

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ»



ПОВІДОМЛЕННЯ МОРЕПЛАВЦЯМ

Повідомлення №

328–337

Випуск № 44

Дата: 22 листопада 2013 р.

За повідомленнями мореплавцям, надрукованими у цьому бюлетені, потрібно виправити морські карти і посібники для плавання.

Повідомлення мореплавцям виходять окремими випусками, нумерація яких є безперервною протягом календарного року.

Повідомлення мореплавцям видаються з метою вчасного оповіщення морекористувачів про зміни у навігаційній обстановці та режимі плавання.

Для постійного підтримування на рівні сучасності карт, лоцій та інших посібників для плавання державна установа «Держгідрографія» просить мореплавців та інші організації надсилати відомості про:

- 1) нові, виявлені під час плавання, перешкоди: банки, обмілини, камені, скелі, вулканічні утворення тощо;
- 2) випадки розбіжностей карт, лоцій та посібників для плавання з місцевістю;
- 3) необхідні для нанесення на карти примітні пункти, об'єкти, а також іншу інформацію, що полегшує визначення місця і сприяє безпечному мореплавству.

При повідомленні даних про перешкоди необхідно якомога чіткіше вказувати їх місцезнаходження.

При посиланні на книжкові джерела слід вказувати рік видання книг і їх сторінку. При посиланні на карти і повідомленні географічних координат обов'язково необхідно вказувати номер карти, до якої належать повідомлювані дані, і рік її друку.

Адреса державної установи «Держгідрографія»:
пр-т Гагаріна, 23, м. Київ-660, 02660
тел. (044) 296-60-40, тел./факс: (044) 292-12-17
e-mail: office@hydro.gov.ua

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINE
STATE HYDROGRAPHIC SERVICE OF UKRAINE



NOTICES TO MARINERS

Notice №

328–337

Edition № 44

Date: November 22, 2013

Nautical charts and sailing directions should be corrected according to Notices to Mariners, printed in this statement.

Notices to Mariners are published as separate edition; NtM numeration is keeping continuously during the calendar year.

Notices to Mariners are issued in order to inform mariners timely about all changes of navigational situation and regime of navigation.

To update charts and sailing directions mariners and other agencies are requested to inform State Hydrographic Service of Ukraine about the following:

- 1) new detected obstructions like banks, shoals, stones, rocks, volcanic formations, etc.;
- 2) all divergences between charts, sailing directions and locality;
- 3) necessity to chart information on conspicuous marks, objects and other information to facilitate position-finding and ensure safe navigation.

Reporting data about obstructions it is necessary to indicate their location as clear as possible.

Referring to publications it is necessary to point out the year of books edition and page number. Referring to charts and reporting geographic coordinates it is obligatory to indicate the number of chart concerned and year of its edition.

Address of State Hydrographic Service of Ukraine:
23, Gagarina Ave., Kyiv, 02660
tel. (044) 296-60-40, tel./fax: (044) 292-12-17
e-mail: office@hydro.gov.ua

ДО ВІДОМА МОРЕПЛАВЦІВ

Положення об'єктів у Повідомленнях мореплавцям наведено у географічних або полярних координатах, довготу вказано від Гринвіча. Координати коректурних даних для карт наведено за картою найбільшого масштабу.

Напрямки подано дійсні у градусах або румбах.

Напрямок створу дано подвійний: перший – з моря від переднього знака до заднього; другий – з берега. Напрямки меж секторів освітлюваності у градусах подаються від джерела світла і відраховуються за годинниковою стрілкою.

Висоти наведено у метрах. Висоти природних об'єктів (гір, пагорбів, островів, скель тощо), а також вогнів засобів навігаційного обладнання подано від рівня моря, прийнятого на картах цього району для відрахунку висот, а висоти споруд – від їх основи. Якщо висоту споруди дано від рівня моря, то це обов'язково обумовлюється.

Дальність видимості вогнів засобів навігаційного обладнання подано у милях.

Глибини наведено у метрах від рівня, який на картах відповідного району прийнято за нуль глибин.

З питань придбання карт і посібників для плавання просимо звертатися за адресою:

**Державна установа «Держгідрографія»
пр-т Гагаріна, 23, м. Київ-660, 02660
тел. (044) 296-60-40, тел./факс: (044) 292-12-17
e-mail: office@hydro.gov.ua
www.charts.gov.ua**

INFORMATION TO MARINERS

Location of objects in Notices to Mariners are given in geographical and polar coordinates; longitudes are counted from Greenwich. Coordinates for chart corrections are given by the largest scale chart.

Directions in degrees or bearings are real.

Directions of the leading lines are dual: first – from the sea (from the front mark to the rear), second – from the shore. Directions of the lighted sectors' limits are given from the light source and measured in degrees clockwise.

Heights are given in metres. The heights of natural objects (mountains, hills, islands, rocks, etc.) and elevation of aids to navigation lights are given from above the sea level. This level is adopted in specific area charts for height calculation. Elevation of structures is given from above the ground. If elevation of structure is given above the sea level it is specified.

Range of light visibility is given in nautical miles.

Depths are given in metres from datum which is adopted in specific area charts as a chart datum.

