



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/3  
19 June 2003

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок седьмая сессия, 7-9 октября 2003 года,  
пункт 7 а) повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА  
СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Представлено правительством Российской Федерации

Примечание: Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на своей шестьдесят четвертой сессии принял План действий по реализации решений Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Роттердам, 5-6 сентября 2001 г.), в котором, в частности предусматривается: *"Подготовить с помощью заинтересованных правительств-добровольцев предложения по развитию конкретных маршрутов река – море в контексте Соглашения СМВП (таких, как Дон – Азовское море – Днепр – Дунай; или река Гвадалквивир – прибрежный маршрут E60 – река Дура – река Жиронда – река Сена (E80) и т. д.). Эти проекты могли бы содержать условия и требования в отношении как самих маршрутов река море (оборудование их необходимыми средствами судовой обстановки, обязательное использование Речной информационной службы и т.д.), так и судов, которые могут эксплуатироваться на этих маршрутах."*

Ниже приводится подготовленный экспертами Российской Федерации рабочий материал, охватывающий различные аспекты указанной выше проблемы, в части маршрута Дон - Азовское море - Черное море – Днепр - Дунай, который мог бы служить базой для начала рассмотрения этого вопроса Рабочей группой.

**Маршрут судов смешанного (река-море) плавания:  
Ростов на Дону-Азовское море-Черное море-р. Днепр-р. Дунай  
в контексте Европейского соглашения о важнейших внутренних  
водных путях международного значения (СМВП)**

**I. РОЛЬ СУДОХОДСТВА РЕКА-МОРЕ В СИСТЕМЕ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОГО  
РЫНКА ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА**

1. На различного рода международных форумах, касающихся дальнейшего развития сотрудничества стран членов ЕЭК ООН в рамках Соглашения СМВП, постоянно отмечается важная роль системы судоходства река-море в развитии общеевропейского рынка внутреннего судоходства.

2. По мнению ряда исследований налаживание эффективных прибрежных маршрутов будет способствовать:

- переносу грузоперевозок внешнеторговых грузов в сферу речного судоходства;
- закольцеванию, пока еще разорванных, внутренних водных путей категории Е, подключение к системе европейских водных путей международного значения глубоководных путей европейской части России и созданию общеевропейского водно-магистрального кольца вокруг всей Европы;
- более эффективному использованию трансевропейской водной магистрали Рейн-Майн-Дунай и трансевропейских транспортных коридоров (VII, IX);
- росту экологической и экономической эффективности перевозок, учитывая, что грузы перевозятся непосредственно в прилегающие к внутренним водным путям территории;
- использованию новых технологий перевозок и обработки флота и более тесному сотрудничеству стран-членов ЕЭК ООН в этих вопросах;
- стимулированию эксплуатации судами река-море водных бассейнов Франции, Португалии, Испании и Италии.

3. В этих же исследованиях отмечается, что в настоящее время половина флота судов река-море приходится на страны-члены СНГ, а другая на страны-члены ЕС и в связи с этим достижение договоренностей о взаимном доступе на рынок по предоставлению международных транспортных услуг с участием судов смешанного река-море плавания между ЕС и Россией, а также между ЕС и Украиной является важным аспектом развития и функционирования прибрежных маршрутов.

4. Особо важная роль в этих исследованиях отводится маршруту Дон-Днепр-Дунай, т.к. именно этот маршрут река-море позволил бы наконец реализовать идею водно-магистрального кольца вокруг Европы.

## II. РЕЧНЫЕ УЧАСТКИ МАРШРУТА

### a) Нижний Дон, Волго-Донской канал, р. Волга (Е 90)

5. Указанный участок внутренних водных путей входит в Единую глубоководную систему Европейской части России и доступен для плавания всех типов судов (река-море). За исключением двух участков, на всем его протяжении обеспечивается глубина 4.00 м.

6. Ограничения по глубине имеются на Нижнем Дону от г. Калача до г. Азова из-за малой глубины на пороге Кочетовского шлюза (3.60 м), а также на р. Волга на участке Городец – Нижний Новгород из-за недостаточной глубины (3.50 м) в нижнем бьефе Городецкого шлюза.

