

ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ В ПРИБЕРЕЖНЫХ ВОДАХ ЯПОНИИ

В данной книге предоставлена дополнительная информация, предназначенная для использования во время мореплавания в Японском море. Для мореплавателей, которые собираются плавать в данном районе, важно заранее ознакомиться и тщательно изучить соответствующие правила.

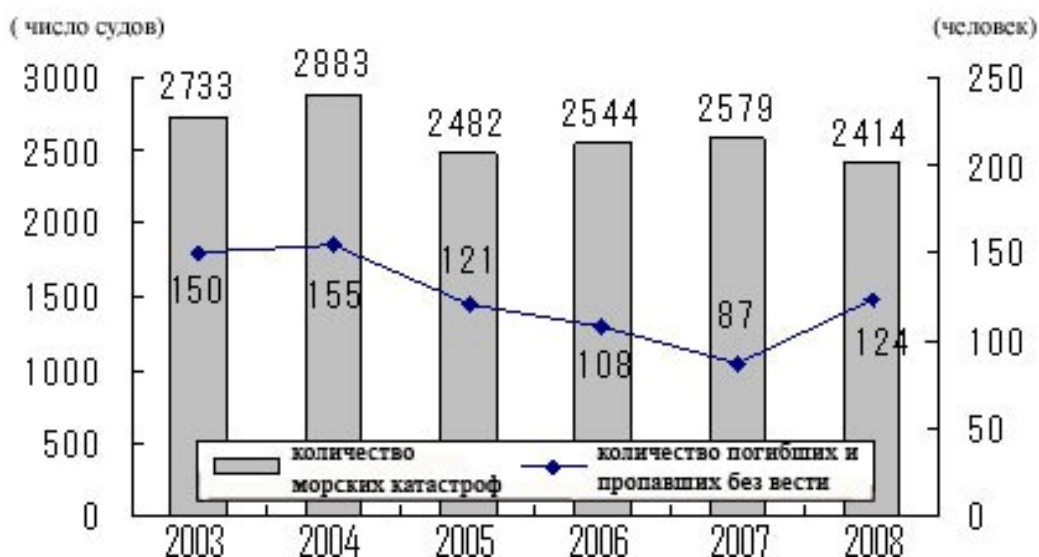
ПРЕДИСЛОВИЕ

Япония расположена в средних широтах и поэтому частотность тропических циклонов достаточно высока, что является основной причиной изменения состояния моря и погодных условий.

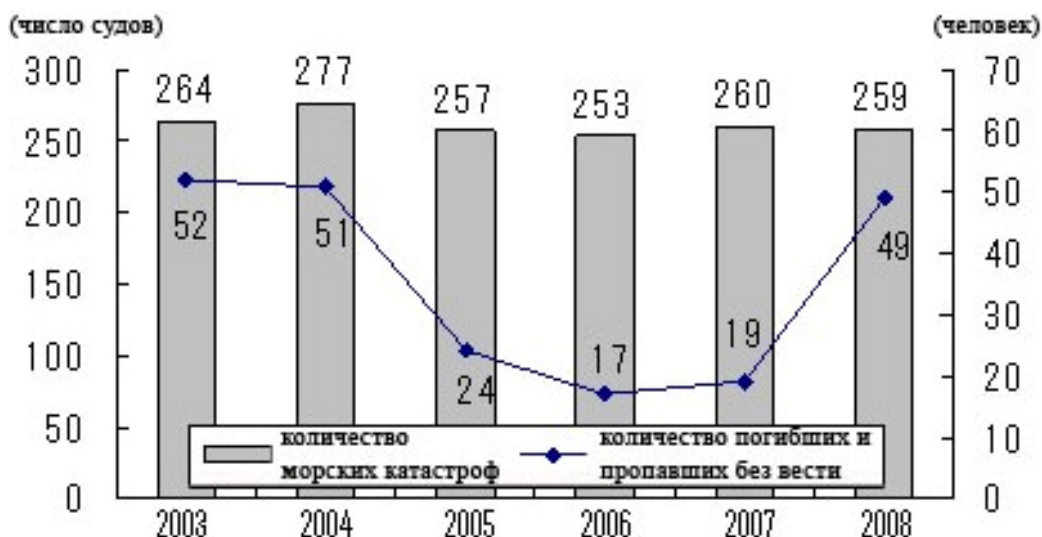
Кроме того, в районах интенсивного судоходства Токийского залива, залива Исе и Внутреннего моря Сето есть зоны, которые представляют опасность из-за неблагоприятных географических условий, таких как узкие фарватеры, подводные скалы и сложные приливные течения. Вследствие увеличения количества морских перевозок, рыболовства и отдыхающих на море, интенсивность судоходства растёт. В результате этого вдоль побережья Японии увеличивается частота происшествий на море. Каждый год в этих районах терпят крушения около 2600 судов, как иностранных, так и японских. В результате, около 140 человек погибает или пропадает без вести. (См. рис. 1-1)

Мы надеемся, что вы воспользуетесь представленной в данной книге информацией и Ваш рейс пройдёт благополучно.

График численности мобилизованных спасательных катеров, погибших и пропавших без вести



Изменение в числе количества иностранных судов требовавших помощи и количества погибших и пропавших без вести



СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ 1. СОСТОЯНИЕ МОРЯ И ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ В МОРСКИХ РАЙОНАХ ВДОЛЬ ПОБЕРЕЖЬЯ ЯПОНИИ

- Глава 1. Состояние погодных условий в морских районах вдоль побережья Японии 1
1. Туман
 2. Штормовой ветер
- Глава 2. Состояние моря в морских районах вдоль побережья Японии 9
1. Океанические течения
 2. Волны

ЧАСТЬ 2. ПРОВОДКА СУДОВ И ЗАКОНЫ МОРЕПЛАВАНИЯ

- Глава 1. Закон мореплавания 16
1. Краткое изложение
 2. Закон о портовых правилах
 3. Закон о безопасности морского судоходства
- Глава 2. Проводка судов 55
1. Система проводки судов
 2. Районы проводки судов
 3. Вынужденные зоны проводки судов

ЧАСТЬ 3. ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ

- Глава 1. Предоставление информации о морской безопасности 57
1. NAVTEX
 2. INMARSAT EGC
 3. Радиосвязь
- Глава 2. Навигационные предупреждения 59
1. Навигационные предупреждения НАВАРЕА
 2. Японские навигационные предупреждения
 3. Навигационные предупреждения районных штабов морской безопасности, навигационные предупреждения отделов морской безопасности. Информация о морском судоходстве

Глава 3. Информационные службы в Токийском заливе, заливе Исе и Осака, в районах Бисан Сето, Курусима Кайкё, Каммон Кайкё и в порту Нагоя	64
1. Центр транспортной консультативной службы Токийского залива (Токио MARTIS)	
2. Центр транспортной консультативной службы залива Исе (Исе MARTIS)	
3. Центр транспортной консультативной службы залива Осака (Осака MARTIS)	
4. Центр транспортной консультативной службы района Бисан Сето (Бисан MARTIS)	
5. Центр транспортной консультативной службы района Курусима Кайкё (Курусима MARTIS)	
6. Центр транспортной консультативной службы района Каммон Кайкё (Каммон MARTIS)	
7. Центр транспортной консультативной службы порта Нагоя	
Глава 4. Информация в порту	71
1. Портовая связь	
Глава 5. Система навигационных ограждений вдоль побережья Японии	74
Глава 6. Японская судовая система представления докладов (JASREP)	78
1. Основные положения	
2. Процедура представления докладов	
Глава 7. Связь в случае аварии	89
1. Передача сигналов бедствия	
2. Отделы морской безопасности, береговая охрана и список контактов	

ЧАСТЬ 4. РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

Глава 1. Информация о состоянии моря, метеорологических условиях и заблаговременное укрытие при угрозе плохой погоды	93
Глава 2. Хранение на борту необходимых мореходных карт, покрывающих навигационный путь и прилегающие морские районы	95
Глава 3. Проверка рабочего состояния и ходовых качеств главного двигателя и испытания важнейших вспомогательных механизмов на корабле путём выполнения команд «Запуск», «Остановка», «Передний ход» и «Задний ход», а также проверки перед входом в морские районы с интенсивным судоходством.	99

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ: Рыболовство в прибрежных водах Японии

ЧАСТЬ 1. СОСТОЯНИЕ МОРЯ И ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ В МОРСКИХ РАЙОНАХ ВДОЛЬ ПОБЕРЕЖЬЯ ЯПОНИИ

Резкие изменения состояния моря и погодных условий в морских районах вдоль побережья Японии представляют собой серьёзную угрозу для судоходства.

Кроме того, вдоль побережья есть большое количество особых районов, в которых проводятся военные учения, занимаются рыбным промыслом, что препятствует благополучному прохождению судов.

Все навигаторы обязаны обратить особое внимание на приведенные ниже пункты, разобраться в географических особенностях данных морских районов и сделать всё возможное для повышения безопасности судоходства.

Глава 1. Состояние погодных условий в морских районах вдоль побережья Японии

1. Туман

Среди всех разновидностей тумана, встречающихся в морских районах вдоль побережья Японии, наиболее строгие меры предосторожности следует принимать в случае фронтального и морского туманов. Такие туманы возникают довольно часто и иногда могут держаться от полусуток до суток (см. рис. 1-1 и таблицу 1-1).

Рис. 1-1. Морские районы вдоль побережья Японии с высокой частотностью туманов.