To obtain charts and sailing directions please contact:

**State Hydrographic Service of Ukraine
23, Gagarina Ave., Kyiv, 02660
tel. (044) 296-60-40, tel./fax: (044) 292-12-17
e-mail: office@hydro.gov.ua
www.charts.gov.ua**

ПЕРЕЛІК ВИДАНЬ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ КОРЕКТУРИ
LIST OF EDITIONS TO BE CORRECTED

Карти
Charts

Номер Number	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners	Номер Number	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners	Номер Number	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners
3001	334				
3101	334				
3107	334				
3206	332				
3216	334, 335				
3228 INT 3812	332				
3317	334, 335				
3319	332				
3320	332				
3411	335				
3427	333				
3505	329				
3516	333				
3525	332				
3625Б	330				
3627	331				
3630	333				
3707	333				

Книги Books

Номер, рік видання Number, year of edition	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners	Номер, рік видання Number, year of edition	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners	Номер, рік видання Number, year of edition	Повідомлення мореплавцям Notice to Mariners
101-2009 201-2008	336 337				

ЗМІСТ

	<i>Стор.</i>
Розділ I. Загальна інформація	7
Розділ II. Коректура карт	21
Розділ III. Зміни навігаційної обстановки в морському регіоні та на внутрішніх водних шляхах України	-
Розділ IV. Коректура посібників для плавання	25
Розділ V. Коректура каталогу карт і книг	-

CONTENT

	<i>Page</i>
Section I. General information	7
Section II. Chart correction	21
Section III. Changes of navigational situation in maritime region and inland waterways of Ukraine	-
Section IV. Correction to sailing directions	25
Section V. Correction to chart catalogue and books	-

Розділ I. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Section I. GENERAL INFORMATION

328. ПРАВИЛА

льодового проведення суден

(Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України 12.03.2011 № 14
та доповнено наказом Міністерства інфраструктури України 11.03.2013 № 147)

I. Загальні положення

1.1. Дія цих Правил поширюється на торговельні судна, які здійснюють плавання в льодових умовах у територіальному морі України та на внутрішніх водних шляхах.

До суден, що плавають під Державним Прапором України в територіальних водах інших країн і перебувають поза полярними водами, крім положень цих Правил, застосовується також законодавство країн, у територіальних водах яких здійснюється плавання.

До суден, що здійснюють плавання під Державним Прапором України в полярних водах, додатково застосовуються вимоги Резолюції А.1024 (26) «Керівництво для суден, які здійснюють плавання у полярних водах», прийнятої Асамблеєю Міжнародної морської організації 02.12.2009, та відповідних міжурядових угод.

1.2. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

- важкий лід – лід товщиною 60 см і більше та торосистий лід;
- довгий сигнал – сигнал тривалістю приблизно 4-6 сек.;
- короткий сигнал – сигнал тривалістю приблизно 1 сек.;
- криголам – судно, призначене для проведення, обколювання, буксирування суден і виконання рятувальних та інших робіт у льодових умовах;
- легкий лід – лід товщиною до 60 см, який вільно проходять криголами, а за сприятливих умов – судна з посиленням підкріпленням корпусу;
- льодова обстановка – розподіл льоду за різними характеристиками у районі плавання;
- льодовий клас – клас, присвоєний судну класифікаційним товариством, який відповідно до міцності корпусу судна надає йому право здійснювати плавання в певних льодових умовах;
- неполярні води – води, що не належать до вод арктичного та антарктичного регіонів Землі;
- несприятливі льодові умови – наявність льоду скупченістю 7 балів і більше та припаю;
- рідкий лід – різного виду плавучий лід, переважно битий, рівномірно розподілений, що займає до 30 % видимої поверхні моря (скупченість – 1-3 бали);
- розріджений лід – різного виду битий дрейфуючий лід, що займає близько половини видимої поверхні (скупченість – 4-6 балів);
- скупчений лід – скупчення плавучих крижин, що покривають близько 80 % видимої поверхні (скупченість – 7-9 балів);
- сприятливі льодові умови – наявність льоду скупченістю до 3 балів;
- стиск льоду – ущільнення льоду під впливом вітру і плинусу;

- судна льодового плавання – судна, призначені для самостійного плавання в льодових умовах (з можливим подоланням льодових перемичок) або плавання в льоду під проведенням криголама;
- тороси – нагродження уламків льоду в крижаному покриві;
- торосіння – вид формування льодових перешкод, коли розлами, зіткнення й стиск льоду утворюють тороси.

1.3. З урахуванням фактичної льодової обстановки та її зміни капітани (судноводії) суден та криголамів для забезпечення безпечного плавання суден у льодових умовах та/або запобігання виникненню аварійної морської події в льодових умовах можуть приймати рішення у частині формування каравану та маневрування в льодових умовах інші ніж ті, що викладені у розділах IV, V та VI цих Правил.

II. Класифікація льоду

2.1. Лід у неполярних водах розрізняється за віком, формою і будовою.

2.2. За віком лід у неполярних водах поділяється на такі види:

- початковий утворення льоду;
- молодий лід товщиною 5-15 см;
- зимовий лід товщиною 15-200 см.

2.3. За формою лід поділяється на такі види:

- нерухомий;
- дрейфуючий або плавучий.

2.4. За структурою льоду і станом його поверхні розрізняють:

- рівний лід;
- нашарований лід;
- торосистий лід;
- безсніжний лід;
- засніжений лід і зморозь.

2.5. Під впливом вітрів і плинів крига може дрейфувати і стискатися, може бути в стані розрідження і торосіння.

III. Підготовка судна до плавання в льодових умовах

3.1. Під час підготовки судна до плавання в льодових умовах необхідно здійснити заходи щодо:

- ретельного огляду корпусу судна (за потреби – в доці) і в разі виявлення дефектів усунути їх. При цьому особлива увага звертається на міцність і водонепроникність корпусу, а також на справність керма й гребних гвинтів. У разі необхідності додатково підкріплюють частини корпусу, що зазнають найбільших навантажень під час роботи в льоду, зокрема носову частину в районі змінної ватерлінії;
- огляду і ремонту за потреби внутрішніх частин корпусу судна (набору, водонепроникних переборок, обшивки борту і подвійного дна в районі вантажних трюмів);
- огляду і приведення у справний стан водовідливних засобів – як основних (стаціонарних), так і допоміжних (переносних).

3.2. Кінгстони та всі прийомні отвори, розміщені нижче від ватерлінії, повинні бути захищені щитками або сітками від засмокування шуги і дрібноколотого льоду.

3.3. Необхідно додатково перевірити роботу головних двигунів, допоміжних механізмів, усього суднового обладнання, засобів зв'язку, навігаційних і радіонавігаційних приладів.

3.4. Палубні механізми готують для плавання в умовах низьких температур, утеплюють магістралі прісної і забортної води, що розміщуються на верхніх палубах, або облаштовують подавання води через інші магістралі, розташовані не на відкритих палубах.

