождения и штурманского обеспечения:

-организует безопасное судовождение как по внутренним судоходным путям, так и в смешанном река-море плавании;

-изучает, обобщает и распространяет передовые методы и опыт судовождения, способствующие повышению безопасности плавания судов и росту культуры судовождения с использованием современных технических средств электрорадионавигации;

-организует эффективное использование на судах технических средств судовождения, навигационно-штурманских пособий и правильность ведения судовой штурманской документации;

-планирует проведение девиационных и радиодевиационных работ и организует своевременное их выполнение. Ведет контроль за ремонтом магнитных компасов и навигационно-штурманских приборов, выполняемым конторами связи и радионавигации и предприятиями по договорам с владельцами флота;

-снабжает суда навигационными и лоцманскими картами и пособиями; организует своевременную корректуру карт и пособий на судах;

-участвует в составлении плана установки на судах новой техники судовождения, а также в испытаниях и приемке в эксплуатацию вновь установленного навигационно-штурманского оборудования, приборов и аппаратуры электронавигации;

-составляет годовые заявки пароходства на навигационно-штурманские приборы, карты и пособия; следит за своевременным их получением;

-изучает и обобщает опыт использования электронавигационных приборов, штурманского оборудования, карт, пособий и разрабатывает предложения по улучшению их качества;

-принимает участие в инспекторских осмотрах пути, в разработке предложений по улучшению путевых условий и судоходной обстановки; принимает меры к улучшению информации судоводителей по этим вопросам;

-разрабатывает предложения по предупреждению случаев аварий и брака в работе и организует выполнение этих предложений. Ведет учет всех случаев аварий и брака в работе на флоте;

-изучает деловые качества и уровень подготовки судоводителей, участвует в их дипломировании и вносит предложения руководству пароходства по вопросам организации повышения квалификации судоводительского состава и его расстановки;

-осуществляет контроль за обеспечением судов аварийно-спасательным имуществом, правильным хранением и содержанием его в исправном состоянии.

Служба безопасности судовождения и штурманского обеспечения имеет право:

-давать предприятиям и организациям пароходства, командному составу флота указания по вопросам обеспечения безопасности судовождения и оказания помощи судам, терпящим бедствие;

-производить ревизии и проверки всех судов и плавучих средств пароходства;

-привлекать специальные технические средства пароходства для выполнения аварийно-спасательных работ. (Все требования службы по вопросам производства аварийно-спасательных операций обязательны для выполнения всеми работниками пароходства);

-представлять начальнику пароходства предложения о привлечении к ответственности лиц, виновных в совершении аварии, а также в случаях брака в работе судов и нарушения правил, приказов и положений, регламентирующих безаварийную работу флота.

4. ЭЛЕКТРОРАДИОНАВИГАЦИОННАЯ КАМЕРА ПАРОХОДСТВА

Электрорадионавигационная камера обеспечивает:

- бесперебойную и исправную работу радиоаппаратуры, командно-вещательных установок, технических средств судовождения (электронавигационных и радионавигационных приборов, магнитных компасов и других навигационно-штурманских приборов и инструментов) и метеорологических приборов судов всех пароходств МРФ в своей зоне обслуживания;

- профилактическое обслуживание и ремонт указанных приборов и аппаратуры;

- снабжение судов всех пароходств и других подразделений МРФ в своей зоне обслуживания в установленном порядке откорректированными навигационными картами, пособиями, руководствами и наставлениями по обеспечению безопасности плавания, включая все виды навигационных пособий, необходимых для обеспечения безопасного плавания судов МРФ;

- снабжение судов смешанного плавания МРФ независимо от того, какому пароходству они принадлежат Извещениями мореплавателям;

- выполнение девиационных и радиодевиационных работ.

Работники электрорадионавигационной камеры выполняют следующее:

- корректуру навигационных пособий (карт, книг, лоций, описаний огней и знаков и т.п.) по Извещениям мореплавателям Гидрографического управления МО СССР и материалам бассейновых управлений пути и управлений каналов, а также выдачу их на суда;

- инструктаж и консультации судовых специалистов по вопросам устройства, содержания и технического обслуживания аппаратуры и приборов, а также составление заключений по их состоянию;

- дефектацию пришедшего в негодность оборудования и оформления документов на его списание;

- проведение систематических занятий по обучению судоводителей правильной технической эксплуатации и обслуживанию радиоаппаратуры и технических средств судовождения и участие в проверке знаний по электрорадионавигационным приборам.