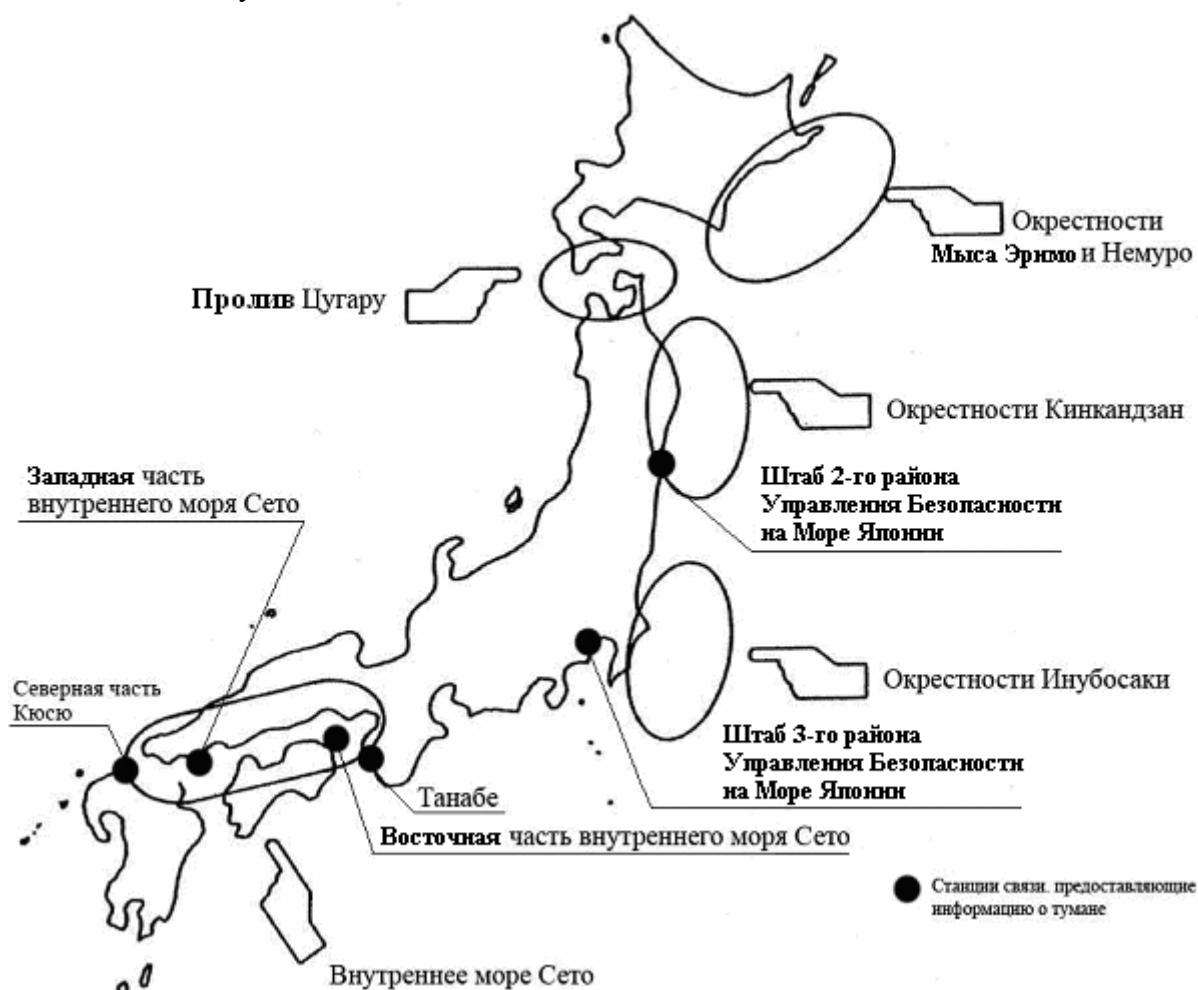


Таблица 1-1. Морские районы вдоль побережья Японии с высокой частотностью туманов.

	Морские районы	Период туманов	Стадия зрелости	Примечания
①	Окрестности Инубо Саки	Май - август		
②	Окрестности Кинкадзан	Май - август	Июль Июнь	
③	Пролив Цугару	Апрель - август	Июнь Июль	Густой туман наблюдается преимущественно в июле и августе.
④	Окрестности Мыса Эримо Немуро	Май - август	Июль	
⑤	Курильские острова	Летний период		В летний период острова практически покрыты туманом.
⑥	Внутренне море Сето	Март - июль	Апрель Май Июнь	Образование туманов резко сокращается по окончании сезона дождей. По периферии заливов Осака, Бисан Сето, Хиути-Нада, Аки-Нада и Иё-Нада туманы образуются часто. На залив Осака следует обратить внимание даже во время зимних месяцев.

(1) Фронтальный туман

Наиболее часто такие туманы образуются весной и осенью. Они часто образуются в районах выпадения дождей с северного края холодного фронта, простирающегося с восток-северо-восток на юг-юго-запад и медленно движущегося на юг.

Иными словами, в Японском море есть фронт, проходящий примерно с востока на запад, и как на южной, так и на северной стороне, изобара проходит примерно параллельно самому фронту. Например, если в северной части фронта идёт дождь, и он медленно продвигается к югу, необходимо предпринять самые строгие меры предосторожности.

(2) Морской туман

Сезон дождей является также сезоном морских туманов. Именно в этот период часто случаются происшествия (май, июнь, июль).

На рис. 1-2 и 1-3 показаны синоптическая карта и картина облачности, типичные для баю (сезона дождей) на июнь XX, из которых ясно следует, что у северного края фронта баю (сезонного дождя), проходящего с востока на запад, образуется обширный морской туман. (См. рис. 1-2, 1-3)

Рис. 1-2. Синоптическая карта; июнь XX.

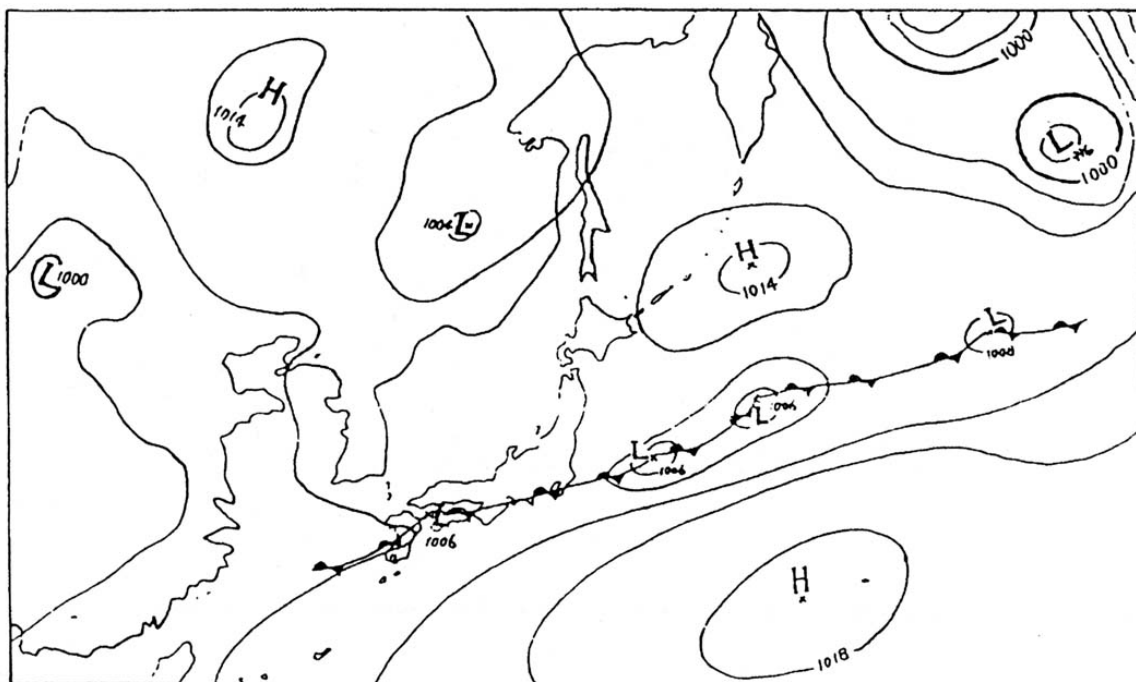
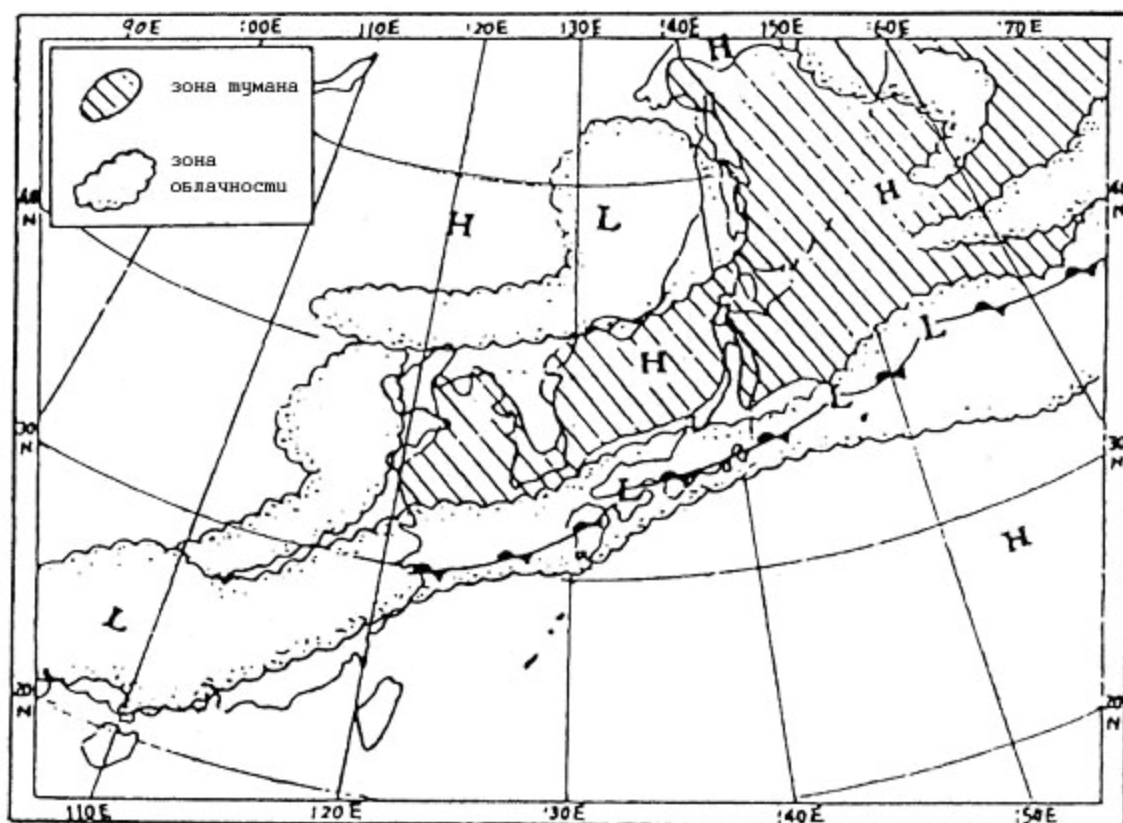


Рис. 1-3. Картины облачности на; июнь XX.



(3) Информация о тумане

В условиях ограниченной видимости информация о тумане поступает со следующих станций связи (см. таблицу 1-2). Навигаторам необходимо эффективно использовать эту информацию.

Таблица 1-2. Информация о тумане

Станция связи	Морской район	Критерий вещания	Вызывная частота канал-кГц	Используемый язык	Время или частота вещания
Штаб 2-го района УБМ	Морской район Санрику	При видимости ниже 1000 м	Канал 16	Английский Японский	Фиксированное время (8 раза в день)
Штаб 3-го района УБМ	Инубосаки / Нодзимасаки / Урага Суидо / Иродзаки / Омаесаки	При видимости меньше одной морской мили, 1000 м и 500 м или в случае улучшения видимости до более 1 морской мили			В случае необходимости
Штаб 5-го района УБМ	Пролив Акаси / канал Томогасима / пролив Наруто / Бисансето / Осака / Кобе / порт Химедзи / порт Вакаяма / порт Симоцу Порт Вакаяма / порт Симоцу	При видимости 2000 м, 1000 м, 500м, 2000 м или в случае улучшения видимости			Каждый час
Штаб 6-го района УБМ	Бисансето / Пролив Курусима	При видимости меньше 2000 м			В случае необходимости
Штаб 7-го района УБМ	Пролив Каммон				

2. Штормовой ветер.