3.5. Усі механізми й обладнання, робота яких не є необхідною і пов'язана з небезпекою розморожування, відключають і консервують.

3.6. Під час підготовки до льодового плавання судна повинні бути забезпечені звичайними судовими матеріально-технічними запасами та спорядженням, зокрема:

- цементом, що швидко схоплюється;
- піском відповідно до кількості цементу;
- пішнями з рукоятками, лопатами, кирками та іншим спорядженням.

3.7. Якщо є така можливість, судна додатково забезпечуються:

- запасним гвинтом або комплектом лопатей, якщо вони змінні;
- двома льодовими якорями для швартування суден до крижаних полів;
- переносною мотопомпою як допоміжним аварійним засобом (а також для приймання води з льоду);
- шлангами до мотопомпи (приймальними і зливними).

3.8. До початку плавання у льодових умовах капітани (судноводії) повинні вивчити ці Правила, міжнародні сигнали, що застосовуються для зв'язку між криголамом і суднами, які проводяться, місцеві ознаки, що характеризують найближчі зміни льодової обстановки, а також розробити план переходу і виконати попереднє прокладання запланованого маршруту на навігаційній карті.

3.9. Розподіл вантажу по трюмах повинен забезпечувати постійний диферент судна на корму протягом рейсу для захисту гребного гвинта і стерна від ударів об лід.

3.10. Під час складання плану завантаження судна і під час завантаження судна рекомендується враховувати можливість його розвантаження в будь-якому з передбачуваних пунктів заходження без перевалки вантажу в трюмах на випадок, якщо обстановка в першому порту заходження не дасть змоги здійснити вивантаження.

3.11. У разі можливості вантажі у трюмах розміщуються таким чином, щоб була забезпечена можливість проникнення до місця пошкодження обшивки і набору та життя заходів для забезпечення плавучості судна та захисту вантажу від підмочування.

3.12. У носові трюми рекомендується поміщати вантажі, які менше бояться підмочування (ліс, вугілля, вироби із заліза, вантажі в металевих бочках тощо).

3.13. Розподіляючи палубні вантажі, слід залишати вільними локи носових трюмів, щоб забезпечити вільний доступ у вантажні приміщення для їх огляду, і залишати вільними місця розташування вимірювальних трубок.

IV. Самостійне плавання судна в льодових умовах

4.1. Самостійне плавання судна в льодових умовах дозволяється лише у випадку, якщо судно має відповідний льодовий клас, присвоєний класифікаційним товариством.

4.2. Отримавши інформацію про льодову обстановку, капітан судна враховує, на який час надано інформацію про льодову обстановку, її достовірність, а також зміни, які могли відбутися в льодовій обстановці під дією різних гідрометеорологічних факторів за час, що минув після отримання інформації.

4.3. Фактичну навколишню льодову обстановку слід нанести на карту району плавання зручного масштабу.

4.4. Наближаючись до зони розташування льоду, капітан (судноводій) судна повинен забезпечити своєчасне його виявлення, щоб вчасно зменшити швидкість судна або зупинитися і вибрати безпечний шлях відповідно до фактичної обстановки.

4.5. Перед входженням в лід необхідно заздалегідь зменшити швидкість судна, підготувати до роботи всі водовідливні засоби, посилити спостереження за морем, виставити на носовій частині судна спостерігача.

4.6. Швидкість судна вибирають залежно від загальної льодової обстановки та відстані, на якій може бути виявлено лід.

4.7. Рішення про входження у лід приймається капітаном судна (судноводієм) після ретельного аналізу льодової обстановки, якщо відсутня можливість обійти льодовий район чистою водою.

4.8. Судно може входити в лід лише в тому випадку, якщо лід у цьому районі є прохідним для льодового класу судна, а наявні прогнози погоди не передбачають значного погіршення льодових умов.

4.9. Входження судна в лід з боку підвітряного краю можливе лише після отримання достовірної інформації про прохідність льоду і дозволу осіб, що керують льодовими операціями.

4.10. Перед входженням судна в лід з боку навітряного краю необхідно попередньо пройти вздовж краю для того, щоб відшукати місце, де лід менш щільний. Входити в лід слід у глибокий вигин або язик краю, який виступає, де дія хвиль відчутна менше, а сам лід – слабший і дрібніший, самим малим ходом, зберігаючи керованість, по можливості під прямим кутом до напрямку краю криги в місці входження і уникаючи перекладення стерна на великі кути, щоб не пошкодити стерно або гвинт у разі різкого закидання корми.

4.11. У випадку неминучого зіткнення з крижинами під час входження у край льодового поля судно у разі можливості необхідно поставити так, щоб удар крижини припав на найміцнішу частину корпусу – форштевень.

4.12. Не рекомендується входити в лід за таких умов:

- у разі помітного переміщення льоду біля краю;
- у разі дрейфу льоду в бік будь-яких перешкод (мілина, острів, берег, важка крига);
- у разі несприятливого прогнозу погоди;
- в умовах обмеженої видимості;
- у період інтенсивного льодоутворення.

4.13. Під час руху в льоду судно має дотримуватись рекомендованого йому генерального курсу.

4.14. З метою ухилення від небезпечних крижин можна відхилитися від запланованого шляху, змінивши напрямок руху або швидкість судна. При цьому судно вибирає рух у місцях найменшої скупченості криги та по розводях між кригою.

4.15. Ланцюг розводів вибирається так, щоб його загальний напрямок по можливості був якнайближче до генерального курсу судна, а перемички між розводями були прохідними для судна (для уникнення заходження в «льодовий мішок»).

4.16. Для отримання повної інформації про характер льоду і для вибору шляху по розводях потрібно проаналізувати лід у межах видимого горизонту візуально в бінокль з якомога більшої висоти і за допомогою радіолокатора та інших технічних засобів, у разі їх наявності.

4.17. Вибравши найсприятливіший напрямок для плавання, судно у процесі руху повинно систематично уточнювати льодову обстановку попереду.