7. Габариты шлюзов в плане на Нижнем Дону и Волго-Донском канале имеют размеры 145 x 17-18 м, а на р. Волга 290 x 30 м.

8. При наличии у судоводителей судов (река-море) только морских дипломов судну разрешается плавание по внутренним водным путям Российской Федерации только под проводкой специалистов речного транспорта, имеющих соответствующие дипломы, либо под проводкой лоцмана.

### b) Река Днепр (Е 40)

9. На морском участке Днепра от устья до п. Херсон (28 км) проходная осадка судов составляет 8.00 м. Далее на большей своей части Днепр представляет зарегулированную реку. Гарантированная глубина на участке Херсон-Киев составляет 3.65 м. Шлюзы на указанном участке Днепра имеют размеры в плане 270 x 18 м.

10. Порядок плавания морских судов и судов (река-море), при наличии у судоводителей только морских дипломов, аналогичный порядку, существующему на внутренних водных путях Российской Федерации.

### c) Река Дунай (Е 80)

11. Дунай–международная река, открытая для плавания судов всех стран. Существует три возможности захода в Дунай с моря.

#### *Через Килийское гирло (Е 80-09)*

12. Килийское гирло на большей своей части является пограничным между Украиной и Румынией. Через морской канал Прорва, гирло Прорва и Очаковское гирло, проходящие на протяжении 18 км по территории только Украины, Килийское гирло в течение почти 40 лет было доступно для захода с моря судов осадкой до 5 м.

13. В морской части дельты Килийского гирла расположен рейдовый порт Усть-Дунайск с глубинами на акватории и подходном канале до 10 м. Через технологический соединительный канал, выходящий в районе 3 км гирла Прорва, порт связан с Дунаем.

В настоящее время в связи с обмелением канала Прорва этот путь является единственной возможностью для захода с моря в Килийское гирло.

*Через Сулинский канал (E 80)*

14. Сулинский канал и Сулинское гирло являются участками реки Дунай, подпадающими под международный статус и открытыми для свободного судоходства. Оперативное управление судоходством на участке от порта Сулина (0 км) до порта Брэила (172 км) осуществляет Речная администрация низовьев Дуная, расположенная в порту Галац.

15. На всем участке Сулина – Брэила обеспечивается глубина 7,3 м. Лоцманская проводка на всем участке, находящемся под управлением Администрации, обязательна.

16. При проходе Сулинским каналом с морских груженых судов за каждый вход и выход взимается сбор в размере 1,51 ам. долл. за 1 нетто-регистрационную тонну, для судов в балласте - 0,83 ам. долл. За обслуживание речного судна в порту Сулина взимается 0,14 ам. долл. за 1 нрт, за обслуживание на рейде Сулина - 0,29 ам. долл.

*Через канал Дунай - Черное море (E 80-14)*

17. Канал отходит от русла Дуная в зоне старого порта Чернавода (299,3 км Дуная) и следует по плато Добруджа через населенные пункты Меджидия и Басараби, ставшие внутренними портами, к морскому порту Констанца-Юг.

18. Основные технические характеристики канала следующие: длина 64,17 км, ширина по донной части 70-90 м, по зеркалу воды 90-120 м, гарантированная глубина 7 м, минимальный радиус поворотов 3000 м.

19. Канал рассчитан на плавание толкаемых составов из шести барж грузоподъемностью по 3 тыс. т. Расчетная длина состава 296 м, ширина 23 м, осадка 3,8 м.

20. Возможен проход по каналу морских судов и судов типа "река-море" дедевейтом до 5 тыс. т, длиной 138,3 м, шириной 16,8 м, осадкой 5,5 м. Скорость плавания на канале до 12 км/ч. При максимальном уровне воды свободный проход под мостами составляет 17 м, под линиями электропередачи - не менее 29 м.