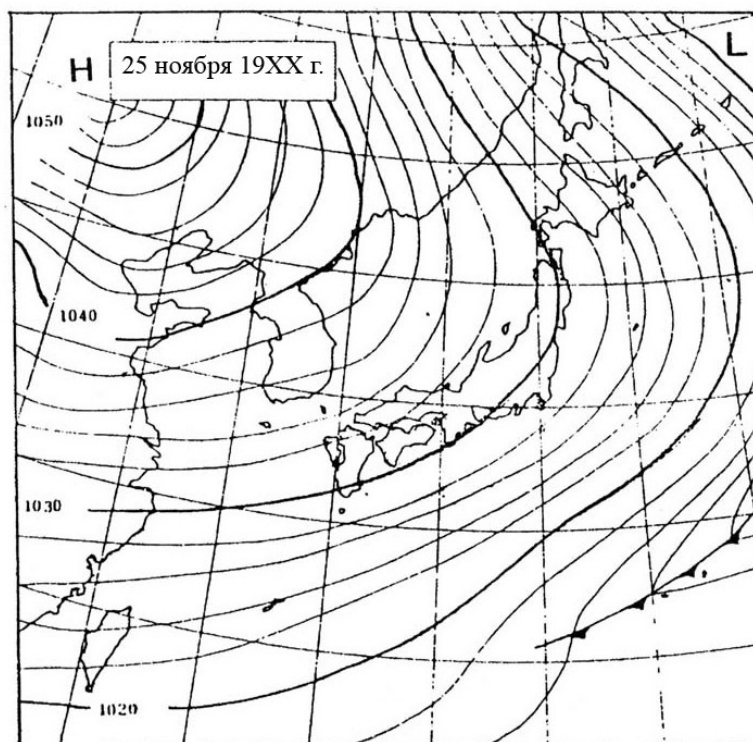
Можно выделить следующие факторы, определяющие характер штормовых ветров в японских прибрежных водах.

- Зимний муссон
- Циклон, пересекающий южное побережье Японии (Область пониженного атмосферного давления возникает вблизи Тайваня в конце зимы и приносит снегопады на южное побережье Японии.)
- Циклон, движущийся по направлению к Японскому морю (весенний шторм)
- Двойной циклон
- Тайфун

(1) Зимний муссон

Как показано на рис. 1-4, он возникает во время распределения давления, при наличии континентального антициклона на западе и углублённого циклона в районе Курил на востоке. Резкий порыв муссона приходит, когда центральное давление центрального антициклона превышает 1050 мб. В таких случаях скорость северного ветра иногда превышает 30 м/с.

Рис. 1-4. Зимний муссон



(2) Циклон, пересекающий южное побережье Японии

Циклон, зарождающийся у северо-восточных берегов Тайваня, в большинстве случаев развивается быстро. На него следует обратить особое внимание, поскольку давление в центре циклона может иногда падать на 10 гПа или на 20 гПа за 24 часа, что приводит к увеличению скорости. (Рис. 1-5)

Этот циклон быстро развивается, распространяясь по Сикоку и Канто, и достигает скорости около 60 км/час. Необходимо быть особенно осторожным в том случае, если вблизи Канто давление в центре опустится ниже 990 гПа. Циклон может распространиться дальше и продвинуться даже до Курильских островов или Камчатки, в результате чего давление в центре может опуститься до уровня от 960 до 940 гПа.

Рис. 1-5. Циклон, пересекающий южное побережье Японии (1)

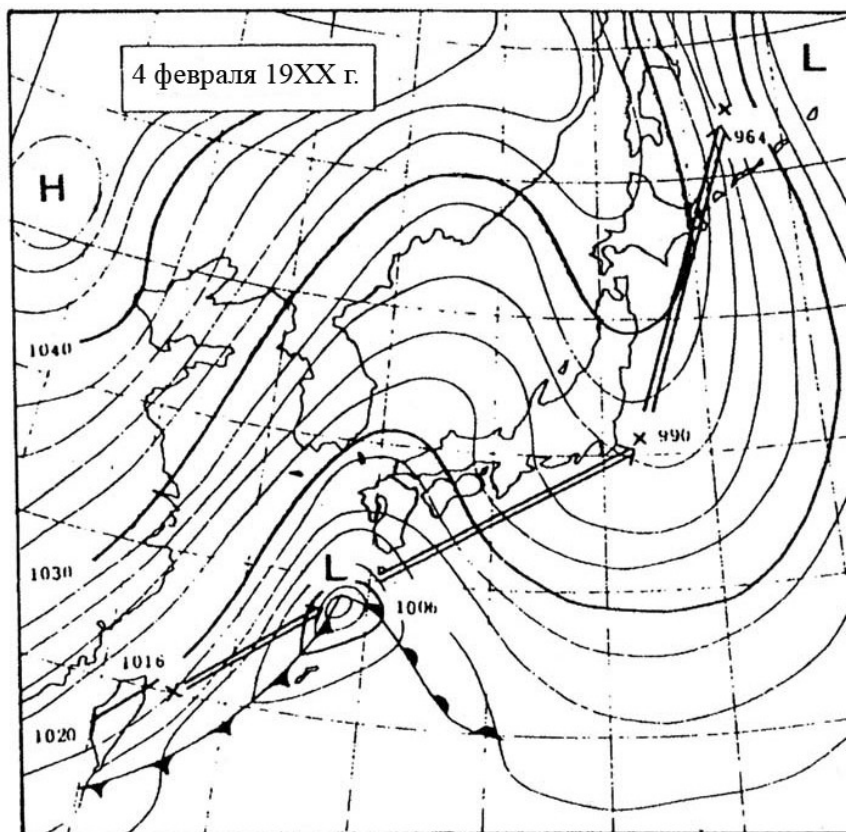
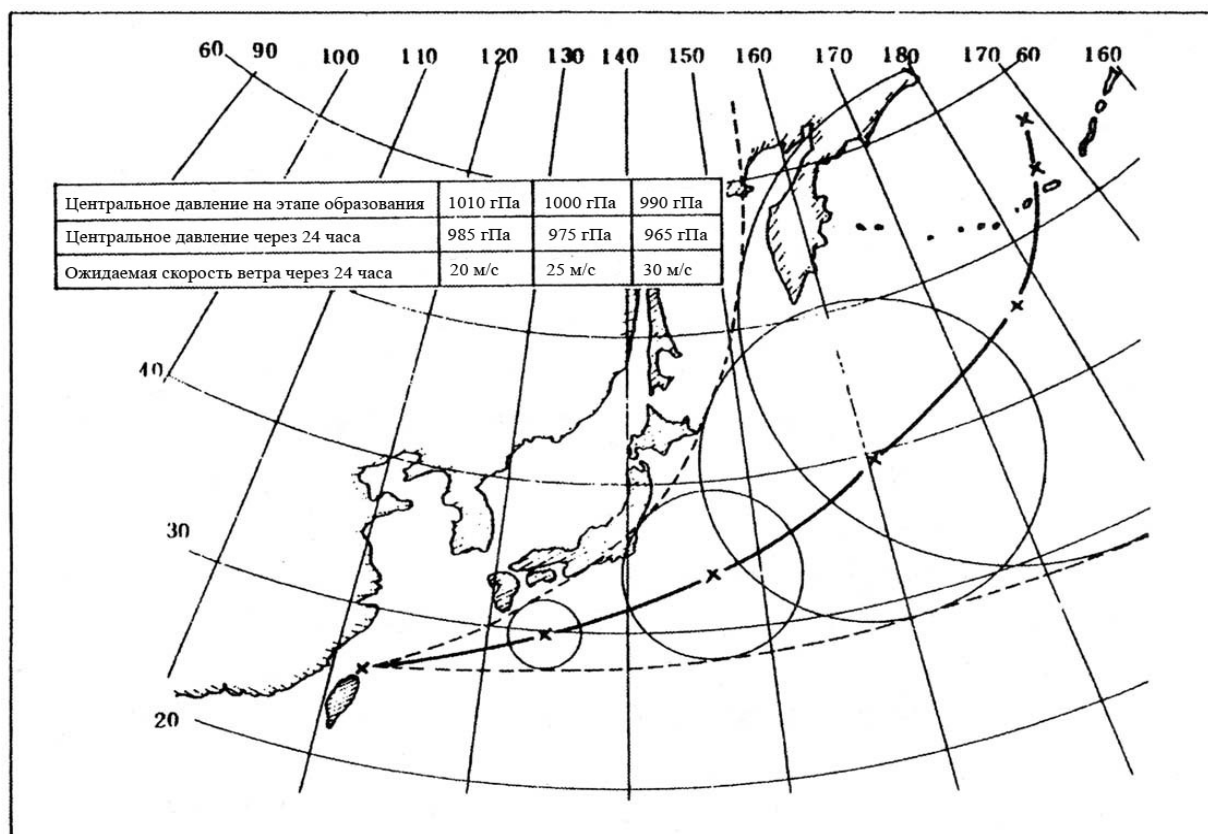


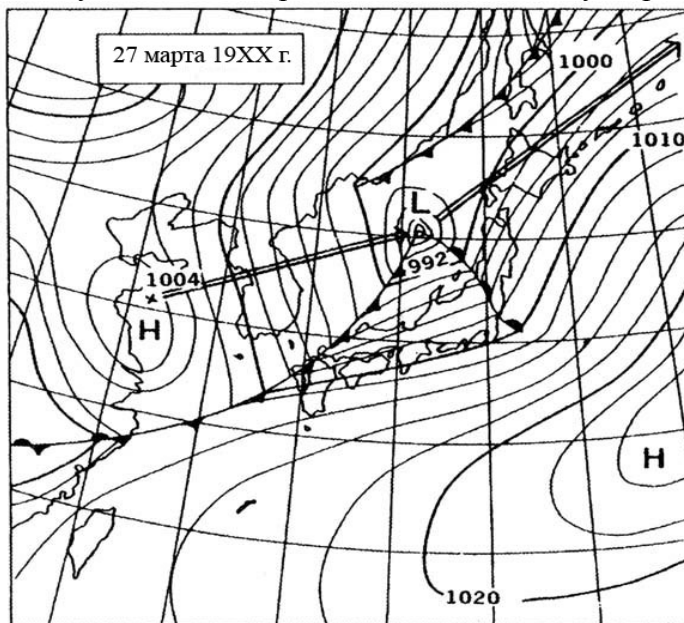
Рис. 1-6. Циклон, пересекающий южное побережье Японии (2)



(3) Циклон, движущийся по направлению к Японскому морю (весенний шторм)

Когда снижается зимнее распределение атмосферного давления (с областью высокого давления на западе и областью низкого давления на востоке) и низкое давление достигает континента, в Восточно-китайском или в Желтом море могут возникнуть циклоны, которые, достигнув Японского моря, быстро усиливаются. Тогда южные штормовые ветра свирепствуют по всей Японии. (Рис. 1-7)