4.18. Під час маневрування серед льоду швидкість судна повинна бути такою, щоб його капітан (судноводій) встигав заздалегідь визначити характер льоду, завчасно вибирати безпечніший шлях і обходити великі крижини.

4.19. Приймаючи рішення стосовно підвищення швидкості руху судна в льоду, капітан (судноводій) повинен враховувати маневрені властивості свого судна, тобто можливість вчасно зупинитися або уникнути зіткнення з небезпечною крижиною.

4.20. Якщо судну потрібно здійснити крутий поворот, необхідно заздалегідь зменшити хід, щоб уникнути удару кормою, гвинтом або стерном об крижину.

4.21. У вузькому проході між крижинами слід рухатися по можливості прямим курсом, поворот здійснювати лише після того, як корма судна пройде вузьке місце.

4.22. Під час переходу з одного розводдя в інше можливе форсування перемичок скупченого льоду, яке рекомендовано здійснювати проти вітру або за вітром.

4.23. Судно може форсувати вузьку перемичку неважкого льоду з невеликих розбігів, які не перевищують довжину корпусу судна.

4.24. Під час форсування льоду екіпажу судна необхідно уважно спостерігати за корпусом судна, позачергово вимірювати рівень льяльних вод, а також у разі можливості здійснювати огляд обшивки і набору корпусу всередині судна.

4.25. Під час руху судна заднім ходом на кормі повинен перебувати досвідчений спостерігач. Стерно встановлюється прямо, а гребний гвинт повинен весь час обертатися на задній хід, щоб уникнути поломки лопатей гвинта.

4.26. Після того як рух назад припиниться, давати судну передній хід слід з найменшої частоти обертання, щоб спочатку дещо розрідити кригу в районі гвинтів. У разі зміни заднього ходу на передній стерно можна виводити з прямого положення лише тоді, коли судно почне рух уперед.

4.27. Стики крижаних полів, які є сильно стиснутими, форсувати не рекомендується з метою уникнення затискання судна.

4.28. Якщо на шляху судна зустрінеться перемичка скупченого льоду, яку судно буде вимушене подолати, у краю скупченого льоду для проходу через перемичку вибирається місце з найбільш слабким льодом. Підійшовши до цього місця з майже зупиненою інерцією ходу і впершись у лід форштевнем, необхідно поступово збільшувати хід для розсування льоду, а також забезпечити рівномірну швидкість руху судна.

4.29. Вийшовши зі скупченої криги на розводдя, необхідно зменшити хід судна, щоб своєчасно погасити його інерцію і не допустити удару об лід на протилежному краю розводдя.

4.30. Для того щоб виконати поворот у суцільному або скупченому льоду, судно, що з труднощами рухається вперед, слід відвести назад по пройденому ним каналу, розстити лід за кормою, рухаючись мінімальним переднім ходом, покласти стерно на борт і дати повний хід вперед. Після повороту на деякий кут маневр повторюється.

4.31. Для запобігання затисненню судна в льоду не слід входити з розгону у вузькі канали серед суцільної криги та форсувати лід, якщо помітне його ущільнення і під дією вітру або течії можна очікувати стиснень.

4.32. У разі тимчасової зупинки у скупченому льоду судно не повинно довго залишатися нерухомим, слід періодично поперемінно давати передній і задній хід, надаючи судну рух.

4.33. Судно, стиснуте льодом, може бути звільнено шляхом:

- перекладання стерна з борту на борт при роботі двигунів на повний хід;
- різкої зміни ходу з повного переднього на повний задній хід і навпаки з метою зрушення судна з місця;
- проведення кренування або диферентування;
- руйнування льоду вибухами;
- застосування льодових якорів.

V. Криголамне проведення суден

5.1. У морських портах, які замерзають, з метою забезпечення їх навігаційної доступності і безпеки мореплавства в умовах льодоутворення в морських портах і на підходах до них виконується криголамне проведення суден.

5.2. У разі потреби криголаманого забезпечення додатково до інформації про заходження судна в морський порт капітан судна повідомляє капітанові морського порту:

- водотоннажність судна;
- тип, потужність, кількість головних двигунів судна;
- льодовий клас (наявність і категорію льодового посилення);
- особливості технічного стану судна, що впливають на його проведення в кризі;
- кількість гребних гвинтів;
- матеріал, з якого виготовлено гребний гвинт;
- кількість пального, води, продовольства на судні та їх добове споживання.

5.3. Початок і кінець льодової кампанії в окремих регіонах України оголошується наказом Укрморрічінспекції на підставі інформації, отриманої від льодових координаторів з проведення льодових операцій в регіонах, та публікуються в Повідомленнях мореплавцям державною установою «Держгідрографія».

Якщо початок або кінець льодової кампанії Укрморрічінспекцією не оголошено, а льодові умови в районі порту різко погіршилися або покращилися, капітан відповідного порту має право самостійно оголосити про початок або кінець льодової кампанії в зоні дії порту, про що в якомога стислий термін інформує Укрморрічінспекцію.

На підставі інформації, отриманої від капітана порту, Укрморрічінспекція видає відповідний наказ про оголошення початку або кінця льодової кампанії в зоні дії зазначеного порту.

Під час льодової кампанії проведення суден здійснюється лише за допомогою криголамів, за винятком суден, які мають льодовий клас, який дає можливість безпечної проходу суден в існуючих льодових умовах в районі плавання.

5.4. У період криголамного проведення підхід суден до причалів або місць постановки на рейді в морському порту, а також відхід суден від причалів або місць постановки суден на рейді в морському порту здійснюються шляхом проведення суден за допомогою криголама від краю криги до місця постановки судна біля причалу або на якір і назад.

5.5. У період криголамного проведення капітан морського порту оголошує інформацію про льодову обстановку в морському порту і на підходах до нього, види суден (відповідно до обмежень за режимом льодового плавання), звільнених від криголамного проведення або допущених до нього, та повідомляє місце початку і порядок криголамного проведення суден.

5.6. Судно, що підлягає криголамному проведенню в певних льодових умовах, повинно мати відповідний льодовий клас, присвоєний класифікаційним товариством.