21. На головных участках канала сооружены два судоходных шлюза в Чернаводе (4 км канала) и в Аджидже (62 км). Они имеют длину 320 и ширину 25 м. Время шлюзования составляет приблизительно 45 мин.

22. От Босфора до портов, расположенных выше Чернаводы, путь по каналу сокращается на 397 км по сравнению с трассой через Сулинский канал.

23. Канал открыт для прохода судов всех стран на условиях, предусмотренных законодательством Румынии.

24. На канале установлены обязательные сборы за проход и плата за оказываемые услуги. Лоцманская проводка по каналу обязательна. Тарифные ставки сборов за транзитный проход каналом составляют:

- для речных самоходных грузовых судов и барж в караване - 1 ам. долл. за 1 т (для судов водоизмещением до 4 тыс.т) и 0,9 ам. долл. за 1 т (более 4 тыс.т);
- для судов типа "река-море" - 2,7 ам. долл. за 1 нрт;
- для буксиров и толкачей - 0,7 ам.долл. за 1 л.с.

25. Указанные ставки увеличиваются на 20% для судов, перевозящих опасные грузы, и снижаются на 25% для судов, следующих в балласте.

26. Оперативное управление судоходством на канале осуществляет Администрация канала в Аджидже.

### III. МОРСКОЙ УЧАСТОК МАРШРУТА (Е 90)

27. Морской участок маршрута в настоящее время достаточно хорошо освоен украинскими и российскими судами смешанного река-море плавания, учитывая благоприятную навигационную и гидрометеорологическую обстановку по маршруту большую часть года.

28. Расстояние между основными портами по маршруту в морских милях характеризуются следующими величинами:

Морские порты	Килийское гирло р. Дунай (порт Усть-Дунайск)	Сулинское гирло р. Дунай (порт Сулина)
Одесса	79	96
Херсон	147	170
Керчь	319	333
Бердянск	411	425
Таганрог	486	500
Ростов-на-Дону	521	535

29. В соответствии с Глобальной морской системой связи при бедствиях и для обеспечения безопасности (ГМССБ) маршрут в основном проходит по морским районам А1 и А2 в плане возможностей оповещения о бедствии.

30. С учетом этого должно комплектоваться и радиооборудование судов.
31. С окончанием установки соответствующих недостающих береговых средств по маршруту следования весь маршрут мог бы проходить по морским районам А1.
32. Как в Украине, так и в России суда река-море строились в основном по правилам на класс Российского Речного Регистра (РРР), хотя имеется ряд типов судов река-море, построенных на класс Российского Морского Регистра судоходства и других классификационных обществ.
33. Учитывая, что с экономической и практической точки зрения суда река-море плавания, построенные на класс РРР являются наиболее подходящими для данного маршрута, ниже приводится по ним более подробная информация.
34. Правила классификации и постройки судов смешанного плавания РРР гласят: "Основным символом в формуле класса судна смешанного плавания является буквенное обозначение "М-СП", "М-пр" и "О-пр", определяющее конструкцию судна, район и условия плавания.
35. Учитывая важное значение этих основополагающих положений, представляется выписка из Правил РРР, касающихся определения морских районов плавания по рассматриваемому маршруту для каждого класса.

**"Судам класса «М-СП»** допускается плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3% обеспеченности не более 3,5м.

К таким районам согласно правил РРР относятся:

№ пп	Море	Географические границы морского бассейна	Сезонные ограничения	Ограничение области распространения
1	Азовское	Без ограничений	Круглогодично	
2	Черное	20-мильная прибрежная зона вдоль восточного, северного и западного побережья от п. Батуми до пр. Босфор	Круглогодично	Только для грузовых самоходных судов
		20-мильная прибрежная зона вдоль восточного, северного и западного побережья от п. Туапсе до пр. Босфор	Круглогодично	Для судов прочих типов
		20-мильная прибрежная зона вдоль восточного побережья от п. Туапсе до п. Батуми.	Круглогодично	Апрель- октябрь включительно

**"Судам класса «М-пр»** допускается плавание в морских районах, на волнении с высотой волны 3% обеспеченности не более 2,5м.