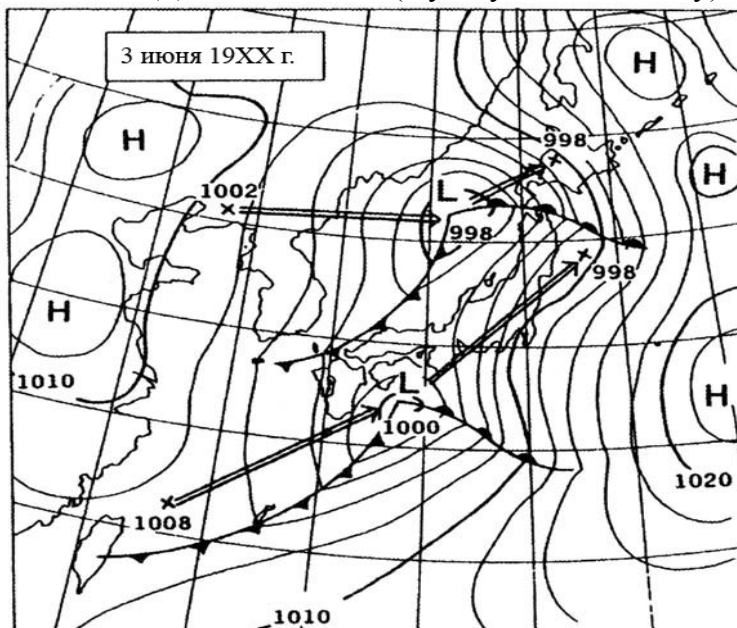
Рис. 1-7. Циклон, движущийся по направлению к Японскому морю (весенний шторм)



(4) Двойной циклон (Футацуадама Тейкиацу)

Циклон, образовавшийся в окрестностях Жёлтого моря, достигнув Японского моря, начинает быстро развиваться, в то время как циклон, образовавшийся в Китае или Восточно-китайском море, двигается, развиваясь, на восток, к южному побережью Японии, такой циклон называется Футацуадама Тейкиацу. Соединяется он, однако, у берегов Санрику и на восточных берегах Хоккайдо усиливается настолько, что часто может достигать уровня тайфуна. (Рис. 1-8)

Рис. 1-8. Двойной циклон (Футацуадама Тейкиацу)



(5) Тайфун

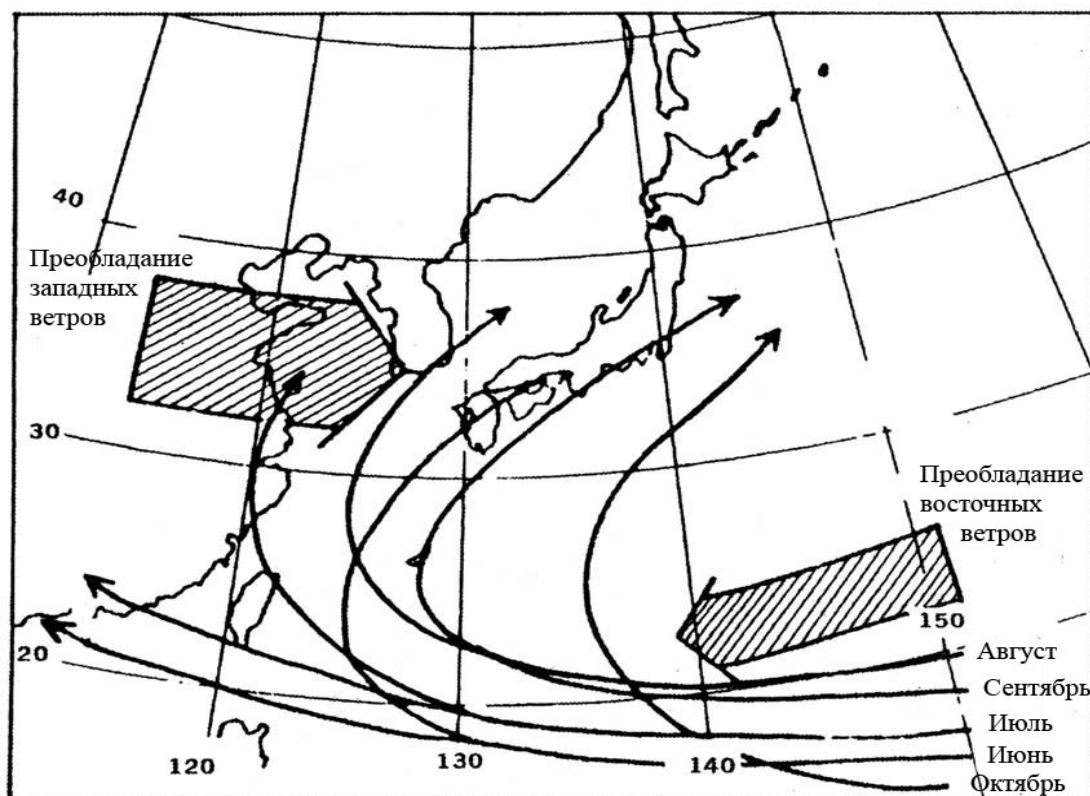
Среднестатистические маршруты тайфунов, классифицированные по месяцам, согласно статистическим наблюдениям, представлены на рис. 1-9. Как чётко указано на рисунке, тайфун, достигши севера, сворачивает на северо-восток в районе 20-30 градусов северной широты в водах Японии и быстро ускоряется. Тем не менее, это указывает на период быстрого развития тайфунов. Помимо всего прочего, следует обратить внимание на то, что среди тайфунов встречаются так называемые блуждающие тайфуны, которые отклоняются от обычных маршрутов. В общем, прогноз маршрута тайфунов основан на верхних ветрах. К тому же, в свете эмпирических законов, можно сделать следующие прогнозы.

(а) Тайфун движется в направлении резкого понижения давления.

(б) Тайфун движется в направлении области выпадения осадков.

В любом случае очень важно, чтобы информация поступала непрерывно, для того, что бы была возможность уйти от тайфуна заблаговременно.

Рис. 1-9. Тайфун



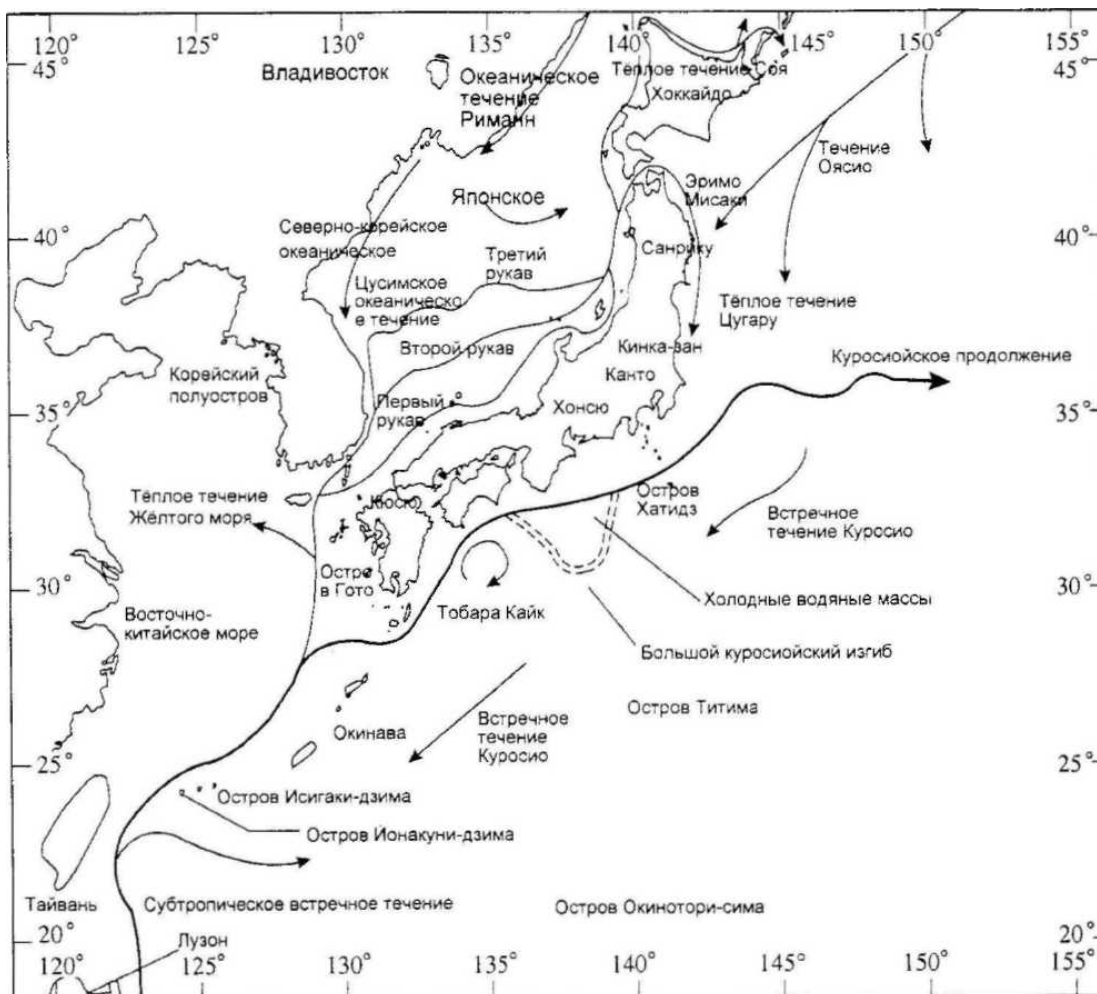
Глава 2. Состояние моря в морских районах вдоль побережья Японии

Среди различных явлений, происходящих в морях, океанических течениях, волнах и морских льдах были выбраны те, которые, тесно связанные с навигацией и кратко излагаются ниже.

Каждое из океанических явлений обладает своими характерными чертами и демонстрирует сильную изменчивость в зависимости от сезона и года. Они зачастую сильно отличаются от привычных природных явлений. Поэтому при объяснении и исследовании таких океанических явлений следует быть особенно осторожным.

1. Океанические течения

Рис. 1-10. Основные океанические течения в японских водах.



(1) Течение Куроисио

Течение Куроисио или Чёрное течение (см. рис. 1-10) называют также Японским течением. Это самое большое океаническое течение в японских водах, и атлантический Гольфстрим является единственным во всём мире течением, которое может с ним сравниться, хотя по мощности водяного потока приполярное Антарктическое течение превосходит их обоих. Течение Куроисио – это тёплое течение с достаточно высокой температурой и высоким уровнем соли. Оно получило своё название благодаря своему тёмно-голубому цвету и воде, прозрачной даже на расстоянии свыше 30 метров. Скорость его потока составляет в среднем от 2 до 3 узлов и достигает максимум 4-5 узлов, при этом направление движения потока поддается изменениям сильнее, чем обычно. Так как течение Куроисио имеет большое значение для судоходства нужно уделять ему должное внимание. Мореплаватели должны относиться внимательно не только к суммированной ниже информации о том, где протекает это течение, о температуре поверхностного слоя и о скорости потока в течении Куроисио, а также учитывать и самую свежую информацию, предоставленную Агентством морской безопасности об океанических течениях и пр.