На судні повинен бути достатній для переходу запас аварійного постачання відповідно до встановлених норм, суднові водовідливні засоби повинні бути справними, судно повинно мати справну приймально-передавальну радіоустановку.

У разі невиконання цих умов капітан морського порту має право відмовити судну в криголамному проведенні.

5.7. Замовлення на проведення судна через лід капітан судна направляє: у порту – начальникові та капітанові порту, а в морі – додатково капітанові криголама.

У разі включення судна до складу каравану капітан судна (судноводій) повинен отримати від керівництва льодовими операціями рекомендації щодо прямування до місця формування каравану і назву криголама (або головного та допоміжних криголамів у разі, якщо їх кількість у каравані більше одного).

5.8. Місце збору суден з метою формування каравану рекомендується вибирати на вільній воді за кілька миль від краю криги для того, щоб і ще до входження каравану в лід дати змогу судноводіям звикнути до спільного плавання та перевірити засоби зв'язку.

5.9. Місце в каравані призначається з урахуванням розмірів судна, міцності його корпусу, потужності двигунів, маневрених елементів, завантаження, технічного стану судна, досвіду капітана судна і конкретної льодової обстановки. Великі судна, які лише трохи поступаються своєю шириною криголаму, рекомендується ставити першими за криголамом.

У кінці каравану рекомендується ставити судна, які мають потужні двигуни і капітани яких мають досвід плавання в льодових умовах, оскільки їм доводиться вести судно в найбільш складних умовах. У важкій кризі попереду судна зі слабким корпусом рекомендується ставити судно з міцним корпусом і потужною машиною, яке вирівнює канал за криголамом і очищає його від крижин, що залишилися в каналі.

5.10. Судна, що йдуть за криголамом, повинні дотримуватися свого місця в каравані та дистанції між суднами, встановлених капітаном криголама. Судна повинні бути готові негайно дати повний хід назад. При цьому, якщо судно починає рухатися назад, стерно має перебувати в положенні «Прямо».

5.11. Залежно від льодової обстановки формуються різні за структурою каравани:

- простий караван, що складається з одного криголама і суден, що йдуть за ним. Кількість суден, які проводяться, визначають залежно від довжини каналу, чистого від льоду, що залишається за кормою криголама. Лінійним криголамом рекомендується проводити 3-4 судна. Якщо крига дрейфує або має місце стиснення, через яке канал закривається зразу за кормою криголама, рекомендується проводити одночасно не більше одного судна;

- складний караван, в якому за головним криголамом розміщуються судна, а за ними допоміжний криголам веде свою групу суден. Допоміжний криголам також спостерігає за суднами, що йдуть попереду, та обколює їх в разі необхідності. У кінці каравану рекомендується ставити судно з льодовим посиленням класом, яке також у разі потреби може обколоти судна, що йдуть попереду;

- для проведення суден у дрейфуючій або припайній кризі караван рекомендується формувати невеликим: 2 криголами і 3-4 вантажних судна. Допоміжний криголам рухається за головним; вантажні судна йдуть за допоміжним криголамом. При цьому головний криголам має змогу пройти вперед і задалегідь прокласти шлях каравану, форсуючи важкі перемички, а допоміжний криголам зайнятий лише проведенням суден;

- інші каравани, в залежності від льодової обстановки та кількості, розмірів та потужностей суден та криголамів.

5.12. У разі проведення одним криголамом каравану з трьох-чотирьох суден караван формується таким чином: за криголамом у каравані рухається судно, яке має найслабший корпус та/або найменшу потужність енергетичної установки. У разі необхідності криголам бере найслабше судно на буксир «впритул».

5.13. Під час формування караванів із суден кількох типів рекомендується ставити потужні судна попереду більш слабких. Тоді караван має такий вигляд: потужне судно – слабе судно – потужне судно – слабе судно. Якщо судна істотно відрізняються за довжиною та шириною, вузьке судно розміщується за широким. Це зумовлено тим, що широке судно перешкоджає затягуванню каналу і за ним утворюється широке розрідження, по якому вузькому судну рухатися значно легше.

5.14. Судно, що йде в льоду на буксирі криголама, не повинно давати хід вперед без вказівки капітана криголама. Судно повинно бути постійно готовим віддати буксир за вказівкою капітана криголама, а також дати хід назад.

5.15. Швидкість каравану визначає капітан головного криголама. При цьому він повинен виходити з технічних можливостей найслабшого судна в каравані, враховуючи його льодовий клас, маневрені можливості та міцність корпусу, тобто швидкість проведення криголамом каравану обмежується допустимою швидкістю найслабшого судна.

5.16. Час і порядок прямування суден через лід, а також кількість суден, що проводяться одночасно, визначаються капітаном морського порту за погодженням з капітаном криголама.

5.17. Порядок криголамного проведення встановлюється на підставі затвердженого капітаном морського порту графіка руху та розстановки суден з урахуванням можливих змін у часі підходу суден або початку їх руху, а також гідрометеорологічної обстановки. Під час льодового проведення розстановка суден може змінюватись.

5.18. Судна проводяться в такій черговості:

- судна, що потрапили в аварію або зазнають лиха;
- судна, що мають на борту хворого або прямують для подання допомоги;
- судна з небезпечними вантажами;
- судна, що мають на борту представників іноземних офіційних делегацій;
- судна, що працюють на регулярних лініях і пасажирські судна;
- судна з вантажами, що швидко псуються;
- судна з живими тваринами, за винятком дрібних домашніх тварин, що належать фізичним особам;
- інші судна.

5.19. Капітан судна, що прямує в льоду під проведенням криголама, виконує вказівки капітана криголама, що стосуються руху в льоду, і діє відповідно до них.

5.20. Судна, що прямують у льоду під проведенням криголама, керуються сигналами, які подаються звуковими та/або візуальними засобами чи по радіо. Будь-який сигнал, поданий криголамом або іншим судном, дублюється кожним судном, що йде позаду, послідовно, починаючи із судна, найближчого до криголама, або судна, що подало сигнал. Вказівки криголама, передані за допомогою цих сигналів, виконуються суднами негайно.