Глава II. ШТУРМАНСКИЙ СОСТАВ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПЛАВАНИЯ. ДОКУМЕНТАЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

1. Экипаж судна

Экипаж судна состоит из командного состава и судовой команды. Возглавляет её капитан.

В штурманский состав входят: капитан, капитан-дублер, первый штурман, второй штурман, третий штурман.

Лица штурманского состава назначаются на судно с согласия капитана.

До назначения штурмана на судно капитан должен ознакомиться с его производственной характеристикой, убедиться в наличии у штурмана диплома на вакантную должность, соответствующих записей в дипломе о районе плавания и контрольных талонов к диплому, а также разрешения медицинской комиссии на занятие должности.

В своей деятельности штурманский состав судна во главе с капитаном руководствуется следующими основными документами:

«Уставом внутреннего водного транспорта Союза ССР»;
«Уставом службы на судах Министерства речного флота РСФСР»;
«Правилами плавания по внутренним судоходным путям РСФСР» и местными бассейновыми правилами движения и стоянки судов;
«Правилами технической эксплуатации речного транспорта РСФСР»;
инструкциями, положениями и приказами Министерства речного флота, регламентирующими безопасность плавания на внутренних судоходных путях РСФСР;

настоящим Наставлением по организации штурманской службы на судах МРФ.

2. ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ШТУРМАНСКОЙ ЧАСТИ

Для выполнения повседневных обязанностей штурманский состав должен уметь пользоваться судовой документацией, правильно её содержать и заполнять. К такой документации относятся:

- 1) вахтенный журнал;
- 2) путевой журнал;
- 3) каталог навигационных карт и пособий (карты, лоции, извещения, справочники, маршрутки, рекомендации судоводителям, атласы волнения);
- 4) журнал приема прогнозов и путевой информации;
- 5) журнал наличия и использования пиротехнических средств;
- 6) таблица маневренных характеристик судна (типового состава) приложение 1;
- 7) таблица девиации;
- 8) технические паспорта, таблицы и инструкции к навигационно-штурманским приборам;
- 9) директивные документы по вопросам обеспечения безопасности плавания.

Указанные документы отражают состояние и уровень штурманской службы на судне, поэтому их правильное и своевременное заполнение — одна из важных обязанностей штурманского состава.

Порядок ведения журналов определяется соответствующими инструкциями.

На каждом судне должен вестись каталог навигационных карт и пособий по форме: номер порядковый, наименование и номер карты, дата и место получения, дата и причина списания. В каталоге должно быть два раздела:

первый — для навигационных карт, второй — для пособий. Порядковый номер по каталогу является судовым номером карты или пособия.

Для поддержания навигационных карт, атласов и пособий в состоянии готовности к практическому использованию должна проводиться их систематическая корректировка на основе извещений и путевых листов, издаваемых органами пути. I штурман обязан обеспечить получение всех корректурных материалов, своевременную и полную корректуру навигационных карт и пособий.

При выполнении корректуры на судне необходимо соблюдать следующие условия:

-обозначение предмета на карте должно возможно точно соответствовать его положению на местности;

-для замены или снятия надписей на картах и лощиях необходимо зачеркнуть их одной тонкой линией, а отменяемое условное обозначение — двумя тонкими линиями (крестом);

-исправления в карты и лощия вносятся немедленно после получения извещений о корректуре. При этом исправления временного характера производятся простым карандашом, а постоянного — красными чернилами (тушью);

-после выволения корректуры на карте или титульном листе атласа (лощия) отмечаются названия и номера извещений и дата корректуры с подписью I штурмана.

На каждом извещении отмечаются кружком номера или названия карт и лощий, подвергнутых корректуре. Все извещения и путевые листы, по которым корректируются карты и пособия, должны храниться на судне до закрытия навигации.

Навигационные карты, схемы, лощия, пособия и руководства следует хранить в ящиках штурманского стола в порядке номеров судового каталога.

3. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ШТУРМАНСКОЕ СНАБЖЕНИЕ

Электрорадионавигационные приборы (компасы всех видов, механические лаги, эхолоты, радиолокационные станции, радиостанции, радиопеленгаторные установки, авторулсовые устройства), устанавливаемые стационарно, относятся к навигационному оборудованию судна.

К штурманскому снабжению (имуществу) относятся ручные лоты, лаги, шлюпочные компасы, хронометры, барометры, термометры, приборы-самописцы, бинокли, пиротехнические средства, флаги, переносные радиотехнические средства и прокладочный инструмент. Ответственность за содержание навигационного оборудования в исправном состоянии и обеспечение судна необходимым штурманским снабжением возлагается на I штурмана.