К таким районам согласно правил PPP относятся:

№ пп	Море	Географические границы морского бассейна	Сезонные ограничения	Ограничения области распространения
1	Азовское	Без ограничений	Март-ноябрь включительно	
2	Черное	20-мильная прибрежная зона от Керченского пр. до п. Новороссийск	Апрель-октябрь включительно	Только для грузовых самоходных, грузовых буксируемых несамоходных судов и буксиров
		10-мильная прибрежная зона вокруг Крымского п-ова от Керченского пролива до параллели 45° с.ш.	Апрель-сентябрь включительно	Только для грузовых самоходных, грузовых буксируемых несамоходных судов и буксиров
		20-мильная прибрежная зона в северо-западной части севернее 45° с.ш.	Март-ноябрь включительно	
3	Азовское и Черное	Керченский пролив	Апрель-октябрь включительно	Только для грузовых самоходных, грузовых буксируемых несамоходных судов и буксиров

**Судам класса «0-пр»** допускается плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3% обеспеченности не более 2,0 м. К таким районам согласно правил PPP относятся:

№ пп	Море	Географические границы морского бассейна	Сезонные ограничения	Ограничения области распространения
1	Азовское	Таганрогский залив до линии кома Долгая–коса Бердянская–п. Бердянск. 20-мильная прибрежная зона вдоль северо-западного побережья до п. Геническ. 20-мильная прибрежная зона вдоль восточного побережья до п. Керчь.	март-декабрь включительно	
2	Черное	5-мильная прибрежная зона от п. Одесса до Дунайской прорвы.	март-октябрь включительно	
		5-мильная прибрежная зона от п. Одесса до п. Скадовск	март-ноябрь включительно"	

36. С учетом вышеизложенного применительно к рассматриваемому маршруту: р. Дон-Азовское море - Черное море - р. Днепр - р. Дунай можно констатировать, что он может обслуживаться судами классов "М-СП", "М-пр" и "О-пр", в следующие периоды года, имея в виду ограничения по Черному морю, как более жесткие:

- класс "М-СП" - 20-мильная прибрежная зона в течение всего года;
- класс "М-пр" - 10-мильная прибрежная зона вокруг Крымского полуострова от Керченского пролива до параллели 45° с.ш.; 20-мильная прибрежная зона в северо-западной части Черного моря севернее параллели 45° с.ш. (март-ноябрь);
- класс "О-пр" 5-ти мильная прибрежная зона от порта Одесса до Дунайской прорвы (март-октябрь); 5-ти мильная прибрежная зона от порта Одессы до порта Скадовск (март-ноябрь).

37. Суда с классом Российского Морского Регистра судоходства II-СП имеют менее жесткие ограничения и могут плавать с удалением от пунктов укрытия до 100 миль, а суда класса III-СП – с удалением до 50 миль.

#### IV. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТИПЫ СУДОВ

38. Из судов, эксплуатируемых сегодня речным флотом России, класс "М-СП" и "М-пр" "РРР" имеют грузовые теплоходы типа: "Сибирский", "Волго-Балт", "Амур", "СТК", "Омский", "Волгонепфть", "Ленанепфть (таблица 1).

39. К судам (река-море) плавания относятся также суда, имеющие класс Российского Морского Регистра судоходства, а именно, суда типа: "Сормовский", "Балтийский", "Морской", "Волга", "Ладога", "Волго-Дон".