Маршрут течения

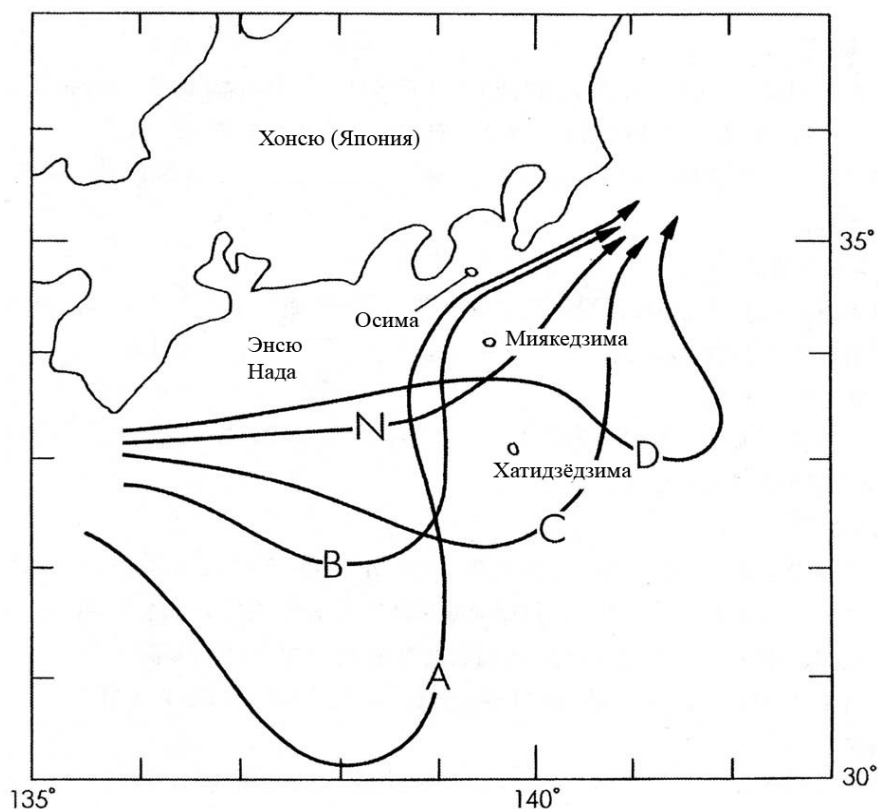
Течение Куроисио берет начало на востоке Филиппинских островов, где Северное экваториальное течение разделяется на северный и южный потоки, а затем северный поток течения проходит к северу от Лузона. На своём пути течение Куроисио пересекает морскую область между Тайванем и островом Йонакуни-дзима и втекает в Восточно-китайское море. Далее оно движется на север вдоль внешнего края континентального шельфа и, минуя пролив Тобара, следует в сторону Японии к Южному морю. В морском районе на востоке от Тайваня часть течения Куроисио ответвляется от основного потока и течёт на восток, образуя субтропическое встречное течение. В морском районе на западе от Окинавы часть верхнего потока ответвляется от основного течения, продвигается на север вдоль западной части Кюсю и втекает, минуя пролив Цусима, в Японское море, образуя Цусимское океаническое течение.

В районе Южного моря Японии течение Куроисио обычно достигает южного побережья Хонсю (главный остров Японии), протекая на восток, отходит от восточного побережья Канто и переходит в восточном морском районе Хонсю в течение, текущее на восток. Это течение называют продолжением Куроисио, что отличает его от течения Куроисио.

Изменения маршрута течения и образование холодных водных масс

В районе Южного моря Японии течение Куроисио обычно протекает в восточном или юго-восточном направлении вдоль южного побережья Хонсю. Однако холодные водные массы, сформировавшиеся внутри течения Куроисио, зачастую приводят к изгибам в окрестности Энею Нада. Изгибы течения Куроисио можно классифицировать на тип А (крупномасштабный изгиб), и типы N, B, C и D в соответствии с местоположением и размером сформировавшихся внутри холодных водных масс. (См. рис. 1-11).

Рис. 1-11. Изгибы течения Куроисио



Крупномасштабный изгиб течения Куроисио (тип А) сейчас рассматривают как один из регулярных маршрутов течения, поскольку в последние годы этот маршрут стал достаточно тривиальным.

(2) Течение Оясио

Течение Оясио (см. рис. 1-12), которое называется также Тисимским океаническим течением или Курильским течением, является одним из течений, образующих западно-побережный поток субтропической системы циркуляции водных масс, и считается типичным холодным течением в японских водах. Течение Оясио, однако, является сравнительно слабым, если говорить о мощности его потока, и часто бывает неотличимым в общем потоке. Главный поток течения Оясио протекает на запад вдоль тихоокеанского края Курильских островов, достигая восточной области Хоккайдо, причём в районах между 150° и 151° в.д. и между 146° и 147° в.д. он разветвляется и даёт начало ветвям, текущим на юг. Далее он продвигается на северо-запад вдоль тихоокеанской стороны восточной области к морскому району Эримо Мисаки, меняя курс на юг в сторону морского района Санрику.

Главный поток протекает на юг вдоль побережья на расстоянии примерно 50 миль от Санрику. Когда течение достигает морского района между 40° и 42° с. ш., главный поток встречается с текущей навстречу северной ветвью течения Куроисио, в результате между двумя течениями образуется своеобразная граница. Затем держит путь на восток, делая изгиб, через морской район на востоке от Хонсю. Каждый год в период с марта по апрель текущее на юг течение Оясио набирает максимальную силу и достигает морского района Кинказан, а с ноября по декабрь оно ослабевает и в морском районе $41^\circ 30'$ с. ш. меняет путь на восток.

Средняя скорость течения Оясио составляет от 0,6 до 0,7 узлов и достигает максимум 1,3 узла. Его ширину составляет примерно 10-15 миль. Как правило, летом и осенью течение Куроисио ослабевает и усиливается зимой и весной. Иногда веною текущее

на юг течение Куроисио становится особенно сильным, и тогда холодная вода, которую оно несёт с собой, достигает морского района Инубосаки.

(3) Океанические течения в Японском море

В Японском море есть Цусимское океаническое течение, которое протикает на северо-восток вдоль северо-западной части Хонсю, а также течение Риеманн и Северокорейское холодное океаническое течение, которые протекают на юг вдоль восточного побережья Корейского полуострова. Эти течения образуют океаническое круговое течение с движением водяных масс против часовой стрелки. Текущие на юг холодные океанические течения не столь заметны и сильны как Цусимское океаническое течение. Обычно их скорость достигает менее 0,5 узла. Однако изредка приходит информация о наличии в окрестности Владивостока движущихся на юг течений со скоростью, превышающей один узел.

Цусимское океаническое течение

Движущееся на север вдоль западной стороны Кюсю течение Куроисио разветвляется в морском районе напротив островов Гото на два потока. Более слабый из этих потоков, обогнув южный берег Дзедзю До, продвигается в сторону Жёлтого моря. Другой, главный поток, входит, минуя пролив Цусима, в Японское море и становится самым большим в Японском море океаническим течением, известным под названием Цусимское океаническое течение или Цусимское тёплое течение. (См. рис. 1-10).

Скорость потока этих течений на основных участках их движения составляет приблизительно от 1 до 1,5 узлов летом и от 0,5 до 1,2 узлов зимой.

(4) Океанические течения в Охотском море

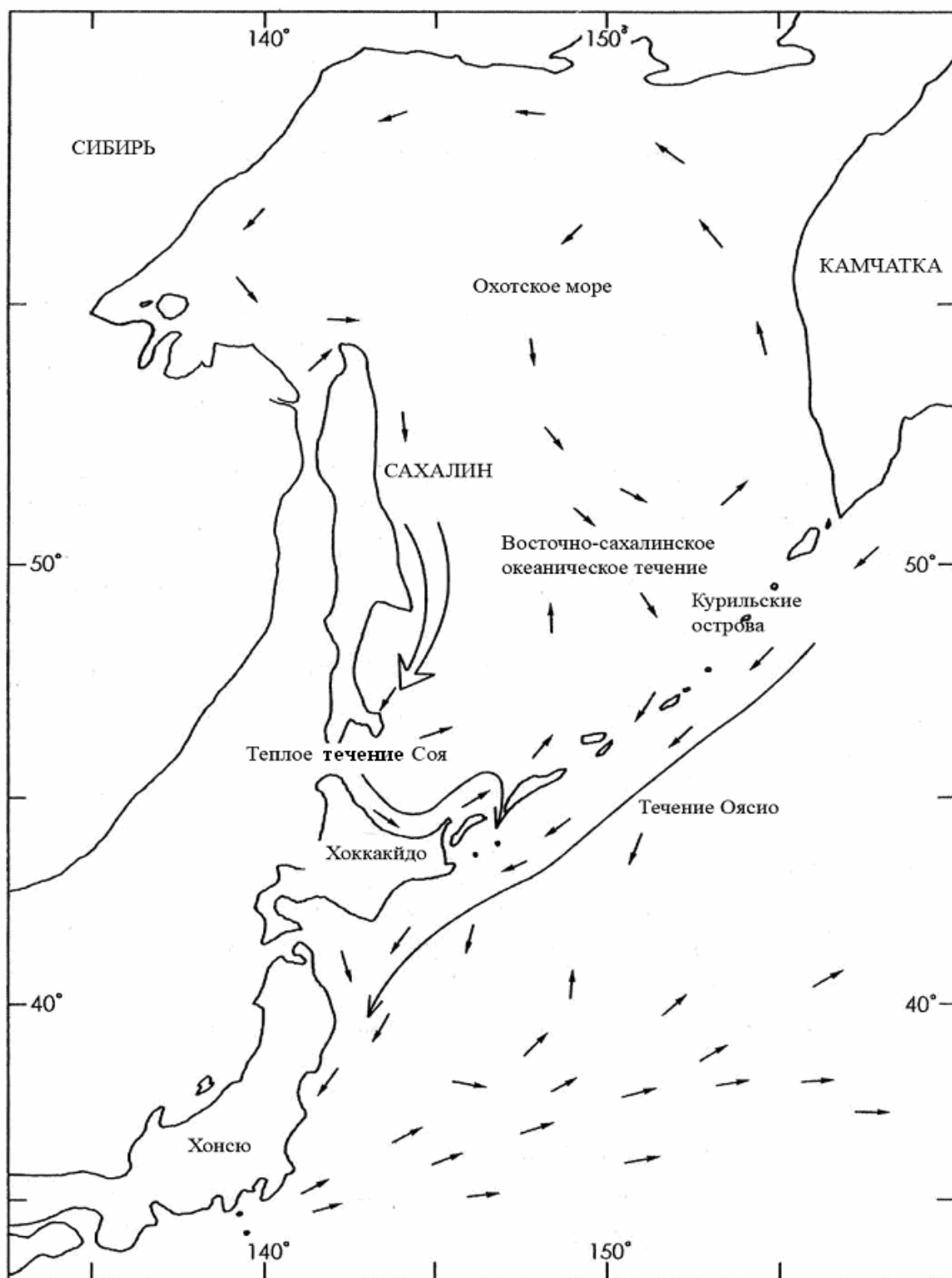
В Охотском море есть океаническое круговое течение, водные массы которого движутся обычно по часовой стрелке. На одном из участков этого океанического кругового течения водяной поток движется на юг вдоль восточного берега Сахалина и называется Восточно-сахалинское океаническое течение. Вдоль этого кругового течения, за исключением пролива между восточной частью Хоккайдо и Курильскими островами, скорость потока составляет от 0,3 до 0,5 узлов.