Перед выходом судна в рейс I штурман обязан проверить исправность средств навигационного оборудования и наличие приборов и предметов штурманского снабжения.

Проверка производится внешним осмотром и пробным включением средств и приборов в соответствии с инструкциями по их эксплуатации.

В рейсе такая проверка должна производиться ежедневно, в период утренней вахты. Результаты проверки заносятся в вахтенный журнал.

На навигационное оборудование и приборы на судне должна быть полная техническая документация: формуляр; фирменное техническое описание с чертежами; инструкция по эксплуатации; паспорт.

В обязанность I штурмана входит также своевременное определение поправок приборов, составление заявок на их ремонт и на пополнение комплектации запасных частей к ним.

Глава III. ОРГАНИЗАЦИЯ ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЫ

1. ШТУРМАНСКАЯ ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ И ВАХТЕ

Судно считается пригодным к рейсу, если оно находится в исправном техническом состоянии, укомплектовано экипажем согласно штатному расписанию, снабжено необходимыми запасами топлива, материалами и инвентарем по нормам, устанавливаемым в соответствии с районом плавания и назначением судна.

Разрешением для выхода судна в рейс является план-приказ, выдаваемый капитану диспетчером движения лично или по радио (в этом случае делается соответствующая запись в вахтенном журнале), в котором указывается: время выхода в рейс, пункт отправления и прибытия, наименование и количество груза, осадка судов, типовая схема формирования состава.

В приказе должна быть отметка о вручении на судно путевой информации и прогноза погоды, а в необходимых случаях оговорены особые условия движения (ограничения судам по погоде, пункты распузки, система связи и т.п.).

На основании плана-приказа капитан должен определить меры по обеспечению безопасности плавания в рейсе, совместно со штурманским составом рассмотреть основные его этапы и провести разбор маршрута с учетом особенностей пути, гидрологической, метеорологической и навигационной обстановки, загрузки судна и его маневренных характеристик, знаний судоводителями этого района плавания.

Для перехода по районам, где плавание осуществляется с помощью навигационных приборов, делают предварительную прокладку курса на путевых картах, при этом:

- используют рекомендуемые лоцией курсы (или курсы, отмеченные на карте при прохождении таких участков в предыдущих рейсах);

- определяют и наносят на карту безопасные расстояния до мысов, отмелей и других навигационных опасностей на переходе;

-намечают точки изменения курса, пеленги и расстояния до ориентиров на момент поворота;

-определяют общую поправку магнитного компаса и время движения каждым курсом.

І штурман обязан подготовить к рейсу карты, лоции, рекомендации судоводителям по предстоящему району плавания. Под руководством капитана штурманский состав должен определить наиболее затруднительные участки плавания, где необходимо принятие особых мер предосторожности (лимитирующие перекаты, пороги, шиверы, узкости, крутые колена, рейды, штормоопасные зоны и др.) как для обеспечения безопасности плавания своего судна, так и на случай маневрирования при встрече и обгоне других судов.

Для обеспечения безопасности плавания капитан до начала рейса должен лично проверить:

-исправность действия рулевого и подруливающего устройств;

-осадку, правильность размещения и надежность закрепления грузов на судне (на судах состава);

-правильность расстановки и швартовки судов в составе.

Перед выходом в рейс капитан обязан также удостовериться в:

-отсутствии водотечности корпуса судна (судов) и герметичности люков и иных закрытий;

-исправности средств световой и звуковой сигнализации;

-соответствии габаритов судна (состава) габаритам пути;

-пригодности судна (состава) к плаванию в данном районе согласно документам Речного Регистра РСФСР.

Непосредственно перед началом движения капитан (вахтенный штурман) обязан убедиться:

-в отсутствии у борта судна (состава) других судов и лодок, а также проходящих мимо судов, для которых может быть создана опасность маневрами отходящего в рейс судна (состава);

-в готовности к работе главных двигателей;

-что ходовые сигналы включены;

-что судно (состав) не удерживается якорями или на швартовах.

До начала движения необходимо предупредить по УКВ радиосвязи (при наличии таковой) находящиеся поблизости суда о начале движения.