40. Основные тактико-технические данные судов класса "река-море" Российского Речного Регистра и Украинского Регистра судоходства:

Таблица 1

Характеристика судна	Тип судна							
	Сибирский	Волго-Балт	Славутич	Амур	СТК	Волгонепфть	Ленанепфть	Волго-Дон
Водоизмещение, т	5536/ 6141*)	4420	4533	5013,0	2700,0	6984,3	3680,4	6517/ 6923
Грузоподъемность, т	3245/ 3850	2900	3120	2900	1314,0	4620,0	2100,0	4544/ 4950
Длина, м	129,5	114,0	108,1	115,8	82,0	137,8	122,8	138,3
Ширина, м	15,8	13,2	16,2	13,4	11,9	17,0	15,3	16,7
Осадка в грузу, м	3,2/ 3,55	3,8	3,2	4,0	3,1	3,7	2,5	3,33/ 3,52

Скорость в полном грузу, узлы	9,5	11,0	11,3	10,0	11,0	19,0	19,0	10,3
-------------------------------	-----	------	------	------	------	------	------	------

\*) в морской воде

41. В докладе Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству (ПМАКС) "Унификация требований, предъявляемых к судам и внутренним водным путям, предназначенным для судоходства река-море" (документ TRANS/SC.3/1999/21) были рекомендованы следующие классы судов.

Класс Р/М	Максимальные допустимые размеры судов			Высота прохода под мостами (м)
	длина (м)	ширина (м)	осадка (м)	
1	90	13	3,5 или 4,5	7 или 9,1
2	135	16	3, 5 или 4,5	≥9,1
3	135	22,8	4,5	≥9,1

42. Можно отметить, что указанные выше типы российских и украинских судов, (река-море) плавания, достаточно хорошо корреспондируются с предложениями ПМАКС, хотя осадка 4,5 м является неприемлемой для внутренних водных путей по рассматриваемому маршруту.

43. Вместе с тем большинство судов река-море, эксплуатируемых в Российской Федерации и Украине, по своим высотным габаритам и осадке не всегда в полной мере соответствуют габаритам на некоторых водных путях по трассе будущего водно-магистрального кольца вокруг Европы.

44. В этой связи необходимо разработать новые типы судов река-море, вписывающиеся по своим габаритам как при проходе по единой глубоководной системе европейской части России и Днепру, так и при проходе по трассе Рейн-Майн-Дунай.

## V. ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ

45. Существующие и новые типы судов река-море, работающие на прибрежных маршрутах, могли бы быть выведены из под ряда чрезмерно жестких требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенции СОЛАС), которые, не всегда являются оправданными, т.к. суда река-море и так имеют целый ряд ограничений по районам плавания, высоте волнения и т.д.

46. Уже в самой Конвенция СОЛАС оговорено представление Администрацией изъятий для судов, защищенный характер и условия рейсов которых таковы, что

делают нецелесообразным или излишним требования некоторых глав Конвенции, и которые во время рейсов удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

47. Международная конвенция о грузовой марке также оговаривает возможность предоставления изъятий требований, в частности при наличии региональных соглашений между странами портов захода судов.

48. Именно с учетом этих возможностей и принимая во внимание многолетний положительный опыт взаимодействия в области судоходства на Азовском и Черном морях в июне 2002 г. Министрами транспорта России и Украины был подписан Протокол об условиях захода российских и украинских судов смешанного река-море плавания в порты России и Украины на Азовском и Черном морях.

49. Стороны договорились о том, что:

- российским и украинским судам, имеющим на борту документы Российского Морского Регистра Судоходства или Российского Речного Регистра и Регистра судоходства Украины в объеме, достаточном для выполнения рейсов в соответствующем районе плавания (без конвенционных документов), разрешается заход в порты России и Украины на Азовском и Черном морях для выполнения грузовых операций или укрытия при неблагоприятных погодных условиях.
- эксплуатационные условия и ограничения для каждого конкретного судна в зависимости от его класса назначаются соответствующими органами технического надзора и классификации в установленном Администрацией флага судна порядке.

50. Имеет место также практика эксплуатации судов смешанного река-море плавания без конвенционных документов между портами Украины и дунайскими портами.

51. Накопленный украинскими и российскими судоходными компаниями и классификационными обществами опыт эксплуатации судов река-море может быть использован всеми странами-членами ЕЭК ООН при освоении прибрежных маршрутов.