5.21. У випадку аварійної ситуації та у разі необхідності терміново змінити режим руху суден, що йдуть у каравані, передані по радіо команди «Зменшити хід», «Негайно зупиніть судно» і «Мої машини працюють на задній хід» обов'язково дублюються відповідними звуковими та/або візуальними сигналами.

5.22. Міжнародні сигнали, що застосовуються для зв'язку між криголамом і суднами, які він проводить, наведено в додатку 1.

5.23. Сигнал «К» (Кіло) (довгий, короткий, довгий), що передається звуковими або візуальними засобами, може бути використаний криголамом для нагадування суднам про їх обов'язок вести безперервне спостереження за радіосигналами.

5.24. Якщо проводиться більш ніж одне судно, відстані між суднами слід по можливості витримувати постійними: для цього необхідно стежити за швидкістю свого судна і судна, що йде попереду. Якщо швидкість свого судна зменшується, необхідно дати сигнал уваги судну, що йде позаду.

5.25. Використання для зв'язку між криголамом і суднами, які він проводить, сигналів не звільняє ці судна від виконання вимог Міжнародних правил попередження зіткнень суден у морі, 1972 року.

5.26. Сигнал «два коротких, один довгий, два коротких», переданий з криголама, означає: «Припиніть рух вперед» – і подається лише судну, що розміщується в льодовому каналі попереду криголама і наближається до нього або віддаляється від нього. Цей самий сигнал, переданий із судна на криголам, означає: «Я припинив рух вперед». Цей сигнал не передається по радіо.

5.27. Однобуквені сигнали, які використовують судна під час льодового проведення відповідно до Міжнародних правил попередження зіткнень суден у морі 1972 року, наведено в додатку 2.

5.28. Однобуквені сигнали, якщо ними обмінюються криголам і судна, які він проводить, повинні передаватися за допомогою звукової і візуальної сигналізації або по радіо.

Крім зазначених у додатку 2 однобуквених сигналів, під час льодового проведення криголамом можуть застосовуватися двобуквені сигнали:

- «WM» (Whiskey Mike) – криголамне проведення зараз почнеться, використовуйте спеціальні сигнали для зв'язку між криголами та суднами, які вони проводять, і ведіть безперервне спостереження за звуковими, візуальними і радіосигналами;
- «WO» (Whiskey Oscar) – криголамне проведення закінчено, прямуйте за призначенням.

VI. Буксирування суден криголами

6.1. У важких льодових умовах або в разі пошкодження суден, які проводяться криголамом, може виникнути необхідність їх буксирування криголамом. Судно, яке проводиться, повинно заздалегідь підготуватися до буксирування, а саме:

- якорі прибирають на палубу, що необхідно для проведення буксирного стропа криголама через якорні клюзи, а також з метою запобігання пошкодженню якорів і борту криголама у разі навалу на попереднє судно. На суднах, у яких клюзи виходять близько до ватерлінії, перед входженням у лід рекомендується прибирати якорі на палубу, оскільки вони можуть бути пошкоджені торосами й окремими крижинами, що стають на ребро біля форштевня;

- у носовій частині судна готують у достатній кількості кидальні кінці та троси – провідники зі скобами для приймання буксира з криголама. З криголама буксир подається звичайно або стропом, який проводиться через клюзи судна, яке буксирують;

- заздалегідь готують усе необхідне для прийняття і кріплення стропів на палубі судна, для чого через клюзи заводять сталеві троси-провідники зі скобами, призначені для приєднання їх до кінців стропів, які будуть протягуватися через клюзи на палубу;

- необхідно передбачити можливість швидкого віддавання буксирного стропа, поданого з криголама. Одним із способів кріплення стропа є зв'язування огонів стропів, які виходять через якорні клюзи на палубу, манільським або пеньковим тросом. У разі необхідності швидкого віддавання буксирного стропа його рубають. Щоб це можна було зробити без затримки, під найтов щільно підкладають дерев'яний брус. Під час буксирування в районі найтова в безпечному місці в районі найтова виставляється вахтовий матрос із сокирою. Можна також закріпити буксир, пропустивши через огони стропів колоду. Такий спосіб не рекомендується для великих суден, оскільки швидке віддавання буксира є складним, а робота з колодою – небезпечною;

- якщо буксирний трос криголама не обладнано стропом для пропускання через якорні клюзи судна, яке буксирують, необхідно приготувати строп, що виходить за борт судна через клюзи, або виготовити брагу, обнесену навколо палубних надбудов, надійно з'єднаних з корпусом судна. Стrop або брагу зручніше виготовити так, щоб їх забортну частину можна було взяти на палубу, що дасть змогу легко з'єднати прийнятий з криголама буксир з буксирним пристроєм судна. Випускаючи приєднаний буксирний трос за борт, у місці кріплення необхідно приєднати надійну відтяжку, за яку вибирають трос на палубу, коли його треба віддати;

- рекомендується укомплектовувати криголами буксирними лебідками з буксирними тросами, спеціальними кнехтами, кльозами і стопорами для буксирного троса. Для буксирування впритул слід використовувати спеціальний буксир – «вуса» – короткий сталевий трос з огонами на кінцях, які пропускаються через якірні кльози судна, яке буксирують.

6.2. Під час льодового проведення в скупченому важкому або торосистому льоду рекомендується застосовувати буксирування криголамом упритул. У разі використання такого способу буксирування криголам підтягує судно, яке проводить, упритул у свій кормовий виріз. Упираючись у кормовий виріз криголама і працюючи двигунами, судно, яке буксирують, збільшує загальну потужність, необхідну для подолання опору криги. Буксирування впритул застосовують також у випадках, коли караван потрапляє в стиснутий лід.

6.3. Перш ніж криголаму із судном, що буксирується впритул, дати хід назад, капітан криголама повинен визначити стан криги за кормою судна, яке буксирує. Після цього за командою з криголама судно на деякий час дає середній або повний хід вперед, щоб потужним потоком розрізати лід за кормою. Для запобігання пошкодженню при цьому гребних гвинтів частоту обертання двигунів слід збільшувати поступово.