Главным океаническим течением Охотского моря считается Тёплое течение Соя, которое проходит через пролив Соя и течёт на юго-восток вдоль северо-восточного побережья Хоккайдо.

Это течение проходит на расстоянии 5 - 30 миль от берега и имеет среднюю скорость потока от 1 до 2 узлов летом и примерно 1 узел весной и осенью. Летом течение становится самым сильным, и скорость потока может достигать иногда 3 узлов.

Детальная картина течения в проливах и каналах между восточной частью Хоккайдо и Курильскими островами нечеткая из-за недостаточного количества данных. Однако, известно, что в Охотском море есть межостровные течения в северной группе Курильских островов. А также течения, протекающие между центральной и южной группами Курильских островов и втекающие в Тихий океан. (См. рис. 1-12).

Рис. 1-12. Течение Оясио и течения Охотского моря



2. Волны

В японских водах волны становятся очень высокими в периоды, когда дуют северо-западные сезонные ветра, развивается низкое атмосферное давление, а так же во время тайфуны. Северо-западные сезонные ветра начинают дуть, когда после прохождения области низкого атмосферного давления увеличивается барометрический градиент в распределении атмосферного давления, при котором область высокого давления лежит на западе, а область низкого давления – на востоке. Поэтому на несколько дней становится море беспокойным. Некоторые области низкого давления набирают силу, проходя через окрестности Японии, и штормовые ветра при этом распространяются по окрестности радиусом от 500 до 800 миль. Область высоких волн охватывает крупные морские районы, в которых высота волн достигает 0 и более метров. В период с лета по осень в окрестностях Японии часто проходят тайфуны, которые вызывают сильные волнения и приводят к возникновению больших волн в морских районах, оказавшихся на пути их следования. К таким атмосферным явлениям следует относиться особо внимательно.

(1) Высота волн в японских водах

Зима

Средняя скорость ветра в японских водах составляет от 15 до 20 узлов, а средняя высота волн от 1,5 до 2 метров. Область высоких волн распространена в морском районе на востоке Канто в сторону океана на достаточно большом расстоянии от берега. Средняя высота волн в этих областях превышает 2,5 метров. В некоторых местах она может достигать 3,5 метров.

Весна

Средняя скорость ветра в японских водах составляет от 10 до 17 узлов, а средняя высота волн от 1 до 1,8 метра. Области высоких волн разбросаны по морскому району на юго-востоке от Камчатки и по взморью далеко на восток от Санрику и высота их волн достигает 2 метров.

Лето

Средняя скорость ветра в японских водах составляет от 9 до 13 узлов, а средняя высота волн от 0,8 до 1,5 метров. Это самое спокойное время года. Область высоких волн наблюдается только время от времени в морском районе от Кито до Изу и высота волн достигает 2 метров.

Осень

Средняя скорость ветра в японских водах составляет от 13 до 18 узлов, а средняя высота волн от 1,3 до 1,9 метра. После окончания зимы в этот период волны достигают своей максимальной силы. Область высоких волн распространена в морском районе на юго-восточной части Камчатки до взморья далеко на восток от Санруки, а также в северной части Восточно-китайского моря. Средняя высота волн в этих областях достигает 2,5 метров. В отдельных местах высота волн может достигать приблизительно 3 метров.

(2) Волны, вызванные сезонными ветрами

Сезонные ветра дуют непрерывно практически в одном направлении и с очень большой скоростью, и их разгон (расстояние, на которое они дуют вдоль открытой водной поверхности) возрастает в окрестности японских вод. Следовательно, на широких пространствах начинают появляться высокие волны, которые продолжают усиливаться. Особенно после прохождения холодного фронта, сопровождаемого низким атмосферным давлением, над морем северо-западные и северные сезонные ветра дуют со скоростью выше 20 м/с, и волны в этом районе свирепые. Более того слои атмосферы становятся нестабильными из-за приближения холода. В результате чего, направление ветра неожиданно меняется, и возникают сильные порывы ветра, при этом проходящие в противоположную сторону волны набирают силу, удаляясь друг о друга и образуя пирамидальные секущие волны. Против таких секущих волн следует принимать особые

меры предосторожности, разрастаясь, они набирают силы, способной потопить большой корабль.

(3) Волны, вызванные низким атмосферным давлением

По данным метеорологических наблюдений в отдельных местах морского района на востоке Хонсю низкое атмосферное давление, вызывающее сильные волны высотой более 5 метров, за время зимних месяцев (с декабря по февраль) приходит в среднем 17 раз, то есть один раз каждые 5 дней. Есть информация о волнах, достигавших высоты в 13 метров. В некоторых местах морского района на юге Хонсю низкое атмосферное давление, эквивалентное по своим последствиям указанному выше, проявлялось каждый год в среднем 4 раза. Высота волн, вызванных этим низким атмосферным давлением, достигает в марте максимум 8 метров.

(4) Волны, вызванные тайфунами

Относительно направления движения тайфуна область наиболее сильного волн в районе его прохождения приходится на правый задний квадрант, а самое слабое волнение наблюдается в его левом переднем квадранте. Это явление можно объяснить представленными ниже причинами:

- ① скорость ветра в правом полукруге (опасная половина циклонической зоны) выше, чем в левом полукруге (половина циклонической зоны, относительно безопасная для плавания);
- ② в правом полукруге волны и тайфун обычно движутся в одном и том же направлении, и ветер гонит волны в том же направлении, а время и расстояние более длительны, чем в левом полукруге.
- ③ волны в заднем полукруге и зыбь, идущая валами в переднем полукруге, перекрываются в заднем полукруге и усиливают друг друга. Высота и периодический характер распределения волн в районе тайфуна сильно зависят от скорости тайфуна. Если тайфун набирает высокую скорость, волны в заднем полукруге значительно выше волн в переднем полукруге. А когда скорость тайфуна примерно совпадает со скоростью волн, то последние, двигаясь синхронно с задним полукругом, быстро набирают силу и неожиданно резко увеличиваются в высоту, это особенно относится к опасной половине циклонической зоны. Для таких случаев следует принимать особые меры предосторожности.

(5) Волны в Японском море

Ветра и волны

В Японском море и вдоль северо-западного побережья Хонсю зимой часто возникают большие волны, вызванные влиянием низкого атмосферного давления и северо-западными сезонными ветрами. Область низкого давления движется со скоростью от 20 до 30 км/ч, а ветра дуют со скоростью приблизительно 20 м/с, иногда превышая 25 м/с. Ветер и волны появляются почти периодами, почти каждые 12 секунд, при этом высота волн превышает 8 метров, а в некоторых случаях они могут быть выше 10 метров. В среднем низкое атмосферное давление проявляется один раз в неделю. Поэтому можно сказать, что нет ни одного дня, когда бы море было спокойным.

Весной и осенью волны сравнительно низкие и появляются только на короткое время. Иногда локальные ветра в морском районе вдоль побережья приводят к развитию сильных волн.

Летом наблюдается долгий период хорошей погоды, который прерывается лишь появлением тайфунов.

В морском районе вдоль берега Японского моря средняя высота волн составляет от 0,6 до 1 метра, а средний период волн равен 7 секундам. Во время тайфуна волны высотой более 2 метров повторяются каждые 1,4 суток, а во время прихода низкого давления каждые 3 дня.

ЧАСТЬ 2. ПРОВОДКА СУДОВ И ЗАКОНЫ МОРЕПЛАВАНИЯ

Глава 1. Закон мореплавания

1. Краткое изложение

Судоходство в пределах территориальных вод Японии ограничено трёмя разными законами. Цели этих законов и взаимосвязь между ними описаны следующим образом:

(1) Закон о предотвращении столкновений судов в море является японской версией Международных правил предотвращения столкновений судов в море, которые признаны основополагающими правилами для всех морских государств мира. Закон о предотвращении столкновений судов в море содержит общие правила по световым огням и судоходству для всех судов, курсирующих в японских территориальных водах;

(2) Закон о портах, который можно рассматривать как Закон о предотвращении столкновений судов в море, нацелен способствовать безопасности судоходства и поддерживать порядок в портах;

(3) Закон о безопасности морского судоходства содержит специальные положения, регулирующие судоходство в районах с интенсивным движением.

В дополнение к этим законам, капитаны кораблей обязаны следовать рекомендациям, которые предоставляет Штаб морской безопасности во время прохождения узких проливов при высокой вероятности возникновения аварий.

В данной главе будут описаны Закон о портах и Закон о безопасности морского судоходства, применяемые в районах с интенсивным движением. В данной главе описывается также уведомления о направлении движения судов, которые входят в Закон о безопасности морского судоходства, которого капитаны всех иностранных кораблей должны строго придерживаться.

2. Закон о портах

(1) Цель закона

Этот закон нацелен на обеспечение безопасности судоходства и поддержку порядка в портах.

(2) Краткий перечень налагаемых ограничений

Данный закон содержит правила, дополняющие «Закон о предупреждении столкновений судов в море», которые действуют в условиях интенсивного судоходства и регулируют следующие пункты:

- а) Вопросы, затрагивающие передвижение кораблей, их стоянку и т.д.;
- б) Сброс отходов, строительство или другие виды работ, влияющие на безопасность судоходства;
- в) Огни и знаки;
- г) Курение, использование открытого пламени, транспортировка опасных товаров и т.д.

(3) Порты, подлежащие данному закону

Данный закон распространяется на 500 порт, включая 84, так называемых, «особых портов». Этот закон не только налагает ограничения на особые порты, но и регулирует порядок установления маршрутов, транспортировку опасных товаров и назначение якорных стоянок портов.

Капитан каждого из особых портов назначается начальником Управления Безопасности на Море из числа должностных лиц Морской безопасности и несёт ответственность за выполнение Закона о портах в своём порту.

(4) Управление движением судов в пределах порта

Управление движением судов в пределах порта кратко описано в таблице 2-1.