## VI. НАВИГАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

52. Рекомендованные пути для судов по маршруту от Сулинского канала (устье р. Дунай) до устья р. Дон проходят по Черному, Азовскому морям. Протяженность маршрута на расстоянии не более 50 миль от берега равна ориентировочно 500 милям.

53. Рекомендованные пути маршрута являются оптимальными, наиболее безопасными в навигационном отношении.

а) Районы интенсивного судоходства на маршруте - Крымский полуостров и Керченский пролив, подходы к портам.

54. При подходе к крупным портам и побережью Крымского полуострова и Керченскому проливу из-за растущей интенсивности движения судов следует принимать дополнительные меры предосторожности.

55. Северо-западная часть Черного моря и всё Азовское море - мелководные. В северо-западной части Черного моря изобата 100 м проходит в 20 - 30 милях от берега. У Крымского побережья до входа в Керченский пролив глубины возрастают, и изобата в 100 м проходит в 1,5 - 10 милях от берега. В Азовском море максимальная глубина - 15 метров.

56. В прибрежной полосе северо-западной части Черного моря грунт - песок, у скалистых берегов Крымского полуострова - галька и гравий. В Азовском море грунт мягкий - песок с примесью ракушки.

б) Гидрометеорологические условия

57. Гидрометеорологические условия для плавания судов в северо-западной части Черного моря в целом благоприятные. Затруднения могут быть, вызваны сильными ветрами, ухудшением видимости из-за туманов и иногда из-за интенсивных осадков. Наиболее сильные и продолжительные ветры восточного и северо-восточного направлений отмечаются с ноября по март с большей повторяемостью в северных районах моря.

58. Летом на Черном море преобладает тихая и сухая погода. Ухудшение видимости из-за тумана происходит главным образом зимой и весной. Интенсивные осадки, ухудшающие видимость, редки. Лед обычно бывает в северо-западной части Черного моря в суровые зимы.

59. Гидрометеорологические условия для плавания судов в Азовском море благоприятны с мая по сентябрь. В это время туманы, штормовые ветры отмечаются редко, а повторяемость сильного волнения не превышает 4%.

60. С октября по апрель гидрометеорологические условия менее благоприятны. В это время увеличивается повторяемость северо-восточных штормовых ветров, часто сопровождающиеся морозами и метелями. Повторяемость сильного волнения достигает 18%. Из-за осадков и тумана значительно ухудшается видимость.

61. Плавание судов, особенно малых, затруднительно вследствие их обледенения, которое наблюдается с декабря по март.

62. С января по март - апрель в умеренные и суровые зимы из-за тяжелых ледовых условий навигация обычно прекращается или продолжается с использованием ледоколов.

63. Весной увеличивается повторяемость юго-западных и западных ветров. В это время большей частью стоит ясная погода.

64. Летом погода обычно тихая, ясная, очень теплая. Иногда отмечаются штормы шквального характера, сопровождающиеся грозами и ливнями.

65. Осенью, особенно в первой её половине, погода теплая и ясная, а во второй половине характер погоды меняется на зимний.

66. Метеорологические сведения (прогноз погоды) передают береговые радиостанции согласно Расписания передачи навигационных и гидрометеорологических сообщений для мореплавателей.

67. Восточная часть Азовского моря от Керченского пролива до Таганрогского залива с юга образована гористым северным берегом Таманского полуострова, а с севера от Курганского лимана до Таганрогского залива - Прикубанской низменностью.

68. При плавании вдоль южной части побережья в качестве ориентиров могут быть использованы вершины гор, некоторые мысы. В северной части берега естественных приметных пунктов почти нет.

69. Берег окаймлён отмелью с глубинами менее 5 м; до Ясинского залива эта отмель имеет небольшую ширину, особенно у Таманского полуострова, но на участке между Агуевской и Долгой косами отмель простирается от берега на расстоянии до 13 миль, а у основания Долгой косы - на 15 миль.

70. Якорных мест, защищённых от всех ветров, у берега нет. При ветрах с берега можно отстаиваться в любом месте в зависимости от осадки судна. Грунт - ил, песок и ракушка.