При подготовке к несению каждой ходовой вахты капитан (штурман) должен:

-изучать предстоящий участок пути и ознакомиться с необходимой для этого информацией; отметить наиболее затруднительные для прохождения участки пути и определить конкретные меры для обеспечения безопасного движения по ним (выделение основных и дополнительных ориентиров, порядок связи и согласования действий с находящимися поблизости судами, использование технических средств судовождения и определение их, выбор режима движения с учетом габаритов пути и

управляемости судна (состава);

-ознакомиться с путевой информацией, с прогнозом погоды, с записями в вахтенном журнале; проверить действие всех видов сигнализации, состояние судна и его устройств, особенно рулевого и дистанционного; определить точное положение судна (состава) на местности, принять доклад заступающего рулевого о приеме вахты.

В темное время суток смена вахт штурманского состава и рулевых должна производиться только тогда, когда заступающие на вахту полностью определяются в местонахождении судна и освоятся в условиях темноты (в течении 5-10 мин).

В районах, где плавание осуществляется навигационными методами, при приеме вахты нужно определить место судна по приборам или по счислению, нанести его на карту и сверить компасный курс с прокладкой на карте. Результаты приема вахты отметить в вахтенном журнале.

2. ШТУРМАНСКАЯ РАБОТА В РЕЙСЕ

Главная задача вахтенного начальника (капитана, штурмана) в рейсе состоит в том, чтобы правильно организовать и обеспечить безопасность движения судна (состава).

Он обязан:

-постоянно и бдительно вести наблюдение за окружающей обстановкой (визуально или с помощью технических средств); контролировать положение судна (состава) относительно навигационных опасностей и других судов; проверять правильность избранного курса и обеспечивать удержание судна (состава) на этом курсе;

-для надлежащего наблюдения выбирать такое место на посту управления, с которого обеспечивается наибольший обзор по дуге горизонта, и периодически его менять для просмотра закрытых от наблюдения секторов;

-при управлении судном точно соблюдать требования «Правил плавания по внутренним судоходным путям РСФСР», местных правил плавания и рекомендации судоводителям для обеспечения безопасности плавания;

-подавать команды вахтенному рулевому кратко и четко в соответствии с принятой терминологией (приложение 2) и требовать от рулевого четкого дублирования команды, чтобы убедиться в правильном её понимании.

Во время движения судна (состава) вахтенный начальник не должен:

-отлучаться с поста управления или отвлекаться на работы, не связанные с обеспечением безопасности движения;

-допускать нахождение на посту управления лиц, не имеющих отношения к управлению судном (составом);

-разрешать вахтенному рулевому отходить от штурвала или доверять штурвал лицам, не ответственным за управление судном (составом);

-выполнять обязанности за вахтенного рулевого (кроме случаев, когда общее управление судном принимает на себя капитан или старший по должности штурман).

На каждом конкретном участке плавания задача вахтенного начальника состоит в:

-выборе безопасных скоростей движения судна (состава) в зависимости от конкретных путевых и гидрометеорологических условий;

-постоянном выборе ориентиров для обеспечения контроля за положением судна (состава) на курсе и на судовом ходу;

-своевременном определении точек и моментов начала и окончания изменения курса, поворота или циркуляции судна (состава);

-заблаговременном согласовании со встречными, обгоняющими или обгоняемыми судами безопасных маневров и в точном их выполнении.

Для предупреждения столкновений судов (составов) вахтенный судоводитель должен:

-использовать все возможности, чтобы процесс расхождения или обгона происходил за пределами зон поворотов судового хода, т.е. на прямолинейных участках пути;

-выбрать для расхождения более благоприятный участок пути с наибольшими габаритами;

-заблаговременно согласовать порядок расхождения между судами;

-обеспечить строгое удержание судна (состава) на согласованных для расхождения курсах.

Во всех случаях, когда вахтенный начальник по какой-либо причине не уверен в правильности избранного курса или в безопасности выполнения маневра, он обязан принять меры к прекращению или снижению скорости движения судна (состава).

Все действия капитана (штурмана) по управлению судном (составом) должны быть направлены на обеспечение наиболее благоприятных и безопасных условий для движения находящимся в близости других судов (составов).

Судоводительская солидарность и взаимовыручка — непреложное правило во взаимоотношениях штурманского состава всех судов!

Плавание в темное время суток

При плавании в темное время суток в качестве наиболее достоверных ориентиров должны использоваться знаки судоходной обстановки.