Список портов, подлежащих Закону портовых правил

Районы и префектуры	Название порта
Хоккайдо	Эсаси, Оуму, Монбецу, Абасири, Раусу, Немуро*, Ханасаки, Киритаппу, Аккеси, Кусиро*, Токати, Эримо, Самани, Уракава, Томакомаи*, Муроран*, Дате, Мори, Усудзири, Хакодате*, Мацумае, Фукусима, Сетана, Сутту, Иванаи, Йоити, Отару*, Исикариван, Масике, Румои*, Томамае, Хахоро, Тесио, Вакканай*, Аонае, Теури, Ягисири, Куцугата, Ониваки, Осидомари, Кафука, Фунадомари.
Аомори	Фукаура, Адзигасава, Кодомари, Минмая, Хирадате, Аомори*, Коминато, Нохеи, Оманато, Каваути, Вакиносава, Саи, Ома, Охата, Сириямисаки, Муцуогавара*, Хатинохе*
Ивате	Кудзи, Яги, Мияко, Ямада, Одзути, Камаиси*, Офунато, Хирота
Мияги	Кесеннума, Сидзукава, Онагава, Аюкава, Огихама, Ватаноха, Исиномаки*, Сендайсиогама*
Акита	Кисаката, Коноура, Хирасава, Хонсё, Акитафунакава*, Тога, Китаура, Носиро
Ямагата	Саката*, Камо, Юра, Недзумигасеки
Фукусима	Сома, Сикура, Эна, Наканосаку, Онахама*
Ибараки	Хираката, Оцу, Осе, Хитати*, Хитатинака, Накаминато, Оарай, Касима,*
Ибараки Тиба	Тёси
Тиба	Кацуура, Сирахама, Татяяма, Кисарадзу*, Тиба*
Токио	Окада, Хабу, Мотомати, Ниидзима, Окубо, Камиминато, Яене
Токио Канагава	Кейхин*
Канагава	Ёкосука*, Мисаки, Манадзуру
Ниигата	Ноу, Наоецу*, Касивадзаки, Терадомари, Ниигата*, Ивафуне, Рёцу*, Хамоти, Оги, Химекава
Тояма	Уодзу, Фусикитояма*, Хими
Исикава	Нанао*, Анамидзу, Удэдзу, Оги, Иида, Вадзима, Фукура, Таки, Канадзава*
Фукуи	Утиура, Вада, Обама, Цуруга*, Фукуи*
Сидзуока	Атами, Адзиро, Ито, Инатори, Симода, Теиси, Мацудзаки, Укусу, Тои, Хеда, Сидзуура, Нумадзу, Тагоноура*, Симидзу*, Яидзу, Оигавя, Хаибара, Сагара, Омаедзаки, Хамаиа
Айти	Ирако, Фукуе, Идзуми, Микава*, Хигасихадзу, Ёсида, Исики, Кинуура*, Мородзаки, Синосима, Тоёхама, Уtimi, Токонаме, Нагоя*
Мие	Кувана, Ёккайти*, Тиёдзаки, Цу, Мацудзака, Удзиямада, Тоба, Намикири, Хамадзима, Гокасё, Нагасима, Хикимото, Овасе, Киномото
Киото	Кумихама, Асамогава, Таидза, Накахама, Хондзё, Ине, Миядзу*, Маидзуру*, Нохара, Таи
Осака	Фукахи, Ханнан*, Осака*, Сенсю*
Хёго	Амагасакинисиномиясия*, Кобе*, Акаси, Хигасихарима*, Яги, Химедзи*, Аиои, Аки, Цуияма, Сибаяма, Касуми, Хамасака, Ивая, Цуна, Сумото, Юра, Фукура, Минато, Цуси, Гунге, Тосима
Вакаяма	Сингу, Юкуи, Кацуура, Урагами, Кодзанисимуки, Кусимото, Хиоки, Танабе*, Хидака, Юра, Юасахиро, Вакаяма Симоцу*
Тоттори	Ёнаго, Акасаки, Тоттори, Амисиро, Таго
Тоттори Сёмане	Сакаи*
Симане	Масуда, Мисуми, Хамада*, Гоцу, Дзинман, Хисате, Таися, Кеиун, Кага, Ситируи, Михоносеки, Мацуе, Ясуги, Саигоу, Ураго
Окаяма	Хинасе, Катаками, Цуруми, Усимадо, Сайдайдзи, Когуси, Окаяма, Уно*, Хиби, Котоура, Адзино, Симоцуи, Мидзусима*, Касаока
Хиросима	Фукуяма*, Ономитиитосаки*, Тадауми, Такехара, Акицу, Куре*, Хиросима, Отаке, Тоу, Сигеи, Саки, Сетода, Мебарудзаки, Киное, Митараи, Ониси, Камагари, Ицукусима

Районы и префектуры	Название порта
Ямагути	Ивакуни,* Хисага, Агеносё, Комацу, Янаи,* Муроцу, Каминосеки, Хирао, Муродзуми, Токуямакудамацу,* Митадзиринакадзекки,* Аио, Ямагути, Маруо, Убе,* Онода, Аса, Когуси, Коттои, Сумисима, Авано, Сендзаки, Хаги,* Суса, Эсаки
Ямагути Фукуока	Каммон*
Токусима	Буё, Имакири, Токусима Комацудзима,* Томиока, Тацибана, Юки, Хиваса, Муги, Асакава, Сисикуи
Кагава	Тоёхама, Канодзи, Нито, Такума, Тадоцу, Маругаме, Сакаиде*, Касаи, Такамацу*, Сидо, Цуда, Санбонмацу, Хикета, Сакате, Уцуми, Икеда, Тоносё, Наосима
Эхиме	Фукаура, Увадзима, Ёсида, Микаме, Яватахама, Каваноиси, Мисаки, Мицукуе, Нагахана, Корианака, Мацуяма*, Ходзё, Кикума, Имабари*, Ёсиуми, Минобугава, Сайдзёу, Ниихама*, Самукава, Мисимакаваное*, Окамура, Мияура, Хаката
Коти	Коуноура, Муротомисаки, Муоцу, Нахари, Коти*, Уса, Сусаки, Куре, Уенокае, Сага, Камикавагути, Симода, Симидзу, Катасима
Фукуока	Кафури, Хаката*, Осима, Асия, Канда, Усима, Миике*, Омута, Вакацу
Сага	Ёбуко, Карацу*, Суминое, Мородоми
Сага Нагасаки	Имари*
Нагасаки	Симабара, Кутиноцу, Обама, Моги, Вакисаки, Нагасаки*, Миесикими, Сето, Мацусима, Омура, Сакито, Сасебо*, Аиура, Усуура, Эмукае, Табира, Мацуура, Имафаку, Фукуе, Томие, Таманоура, Кисику, Нарусима, Нарао, Арикава, Аоката, Одзика, Хирадо, Цуёси, Икицуки, Осима, Асибе, Гоноура, Кацумото, Хитакацу, Сасуна, Изухара*, Цуцу
Кумамото	Минамата, Сасики, Яцусиро, Мисуми*, Кумамото, Хяккан, Нагасу, Аизду, Химедо, Хондо, Усибука, Томиока, Ониике
Фукуока Оита	Накатцу
Оита	Нагасу, Такада, Такедацу, Кунисаки, Морие, Беппу, Оита*, Саганосеки, Усуки, Цукуми, Саики, Камае
Миядзаки	Китаура, Нобеока, Тоторо, Хососима*, Миядзаки, Утиноми, Абурацу, Сотоура, Фукусима
Кагосима	Сибуси, Утиноура, Одомари, Онедземе, Каноя, Тарумидзу, Фукуяма, Кадзика, Кагосима*, Киире*, Ямагава, Макурасаки, Номаике, Кусикино, Каваути, Акуне, Коменоцу, Нисиноомоте, Симама, Накакосики, Теути, Иссоу, Мияноура, Надзе*, Кония
Окинава	Киннагусуку*, Наха*, Тогучи, Унтен, Хира, Исигаки

* Обусловленные порты

Таблица «Применение Закона о регулировании портов»

Параграф	Описание	Порты, принявшие закон	Обусловленные порты
§ 4	Сообщение о входе в порт и его отправке		○
§ 5 ①	Ограничение на опускание якоря		○
②④	Определенная якорная стоянка		○ (Порт, определенный в соответствии с законом)
③④	Определенная якорная стоянка (Разрешено по мере необходимости за указом главы порта)		○ (определенные порта, за исключением вышеупомянутого)
⑤	Уведомление о разрешении использования средств обслуживания диспетчером швартовой системы порта		○
⑥	Ограничение/запрещение использования швартовой системы		○
⑦	Удобства, предоставленные диспетчером швартовой системы и начальника порта		○
§ 6	Ограничение ночного входа в порт		○ (Порт, определенный в соответствии с законом)
§ 7 ①②	Ограничение движения		○
§ 8 ①	Сообщение о ремонте и швартовке		○
②	Определение места якорной стоянки, связанного с ремонтом и швартовкой		○
③	Порядок посадки на судно необходимого количества людей		○
§ 9 ①	Ограничение якорной посадки и т.д.	○	○
§ 10	Наряд на перевозку	○	○
§ 11	Ограничение посадки на якорь	○	○
§ 12	Соглашение плыть строго по курсу		○
§ 13	Запрет якорной стоянки по маршруту судов		○
§ 14 ①-④	Навигация по маршруту		○
§ 15	Навигация в или около входа в зону волноотвода	○	○
§ 16 ①	Ограничение скорости	○	○
②	Навигация парусного судна	○	○
§ 17	Навигация возле кромки структуры или поставленного на якорь судна	○	○
§ 18 ①	Соглашение об уходе от навигации вспомогательных судов	○	○
②	Соглашение об уходе от навигации маленьких судов		○ (Порт, определенный в соответствии с законом)
③	Маркировка соглашения судов, кроме вспомогательных и маленьких судов		○ (Порт, определенный в соответствии с законом)
§ 19 ①	Специальные навигационные правила (связанные с 14 (3) (4), 15 и 17)	○	○
②	Специальные навигационные правила (связанные с остальными, кроме 14-1 8)	○	○
§ 20	(удалён)		
§ 21 ①	Инструктаж начальника порта о судах, загруженных опасными грузами		○
②	Порядок поручения типа опасных грузов		○

§ 22	Ограничения якорной стоянки / швартовки для судов, загруженных опасным грузом		<input type="radio"/>
§ 23 ①	Разрешение на погрузку/разгрузку опасных грузов		<input type="radio"/>
②③	Определенные места для работы вне границы порта		<input type="radio"/>
④	Разрешение на транспортировку опасных грузов		<input type="radio"/>
§ 24 ①	Контроль над ненужными расходами	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
②	Отключение профилактических мер против помех	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③	Порядок выброса мусора и удаления помех		<input type="radio"/>
§ 25	Меры и предосторожности против возникновения морских катастроф	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 26	Порядок сноса судна с линии курса под влиянием ветра и течений	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
§ 27 ①②	Световые огни маленьких судов в пределах порта	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 28	Ограничения для звуковых сигналов и сирен	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 29	Разрешение на подачу частных сигналов	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 30 ①②	Пожарная тревога		<input type="radio"/>
§ 30 2	Рассмотрение пожарной тревоги		<input type="radio"/>
§ 31 ①	Разрешение на работу/проведение операций	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
②	Порядок необходимых мер	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
§ 32	Разрешение событий		<input type="radio"/>
§ 33	Оповещение о спуске судна на воду, вход и отправление из дока		<input type="radio"/>
§ 34 ①	Разрешение разгрузки бамбука/древесины и швартовки/операции на пароме		<input type="radio"/>
②	Порядок необходимых мер		<input type="radio"/>
§ 35	Ограничение лова рыбы	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 36 ①	Ограничение использования света	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
②	Порядок уменьшения и скрытия световых огней	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
§ 36 2①②	Ограничение курения и т.д.	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
§ 36 3①	Соглашение о соблюдении сигналов	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
②	Оповещение запланированного времени навигации водного маршрута	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
③	Порядок позиций сигналов	<input type="radio"/> *	<input type="radio"/>
§ 37 ① ② ③	Ограничение/запрет судоходства	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
§ 37 2	Контроль над атомным судном	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* Порты, принявшие закон, помимо обусловленных портов согласно статье 3 раздела 37 Закона о регулировании портов