71. Течения почти целиком зависят от ветра. При продолжительных и сильных ветрах скорость течения может достигать 2-х узлов. Закрытие навигации в восточной части моря бывает обычно в декабре, а открытие - в марте или первой декаде апреля.

с) Пункты укрытия судов

72. При неблагоприятных метеоусловиях на маршруте перехода от шторма можно укрыться в Жебрияновой бухте, портах Ильичевск, Одесса, Южный, в районе Кинбурской косы, в Каркинитском и Каламитском заливах, в портах Севастополь, Евпатория, Ялта, Феодосийском заливе. Грунт - песок, ил и ракушка.

d) Средства навигационного оборудования (СНО)

73. Средства навигационного оборудования установленные на берегах Черного и Азовского морей, обеспечивают безопасное плавание у берегов и подход к портам и якорным местам. Вход в порты, а также в некоторые бухты обеспечивается створами светящихся знаков и возможен в любое время суток. На большинстве мысов установлены светящиеся знаки и маяки с дальностью видимости 10-25 миль.

74. Опасности, расположенные вблизи вероятных путей следования судов, оси фарватеров, ведущих к портам, а также бровки каналов ограждаются светящимися и несветящимися буями и вехами.

75. В зимнее время на замерзающих участках моря буи и вехи заменяются зимними СНО (сигарообразными буями, рейс вехами) или снимаются.

76. Кроме визуальных средств навигационного оборудования на берегах Черного и Азовского морей установлены радиомаяки и оборудовано несколько радионавигационных систем высокой точности.

77. Подробные сведения по Черному и Азовскому морям о визуальных и радиотехнических средствах навигационного оборудования следует искать в описаниях «огни и знаки Черного и Азовского морей» (№2217), «Радиотехнические средства навигационного оборудования Черного и Средиземного морей» (№3203) и «Радионавигационные системы» (№3010) Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны (ГУНиО МО).

78. В водах Черного и Азовского морей действует система ограждения Международной ассоциации маячных служб (МАМС) (регион А), приведенная в руководстве №9029 изд. ГУНиО МО.

e) Режим плавания

79. В Черном и Азовском морях имеются запрещенные и временно запрещенные (номерные) районы для плавания; районы, опасные для плавания в навигационном

отношении: районы, запрещенные для остановки, постановки на якорь; лова рыбы; подводных и дноуглубительных работ.

80. Указания об особенностях плавания в этих районах и их границы приведены в руководстве «Режим плавания судов в Черном и Азовском морях (сводное описание).

81. Для уменьшения опасности столкновения судов в местах интенсивного судоходства на подходах к портам: Ильичевск, Одесса, Южный, к Бугско-Днестровскому лиману, к Керченскому проливу, а также к Бердянскому и Таганрогскому заливам установлены системы разделения движения судов и рекомендованные трассы движения и фарватеры.

82. Суда, осуществляющие плавание в соответствии с системами разделения движения, а также по рекомендованным путям, фарватерам или вблизи них, должны действовать в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновения судов в море МППСС-72 и правилами, помещенными в руководстве «Режим плавания судов в Черном и Азовском морях (сводное плавание)».

f) Определение места судна по визуальным, радиолокационным наблюдениям и с помощью радиотехнических средств (РТС)

83. Простота прокладки линий положения и высокая точность способов навигационного определения позволяет использовать эти способы при плавании почти на всём протяжении маршрута.

84. Береговыми ориентирами в этих районах плавания являются СНО (маяки, знаки, огни), характерные горные вершины, высокие мысы и острова. Метеорологические условия для визуального определения места в описываемом районе довольно благоприятные; преобладает хорошая видимость.

85. При ухудшении видимости место судна может быть определено с помощью судовой радиолокационной станции или спутниковой навигационной системы (СНС). В качестве радиолокационных ориентиров следует использовать: обрывистые мысы, отдельные скалы и острова и ориентиры с радиолокационными отражателями.