Судоводителям следует учитывать, что в связи с различной степенью яркости освещения плавающих знаков (особенно в зонах криволинейных участков пути, на водохранилищах, озерах и устьевых участках крупных рек) возможна лучшая видимость более удаленных знаков по сравнению с ближе расположенными. Во избежании ошибок в определении границ и направления судового хода нужно:

-использовать в качестве основных ориентиров береговые знаки;

-применять прожектор в местах, где это не представляет помех для других судов;

-осуществлять с помощью компаса управление судном (составом) на протяженных прямолинейных участках пути;

-тщательно просматривать при движении в районах переправ, рейдов, крупных городов и зон скопления береговых огней участок впереди по курсу судна (состава) с помощью бинокля для своевременного обнаружения на воде неосвещенных или засвечиваемых береговыми огнями судов и других объектов.

Плавание с лоцманом

В случаях, когда штурманский состав (полностью или частично) не знает район плавания, переход судна (состава) должен сопровождаться лоцманами.

Лоцманская проводка судов обеспечивается пароходствами, в границах которых следует судно, на основании письменной заявки (телеграммы) капитана судна в адрес порта (пристани) с указанием участка проводки и габаритов судна.

Капитан не должен выходить в рейс, если он и его I штурман не имеют права на самостоятельное управление судном на данном участке и на судно не выделен лоцман в соответствии с заявкой.

В отдельных бассейнах при наличии особо затруднительных условий плавания устанавливаются участки обязательной лоцманской проводки, которые объявляются в путевых информационных листах, местных правилах плавания и доводятся до сведения всех смежных пароходств и судоводителей. В этом случае должна быть обеспечена обязательная лоцманская проводка.

Лоцман имеет право проводить суда (составы) только после получения «Направления на лоцманскую проводку» с указанием в нем участка проводки и наименования проводимого судна (состава).

С прибытием на борт судна лоцман предъявляет капитану направление и диплом, удостоверяющий лоцманское звание.

До отправления в рейс капитан знакомит лоцмана под расписку с записями в вахтенном журнале о габаритах и состоянии своего судна (состава), а также вписывает в направление габариты судна и заверяет это своей подписью.

Присутствие лоцмана на судне не снимает с вахтенного начальника ответственности за управление судном. При отлучке вахтенного начальника с мостика он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном во время его отсутствия.

В случае неправильных действий лоцмана капитан имеет право отстранить его от исполнения им лоцманских обязанностей, о чем делает соответствующую запись в вахтенном журнале судна и направлении, осуществляя дальнейшую проводку самостоятельно или требуя замены этого лоцмана другим.

Штурманский состав должен использовать знания лоцмана для изучения нового района плавания. Время нахождения лоцмана на мостике по проводке судна отмечается в вахтенном журнале.

Ответственность и обязанности капитана (вахтенного начальника) и лоцмана за обеспечение безаварийной проводки судна устанавливается Уставом службы на судах МРФ.

Плавание в особых условиях

Управление судами (составами) при плавании в особых условиях (при ограниченной видимости, на стесненных и сложных участках пути, во время шторма) должно осуществляться под личным руководством капитана судна.

В условиях ограниченной видимости. Движение судов (составов) в условиях ограниченной видимости (при полной или частичной потере видимости ориентиров) запрещается § 12 п. «ю» «Правил плавания по внутренним судоходным путям РСФСР».

Суда, имеющие радиолокационные станции, осуществляют движение в соответствии с требованиями «Руководства по применению РЛС для движения судов по внутренним судоходным путям РСФСР» (приложение 3).

Для уверенного управления судном (составом) с помощью РЛС штурманский состав должен иметь достаточные навыки в опознании эхо-сигналов, определении их параметров (расстояние, курсовой угол), положение места судна (состава) относительно навигационных опасностей и других судов, т.е. навыки по управлению судами с помощью РЛС. Для приобретения их должны проводиться тренировочные занятия штурманского состава под руководством капитана.

При ухудшении видимости или при подходе к зоне ограниченной видимости вахтенный начальник обязан:

- прекратить или снизить скорость движения;
- вызвать капитана на пост управления;
- включить радиолокатор и начать радиолокационное наблюдение;
- выставить вперед смотрящего на бак судна и обеспечить с ним надежную связь;
- включить ходовые сигналы (если днем они не были включены);
- засечь курс по компасу при вхождении в зону ограниченной видимости;
- скорость судов при ограниченной видимости должна быть такой, при которой можно принять наиболее эффективные меры при внезапном обнаружении препятствий для движения.

Плавание в стесненных условиях. При движении на участках с ограниченными габаритами пути и большой кривизной судового хода необходимо:

- по возможности избегать обгона и встречного расхождения с другими судами и составами на криволинейных участках;
- снижать скорость до величины, установленной правилами и рекомендациями;

-по характеру волн, образуемых движением судна (состава) определять степень их влияния на управляемость и принимать меры к уменьшению этого влияния ;

-по сведениям из лоции и по наблюдению за поверхностью воды определять направление и силу свальных течений, вносить соответствующие поправки для избранного курса.