6.4. Розрідивши лід за кормою за командою з криголама, судно дає задній хід. Криголам, якщо у нього три гвинти, поступово збільшуючи частоту обертання двигунів, дає задній хід усіма двигунами, а отримавши рух, реверсує середній гвинт на малий передній хід, підтримуючи рух назад бортовими гвинтами. Це дає змогу у разі необхідності різко погасити інерцію швидким збільшенням частоти обертання середнього гвинта на повний вперед зі зменшенням частоти обертання бортових гвинтів.

Якщо подолати перешкоду з одного-двох ударів не вдається, криголам має віддати буксир і самостійно прокласти канал у кризі.

6.5. Під час буксирування у важкій кризі не можна кріпити буксирні троси за швартовні кнехти, які не розраховані на великі навантаження і в разі впливу такого навантаження будуть зрізані або вивернуті. Не дозволяється буксирування за брашпиль, оскільки при ривках він може бути пошкоджений або зірваний з фундаменту.

6.6. Судно, що буксирується, рухається в діаметральній площині криголама і, за вказівкою з криголама, тримає стерно так, щоб покращувалася керованість криголама, а саме судно не билосся бортами об край каналу, який прокладає криголам.

6.7. На різких поворотах у кризі криголам зменшує швидкість, щоб уникнути обриву буксирного стропа. Під час буксирування суден великої водотоннажності або великої довжини криголам стає погано керованим. У цих випадках під час поворотів на судні, що буксирується необхідно класти стерно в протилежний від повороту бік і переходити до нормального керування, як тільки криголам почне вирівнюватися на каналі або на курсі.

6.8. Необхідно використовувати такі заходи безпеки в разі буксирування впритул:

- перед входженням у перемичку важкого льоду або великого тороса задалегідь зменшити швидкість тандема «криголам – судно» і вирівняти судно, яке буксирується, у лінію з діаметральною площиною криголама;

- починати форсувати льодові поля по лінії нормалі (або близько до неї) до краю льоду, виключивши можливість відкидання криголама вбік;

- знизити швидкість під час руху серед великих уламків льоду, від яких криголам відкидає вбік;
- у разі втрати керованості тандема «криголам – судно» дати задній хід на судні, яке буксирується;
- знизити швидкість під час проходження крутих поворотів у щільно забитому каналі;
- враховувати, що будь-яке відкидання криголама вбік завжди загрожує ймовірністю обриву буксира і можливістю навалу.

Капітанам (судноводіям) криголама, вибираючи шлях, необхідно аналізувати льодові умови з проведенням розрахунку виконання маневру для уникнення небезпечної ситуації заздалегідь. Це насамперед важливо на тих ділянках, де є вірогідність відкидання криголама в бік; при цьому необхідно попередньо прокласти канал, якщо він зберігається, або повинен бути криголам-лідер, що йде попереду, здатний забезпечити безпечне проведення судна.

**МІЖНАРОДНІ СИГНАЛИ,
що застосовуються для зв'язку між криголамом
і суднами, які він проводить**

Номер	Сигнал	Значення сигналу	
		із криголама	із судна, яке він проводить
1	«А» (Alpha) (короткий, довгий)	Ідіть вперед (прямуйте по льодовому каналу)	Йду вперед (прямою по льодовому каналу)
2	«G» (Golf) (два довгих, короткий, довгий)	Я йду вперед, прямуйте за мною	Йду вперед, прямою за вами
3	«J» (Julliett) (короткий, два довгих)	Не прямуйте за мною (прямуйте по льодовому каналу)	Не прямою за вами (буду прямувати по льодовому каналу)
4	«P» (Papa) (короткий, два довгих, короткий)	Зменшити хід	Я зменшив хід
5	«N» (November) (довгий, короткий)	Застопорити двигуни	Я стопорю двигуни
6	«H» (Hotel) (чотири коротких)	Дайте зворотний хід двигунам	Даю зворотний хід двигунам
7	«L» (Lima) (короткий, довгий, два коротких)	Негайно зупиніть судно	Я зупиняю судно
8	«4» (Kartefour) (чотири коротких, довгий)	Стоп. Я застряг у льоду	Стоп. Я застряг у льоду
9	«Q» (Quebek) (два довгих, короткий, довгий)	Зменшіть відстань між суднами	Я зменшую відстань між суднами
10	«B» (Bravo) (довгий, три коротких)	Збільшіть відстань між суднами	Я збільшую відстань між суднами
11	«5» (Pantafive) (п'ять коротких)	Увага	Увага
12	«Y» (Yankee) (довгий, короткий, два довгих)	Приготуйтеся прийняти (віддати) буксир	Я готовий прийняти (віддати) буксир

ОДНОБУКВЕНІ СИГНАЛИ,
які використовують судна під час льодового
проведення відповідно до Міжнародних правил
попередження зіткнень суден у морі 1972 року

Сигнал	Значення сигналу
«Е» (Echo) (короткий)	Я змінюю свій курс вправо
«І» (India) (два коротких)	Я змінюю свій курс ліво
«S» (Sierra) (три коротких)	Мої двигуни працюють на задній хід
«М» (Mike) (два довгих)	Моє судно зупинене і не має ходу відносно води

Розділ II. КОРЕКТУРА КАРТ
Section II. CHART CORRECTION

Північно-західна частина Чорного моря
North-Western part of the Black Sea

Березанський лиман
Berezanskyi Firth

329. Карта (Chart) 3505

- Нанести 1. Створний знак, Б Ч,
топова фігура – конус вершиною догори,
висота знака від основи – 8 м, висота знака
від рівня моря – 8 м ПРИП 533/13
- Insert (Leading mark, white black,
topmark – cone with top upwards,
mark height over bottom 8 m, mark height
above datum 8 m) 46°37'35.14" N 31°24'53.46" E Coastal warning 533/13
2. Створний знак, Б Ч,
топова фігура – конус вершиною донизу,
висота знака від основи – 8 м, висота знака
від рівня моря – 22 м
(Leading mark, white black,
topmark – cone with top downwards,
mark height over bottom 8 m, mark height
above datum 22 m) 46°38'06.44" N 31°24'14.27" E
3. Неходову частину створу з напрямками руху
319.2° – 139.2° між
(Non-navigable part of leading line with directions of movement
319.2° – 139.2° between) 46°38'06.44" N 31°24'14.27" E
46°37'16.03" N 31°25'16.81" E
- Система координат WGS-84
(WGS-84 Datum)
- Відм. ПРИП (Cancel Coastal warning) 533/13