86. При использовании СНС необходимо помнить, что приемоиндикаторы СНС индицируют только координаты места судна, поэтому следует своевременно переходить на обсервацию по береговым ориентирам.

g) Радиосвязь на маршруте

87. В районе северо-западной части Черного моря и на Азовском море действуют станции ГМССББ (районы А1, А2).

88. Радиосвязь судов с береговыми станциями ГМССББ в районе А1 осуществляется на УКВ канале 16 и канале 70 - в режиме цифрового избирательного вызова .

89. Коммерческая связь осуществляется по радиотелефону, по телексу в зависимости от того, какая радиоаппаратура установлена на судне.

## Приложение 1

**Таблица курсов следования судов смешанного (река-море) плавания  
на участке: устье р. Дунай-Днепровский лиман–Керченский пролив-устье р. Дон**

Курсы следования в градусах	Координаты точек поворота		Плавание на данном курсе в милях	Примечание
	Широта северная	Долгота восточная		
<b>Маршрут для судов с ограничением по району плавания с удалением 20 миль от берега</b>				
1	64° – 244°	45° 08'0	29° 47'5	13,6
2	32° <sub>5</sub> -212° <sub>5</sub>	45°14'2	30°05'0	70
3	360°-180°	46° 12' 5	30° 57' 4	19
4	70.4° – 250°.4	46° 32'6	30° 56'8	
5	92°.5 - .212°5	46° 34'8	31° 07'0	10
6	Приемный буй Бугско-Днепровского лиманского канала (БДЛК)			
7	167°.5 - 347°.5	46° 35'0	31° 26'0	11,5
8	181°.0 – 01°.0	46°23'5	31°29'7	8
9	131°.0-311°.0	46°16'0	31°29'2	6,5
10	104°.5-284°.5	46°11'6	31°36'7	25
11	170°.0 – 350°.0	46°05'5	32°11'2	52
12	128°.0 – 308°.0	45°13'8	32°24'5	45
13	181°.0 – 1°.5	44°46'6	33°13'8	13,5
14	136°.0 – 316°.0	44°33'0	33°13'0	18
15	90°.0- 270°.0	44°20'0	33°30'0	21
16	55°.3 -235°.3	44°20'0	33°59'0	9
17	63°.5 – 243°.5	44°25'0	34°09'0	34
18	81°.0 – 261°.0	44°40',5	34°52'0	40
19	85°-265°.0	44°46',5	35°47'6	30
20	355°.0-175°.0	44°49'0	36°32'0	17
21	329°.0 – 149°.0	45°06'8	36°30'0	2,8
22	356°.6 – 176°.6	45°09'4	36°28'0	2,8
23	Керчь-Еникальский канал	45°12'0	36°28'0	2,0
24	4°.0-184°.0	45°27'4	36°41'7	46
25	34°.0-214°.0	46°14'0	36°49'0	44
26	76°.5-256°.5	46°49'5	37°23'5	25
27	65°.0 -245°.0	46°55'2	37°59'0	12
28	89°.0-269°.0	46°59'8	38°14'0	16,5
29	51°.0- 231°.0	47°00'5	38°38'2	7
30	106°.0 – 286°.0	47°04'8	38°45'8	5
31	Приемный буй Азово-Донского канала	47°02'6	38°55'3	
<b>Маршрут для судов с ограничением по району плавания с удалением 50 миль от берега</b>				
1	75°.0 – 255°.0	45°08'0	29°47'0	72
2	308°.0–128°.0	45°32'0	31°20'0	110
3	90°.0-270°.0	44°20'0	33°30'0	21

От этой точки поворота до Керченского пролива и далее до приемного буя Азово-Донского морского канала (см. выше) курсы и координаты точек поворота в соответствии с №№ 9 – 25.

**Маршрут для судов с ограничением по району плавания с удалением 100  
миль от берега**

Курсы следования в градусах		Координаты точек поворота		Плавание на данном курсе в милях	Примечание
		Широта северная	Долгота восточная		
1	109°.0– 289°.0	45°08'0	29°47'0	170	
2	90°.0-270°.0	44°20'0	33°30'0		

-----