При всех затруднениях, возникающих при расхождении судов (составов) в стесненных условиях пути, судоводитель должен считаться с тем, что столкновение с движущимся судном (составом) или навал на стоящее судно (состав) всегда более опасны по своим последствиям, чем уклонение от них путем выхода судна (состава) на песчаные отмели.

Плавание в штормовую погоду. Основная задача обеспечения безопасности плавания в штормовую погоду – сохранение мореходных качеств судна, в первую очередь управляемости и непотопляемости.

Обязанность капитана и всего штурманского состава заключается в том, чтобы предупредить попадание судна (состава) в штормовые условия, при которых плавание этому судну (составу) не разрешается.

С этой целью во время движения по озерам, водохранилищам и устьевым участкам рек на судне должны регулярно (в установленном порядке) приниматься прогнозы погоды.

С получением штормового предупреждения о силе ветра и волнения, превышающей установленное для судна (состава) ограничение, капитан обязан:

-направить судно (состав) в ближайшее убежище или укрытие за берегом;

-проверить герметичность бортовых и палубных закрытий, заливаемость судна (состава) и принять меры по обеспечению непотопляемости;

-проверить надежность учалки состава и сохранение её прочности при прогнозируемом волнении, а в случае необходимости преручалить состав или запросить для помощи тягу;

-по атласу картограмм волнения определить зоны наименьшей высоты волн и использовать их для движения к убежищам и укрытиям;

-обеспечить несение радиовахты и установить связь с диспетчерским пунктом и судами этого района;

-уточнить место судна (состава) и правильность избранного курса;

-учитывать вероятность сгонно-нагонных явлений под действием ветра.

При внезапном (непрогнозируемом) развитии шторма капитан обязан, кроме указанных мер:

-с учетом условий пути, маневренных возможностей и парусности судна избрать наиболее безопасный способ штормования (движение против волны, по волне, стоянка на якорь);

-запросить диспетчера о помощи другими судами ;

-в случае потери из-за шторма управляемости состава расчалить его и поставить на якорь каждое судно в отдельности.

**ТАБЛИЦА МАНЕВРЕННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК СУДНА
(ТИПОВОГО СОСТАВА)**

1. Инерционные характеристики судна (состава) в спокойной воде

Режим хода перед маневром	Вид маневра	В полном грузу		Порожнем (в балласте)	
		Путь, м	Время, сек	Путь, м	Время, сек
Полный ход	Торможение (до полной остановки)				
Стоянка	Разгон с места до полного хода (выбег)				
Средний ход	Торможение				
Стоянка	Разгон с места до среднего хода (выбег)				
Малый ход	Торможение				
Стоянка	Разгон с места до малого хода (выбег)				

2. Скорости хода судна (состава) в зависимости от режима работы главных
двигателей

Режим работы двигателей	Частота вращения двигателей, об/мин	В полном грузу		Порожнем (балласте)	
		При работе всех двига- телей, км/ч	При работе одного дви- гателя, км/ч	При работе всех двига- телей, км/ч	При работе одного дви- гателя, км/ч
Полный ход					
Средний ход					
Малый ход					
Самый малый ход					

Примечание. Таблица заполняется капитаном судна по результатам определения маневренных характеристик в начальный период навигации или на основе справочников для типовых судов (составов).

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДУЕМЫХ КОМАНД ДЛЯ РУЛЕВОГО

Команда	Значение команды
Право (лево) руля	Рули (насадки) плавно переключаются в указанную сторону на 10-15° ДП
Больше право (лево)	Рули (насадки) дополнительно переключаются на 5-10° в указанную сторону
Право (лево) на борт	Рули (насадка) с возможной быстротой переключаются на наибольший угол в сторону указанного борта
Прямо руль	Рули (насадки) ставятся параллельно ДП
Так держать	Судно удерживается в заданном направлении
Право (лево) не ходить	Судно удерживается от повалки вправо (влево)
Одерживай	Уменьшают угол переключки рулей (насадок) или переключают в противоположную сторону для уменьшения угловой скорости поворота
Курс.....(градусов)	Курсовая черта устанавливается на указанном курсе по компасу
Право (лево).....(градусов)	Изменяют курс по компасу на указанное число градусов вправо (влево)

На все подаваемые рулевому команды он должен ответить: «Есть» и повторить поданную команду.