Азовське море
Sea of Azov

Порт Єйськ
Yeisk Port

330. Карта (Chart) 3625Б

Скасувати	1. Світний буй		Рос. 6768/13
Delete	(Light buoy)	46°43'46.9" N 38°16'27.4" E	Russia 6768/13
Нанести	2.Світний буй 8, стп, Чв, топова фігура – циліндр, вогнь Чв Пр 3с		
Insert	(Light buoy 8, pillar, red, topmark – cylinder, light R Fl 3s)	46°43'52.7" N 38°16'18.2" E	
	Система координат WGS-84 (WGS-84 Datum)		

Порт Темрюк
Temriuk Port

331. Карта (Chart) 3627

Скасувати	1. Напис «відсут.» біля світного буя		Рос. 6767/13
Delete	(Legend «Missing» near light buoy)	45°20'04.9" N 37°21'49.6" E	Russia 6767/13
Переставити	2. Світний буй		
Move	(Light buoy)		
	із (from)	45°20'12.3" N 37°21'43.6" E	
	в (to)	45°20'10.3" N 37°21'48.6" E	
	3. Світний буй		
	(Light buoy)		
	із (from)	45°19'59.3" N 37°21'55.8" E	
	в (to)	45°19'57.4" N 37°21'58.8" E	
	Система координат WGS-84 (WGS-84 Datum)		
	Відм. ПМ (Cancel NtM) 101(T)/13(1)		

Північно-східна частина Чорного моря
North-Eastern part of the Black Sea

Бугазський лиман
Bugazskiy Firth

332. (Т) Карти (Charts) 3525, 3319, 3320, 3206, 3228 INT 3812

Виправити Дальність видимості на 7М біля
вогню світного знака Рос. 6923/13
Amend (Range of visibility to 7M near
light of light mark) 45°03'31.0" N 37°03'53.8" E Russia 6923/13
Система координат WGS-84
(WGS-84 Datum)

Порт Новоросійськ
Novorosiisk Port

333. Карти (Charts) 3707, 3630, 3516, 3427

Нанести Швартовну бочку Рос. 6924/13
Insert (Mooring buoy) 44°42'35.6" N 37°49'43.3" E Russia 6924/13
Система координат WGS-84
(WGS-84 Datum)

Узбережжя Туреччини
Coast of Turkey

Підходи до протоки Босфор
Approaches to Bosphorus Strait

334. Карти (Charts) 3317, 3216, 3107, 3101, 3001

Нанести Затонуле судно з глибиною
над ним понад 20 м Туреч. 181/13
Insert (Submerged wreck, depth
over 20 m) 41°21.81' N 29°29.78' E Turkey 181/13
Система координат WGS-84
(WGS-84 Datum)

335. Карти (Charts) 3411, 3317, 3216

Скасувати Світний буй Туреч. 154/13
Delete (Light buoy) 41°15.84' N 29°01.50' E Turkey 154/13
Система координат WGS-84
(WGS-84 Datum)
Відм. ПМ (Cancel NtM) 204/10(1)

Розділ IV. **КОРЕКТУРА ПОСІБНИКІВ ДЛЯ ПЛАВАННЯ**
Section IV. **CORRECTION TO SAILING DIRECTIONS**

336. Книга 101, вид. 2009 р.

Стор. 128. Рядок 15. Після рядка додати:

«*Створ знаків першого коліна каналу, встановлених на Західній Березанській косі, веде до входу в Березанський лиман. Напрямок створу – 319,2° – 139,2°.*»

ПМ 336/13

337. Книга 201, вид. 2008 р.

1	2	3	4	5
525	Першого коліна каналу Передній 46 37.6 N 31 24.9 E (1914; 2013)		Білий прямокутний щит з чорною вертикальною смугою посередині і топовою фігурою у вигляді чорного трикутника вершиною догори, закріплений на ажурній металевій башні 8	8 Першого коліна каналу створ 319.2–139.2 Створ веде до входу у лиман
526	Першого коліна каналу Задній 46 38.1 N 31 24.2 E За 6.8 кбт від переднього (1944; 2013)		Білий прямокутний щит з чорною вертикальною смугою посередині і топовою фігурою у вигляді чорного трикутника вершиною донизу, закріплений на бетонній колоні жовтого кольору 8	22 ПМ 337/13

Відповідальний за випуск В. Северин
Responsible for edition V. Severin

Замовлення № 44
Order № 44

<p>Складено і підготовлено до друку філією державної установи «Держгідрографія» «Укрморкартографія». пр-т Гагаріна, 23, м. Київ-660, 02660 тел./факс: (044) 292-64-44</p> <p>Свідоцтво про внесення до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції Серія ДК № 2469 від 25.04.2006</p>	<p>Compiled and prepared for publication by State Hydrographic Service of Ukraine Branch «Ukrmorcartographia». 23, Gagarina Ave., Kyiv, 02660 tel./fax: (044) 292-64-44</p> <p>Entry certificate State registry of editors, manufacturers and distributors of publishing production Series DK № 2469 dated 25.04.2006</p>
---	---

© Державна установа «Держгідрографія»
© State Hydrographic Service of Ukraine

Копіювання матеріалів, опублікованих у «Повідомленнях мореплавцям»
державної установи «Держгідрографія», можливе тільки з дозволу видавця.
Copying of materials published in Notices to Mariners of
State Hydrographic Service of Ukraine is possible only with permission of publisher.