Утверждено
Заместителем министра
Речного флота РСФСР
М.С. Назаровым
17 ноября 1969г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ СТАНЦИИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ СУДОХОДНЫМ ПУТЯМ РСФСР

(Разработано Центральным научно-исследовательским институтом экономики
водного транспорта)

В руководстве употребляются термины:

радиолокационное наблюдение – комплекс действий, необходимых для обнаружения и опознавания эхо-сигналов;

зона обзора – часть водной поверхности, за которой (по обстоятельствам плавания) должно быть установлено наблюдение;

действующий радиолокатор – откалиброванный, настроенный и включенный на режим «работа» радиолокатор, у которого:

а) имеется сочное, хорошо сфокусированное изображение;

б) центры вращения визира и развертки совпадают;

в) первая метка НКД¹ (начало развертки) совпадает с началом зондирующего импульса;

г) курсовые углы на объекты, видимые на экране индикатора, соответствуют действительным;

д) отметка курса выставлена параллельно диаметральной плоскости судна;

одностороннее движение – когда при встрече в тумане, мгле снегопаде и т.п. предпочтение отдается судну, идущему вниз по течению. Для пропуска сверху идущего судна снизу идущее судно обязано заблаговременно отойти к кромке судового хода, остановиться и обеспечить безопасный пропуск сверху идущего судна;

двустороннее движение – когда разрешается расхождение и обгон судов.

§1. Действующие Правила плавания по внутренним судоходным путям РСФСР отдают предпочтение судам, оборудованным радиолокаторами.

По смыслу Правил суда с РЛС могут продолжать движение, «когда из-за отсутствия видимости ориентировка невозможна».

Это требует от судоводителя, пользующего радиолокатором, такого же глубокого понимания существа радиолокационной информации, как и содержания Правил плавания. В случае столкновения судоводитель, не твердо знающий технические возможности имеющейся на судне РЛС, правила управления станцией и методы использования данных радиолокационного наблюдения, может быть признан ответственным за аварию полностью или частично, в зависимости от обстоятельств данного случая.

§2. Радиолокационное наблюдение является необходимой мерой предосторожности во всех случаях, когда визуальный обзор затруднен туманом, мглой, снегопадом, дождем или другими метеорологическими явлениями.

Включение радиолокатора на непрерывную работу обязательно: при визуальной видимости менее 1,5 км; при внезапном ухудшении видимости; при подходе судна к области тумана или интенсивных осадков (ливень, снеговые заряды).

Настоятельно рекомендуется вести радиолокационное наблюдение в темные ночи при пасмурной погоде, когда нет полной уверенности, что огни судов будут обнаружены на расстояниях, оговоренных в Правилах плавания.

Примечание. В подобных случаях, если нет необходимости в непрерывном обзоре, радиолокатор все же следует держать в режиме «подготовка».

Несвоевременное включение РЛС на «работу» или необоснованные (по обстоятельствам плавания) перерывы в радиолокационном наблюдении расцениваются как нарушение §75 Правил плавания.

§3. Радиолокационное наблюдение должно быть организовано так, чтобы обеспечить информацию о любом новом эхо-сигнале сразу же после его появления на экране. Для этого у радиолокатора должен находиться постоянный наблюдатель (капитан или один из штурманов по указанию капитана).

В любом случае радиолокационной проводки на мостике судна должно быть не менее двух человек командного судоводительского состава.

§4. В тех случаях, когда по каким-либо причинам на судне нет возможности надлежащим образом организовать радиолокационное наблюдение, такое судно должно быть приравнено к судну без радиолокатора и на него полностью распространяется требование пункта «к» §12 Правил плавания.

Никакое судно не может использовать преимущества, даваемые наличием радиолокатора, если при этом не ведется должного радиолокационного наблюдения.

¹ НКД - неподвижные кольца дальности.

§5. Эффективное использование РЛС для движения в тумане возможно лишь в совокупности с курсоуказателем. Поэтому в плохую видимость движение разрешается только тем судам, на которых имеется действующий радиолокатор и компас.

§6. Радиолокационное наблюдение следует начинать со шкал малой дальности и только убедившись в отсутствии опасности столкновения с близко расположенными судами, радиолокатор следует переключить на шкалы большей дальности.

Постоянное наблюдение следует вести на шкалах, обеспечивающих обнаружение судов на возможно больших расстояниях, если естественные условия (например, конфигурация берегов) позволяют это сделать.

Если используются крупномасштабные шкалы, то следует периодически включать шкалы более мелкого масштаба, и наоборот.

§7. Каждый, впервые обнаруженный в зоне обзора, эхо-сигнал должен быть классифицирован как движущееся или неподвижное судно. Направление движения судна может быть легко определено наблюдением за изменением взаимного расположения эхо-сигнала от судна и от какой-либо приметной особенности береговой черты и т.п.

§8. При одновременном появлении на экране индикатора нескольких эхо-сигналов, нужно вести наблюдение прежде всего за эхо-сигналами, ближайшими к судну и находящимся на острых курсовых углах.

Ведя радиолокационное наблюдение, следует периодически выключать отметку курса, которая может маскировать слабые эхо-сигналы.

Успешному расхождению (обгону) в плохую видимость может содействовать радиосвязь между сближающимися судами. С этой целью следует открыть радиотелефонную вахту на межсудовых частотах, предусмотренных Указаниями по организации береговой и судовой радиосвязи соответствующего бассейна.

§9. В плохую видимость запрещается движение:

а) судам, трюмными нефтегрузами I класса, взрывчатыми или отравляющими веществами;

б) судам без курсоуказателей и радиотелефонов;

в) буксирным составам и шлюпочараванам вниз по течению на речных участках с шириной судового хода менее 400 м.;

г) всем судам на участках с шириной судового хода менее 80 м.

§10. В плохую видимость двустороннее движение с помощью радиолокатора разрешается:

на участках судового хода с шириной более 200 м.;

на каналах - лишь при визуальной видимости хотя бы одного из берегов канала.

Одностороннее движение разрешается на участках с шириной судового хода от 80 до 200 м.

Движение через пролеты мостов разрешается только, если проходы обозначены радиолокационными отражателями, или буями, или иным образом, позволяющим видеть на экране радиолокатора обе кромки прохода.

Через однопролетные мосты, обозначенные радиолокационными отражателями, или буями, разрешается только одностороннее движение.

§11. Каждое судно в плохую видимость должно идти умеренным ходом, тщательно сообразуясь с существующими обстоятельствами и условиями плавания: визуальной и радиолокационной видимостью, интенсивностью движения, габаритами пути, свойствами судна и т.д.

§12. На участках со встречным движением следует придерживаться правой (по ходу) стороны движения.

Расхождение при встрече осуществляется левыми бортами.

Уклоняться с пути встречного судна следует таким образом, чтобы его эхо-сигнал вплоть до окончания расхождения, находился слева от курсовой черты, расположенной в направлении судового хода.

Когда по условию плавания расхождение может быть затронуто, связу идущее судно обязано заблаговременно отойти в безопасную сторону и приостановить свое движение вперед, подав соответствующий звуковой сигнал.

Обгон следует производить с особой осторожностью и только после согласования сторон обгона.

§13. При расхождении и обгоне суда должны обмениваться соответствующими звуковыми сигналами, а при возможности и зрительными сигналами «отмашками», предусмотренными Правилами плавания.

Расхождение и обгон категорически запрещается, если имеется сомнение в безопасности выполнения маневра.

§14. При расхождении и обгоне суда должны согласовывать свои действия по радиотелефону.

Однако при этом нужно иметь в виду, что радиолокационное изображение не позволяет опознать судно по его эхо-сигналу, а поэтому возможна ошибочная связь и даже переговоры о маневрировании с каким-то, находящимся поблизости, третьим судном.

§15. Маневровые звуковые сигналы, а также звуковые сигналы, предусмотренные §56-61, 63 и 64 Правил плавания, должны подаваться только, когда суда находятся на виду друг у друга.

§16. Судно с радиолокатором ни при каких обстоятельствах не освобождается от выполнения §68 Правил плавания, тщательного визуального наблюдения и прослушивания звуковых сигналов.

Обязательно следует в плохую видимость включить сигнальные огни.

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ШТУРМАНСКОЙ СЛУЖБЫ НА СУДАХ

Редактор: *Ю. М. Бутов*
Корректор: *Т. И. Дробны*
Компьютерная верстка: *Е. В. Саркисова*
Дизайн обложки: *А. А. Мерганова*

Лицензия ИД №06525 от 09.01.2004 г. (РКонсульт)

Подписано в печать 15.04.2004 г.
Формат 84x108/32. Гарнитура «Ньютон».
Печать офсетная. Тираж 500 экз.

Издательство «РКонсульт»
Москва, 2-й Южнопортовый пр-д, д.5, корп. 2
тел.: 958-95-37

Отпечатано в «Омела-полиграф»
г. Москва