Таблица 2-1. Краткий обзор сигнальных станций в портах

Порт	Охватываемые водные пути	Сигнальные станции	Способ подачи сигнала		
			Днём	Ночью	
Томакомаи	Обозначенные морские районы	Томакомаи, Юфуцу	Проблески, Знаки, Флаги	Вспышка	
Хатинохэ	Часть речной поверхности	Хатинохэ	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка	
Сиогама	Часть пролива	Сиогама	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка	
Касима	Фарватер Касима	Касима	Вспышка		
		Касима Тюо	Светящиеся электрические буквы		
Тиба	Проход Тиба	Маяк Тиба	Светящиеся электрические буквы		
		Синко	Вспышка		
	Проход Итхара	Маяк Тиба	Вспышка		
Кейхин	Западный проход Токио		Маяк Токио	Вспышка	
	Восточный проход Токио		Ои, Дзюсанготи, Харуми	Светящиеся электрические буквы	
	Проход Тусуми		Туруми	Светящиеся электрические буквы	
	Канал Кейхин	Первая четверть	Туруми, Такабэ	Светящиеся электрические буквы	
		Вторая четверть	Икэгами	Светящиеся электрические буквы	
		Третья четверть	Сиохама, Мидзуэ	Светящиеся электрические буквы	
		Четвёртая четверть	Кавасаки, Дайси	Светящиеся электрические буквы	
	Проход Кавасаки		Кавасаки	Светящиеся электрические буквы	
	Иокогама	Западный фарватер	Дайдоку, Найко	Светящиеся электрические буквы	
	Проход	Восточный фарватер	Хонмоку	Светящиеся электрические буквы	
Ниигата	Западная четверть	Ниигата	Вспышка, Знаки Вспышка		
Нагоя	Северная четверть Восточная четверть Западная четверть	Нагоя Север, Киндзё Западный Киндзё Восточный Киндзё	Светящиеся электрические буквы		
Иоккайти	Проход 1 Проход Умаокоси	Иоккайти Мол Йоккайти	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка	
Осака	Часть канала		Канал Кидзутава	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
	Часть речной поверхности		Адзигава	Светящиеся электрические буквы	
	Фарватер Нанко		Нанко	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
	Фарватер Сакаи Минами		Сакаи	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
	Фарватер Хамадера		Хамадера	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
Кобе	Проход 3		Кобе	Светящиеся электрические буквы	
	Кобе Восток		Хигаси Кобе	Вспышка	
Мизусима	Проход внутренней гавани		Мизусима	Светящиеся электрические буквы	
Каммон	Проход Тобата Стоянка Сейтуцу Тобата		Тобата	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
	Фарватер Вакамацу Проход Окудокай Часть четверти Вакамацу		Вход в порт Вакамацу Макияма Нисима	Светящиеся электрические буквы	
	Фарватер Такамацу		Такамацу	Светящиеся электрические буквы	
Коти	Фарватер Коти		Кацурахама. Урадо	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка
Сасебо	Часть пролива		Когосаки	Вспышка	
Наха	Фарватер Наха		Наха	Вспышка, Знаки, Флаги	Вспышка

Примечания:

1. В некоторых случаях, из-за погодных условий или по другим причинам, световые сигналы используют днём.
2. В колонке «Способ подачи сигнала» слово «Вспышка» означает подачу сигнала вспышками света, «Знаки» – подачу сигнала знаками, «Флаги» – подачу сигнала флагами, «Светящиеся электрические буквы» – подачу сигнала набором электрических букв, таблица 2-2.

На рис. 2-1 и в таблице 2-2 показан пример организации регулировки движения на Токийских маршрутах (западном и восточном)

Рис. 2-1

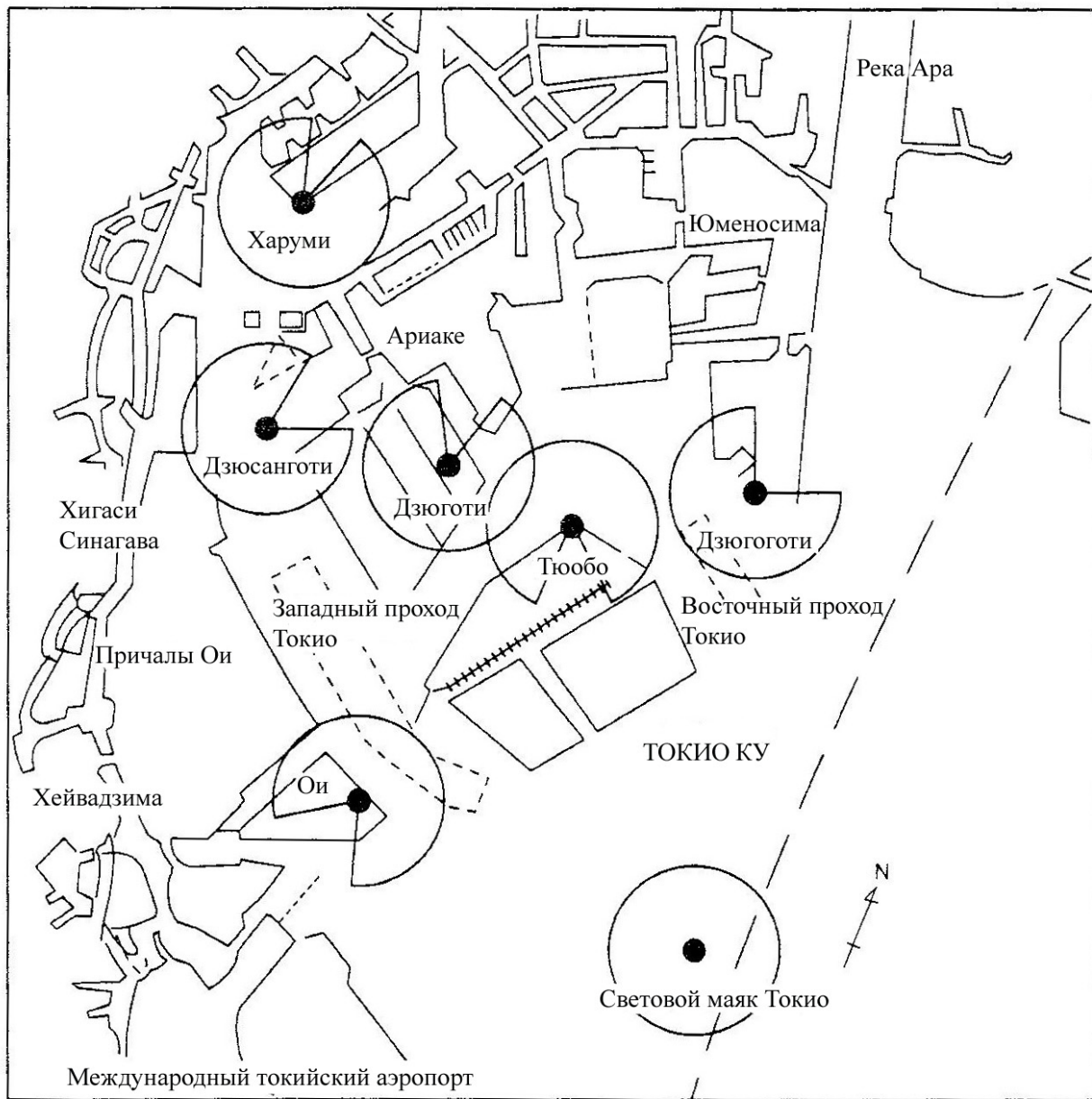
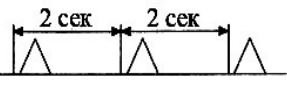
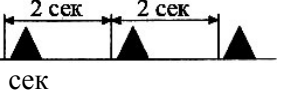
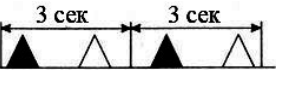

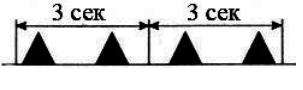


Таблица 2-2.

Назначение	Сигнал		Значение сигнала
	Буквенная система сигналов (днём и ночью)	Мигающий сигнал светового маяка (днём и ночью)	
Сигнал на вход в порт	Мигающая буква «I»	 <p>2 сек Вспышки белого света каждые 2 секунды</p>	Заходящие корабли могут входить. Запрещён выход судам с валовой регистровой вместимостью 500 и более тонн.
Сигнал на выход из порта	Мигающая буква (O)	 <p>2 сек Световые вспышки каждые 2 секунды</p>	Выходящие корабли могут выходить. Запрещён вход судам с валовой регистровой вместимостью 500 и более тонн. Мигающий красный свет.
Сигнал о свободном входе-выходе	Мигающая буква (F)	 <p>3 сек Попеременно вспыхивающие красный и белый свет через каждые 3 секунды</p>	Запрещён вход-выход судам с валовой регистровой вместимостью 5000 и более тонн (а также нефтяным танкерам с валовой регистровой вместимостью 1000 и более тонн). Другие суда могут свободно выходить и входить.
Запрещающий сигнал	Мигающая буква (X)	 <p>6 сек Сменяющие друг друга 3 красные вспышки и 3 вспышки белого света каждые 6 секунд</p>	Заходящие корабли могут входить. Запрещён выход всем остальным судам кроме тех, которые имеют специальное разрешение начальника порта.
Сигнал переключения сообщения	Попеременно вспыхивающие буквы «X» и «I» «X» и «O» «X» и «F»		Движущиеся по проходу суда могут входить и выходить. Суда с валовой регистровой вместимостью 500 и более тонн, находящиеся вне прохода, должны ждать, не преграждая путь судам, идущим по проходу. Сигнал скоро сменится на «I», «O», или «F».
Сигнал переключения сообщения (продолж.)	Мигающая буква «I»		Движущиеся по проходу суда могут входить и выходить. Суда, находящиеся вне прохода, должны ждать, не преграждая путь судам, идущим по проходу. Сигнал скоро сменится на «X».
		 <p>3 сек 2 вспышки красного света каждые 3 секунды</p>	Следуйте сигналам других сигнальных станций.

На рис.2-2 и в таблицах с 2-3 по 2-7 показан пример организации регулировки движения на маршрутах Нагоя (восточном, западном и северном).

Рис. 2-2.

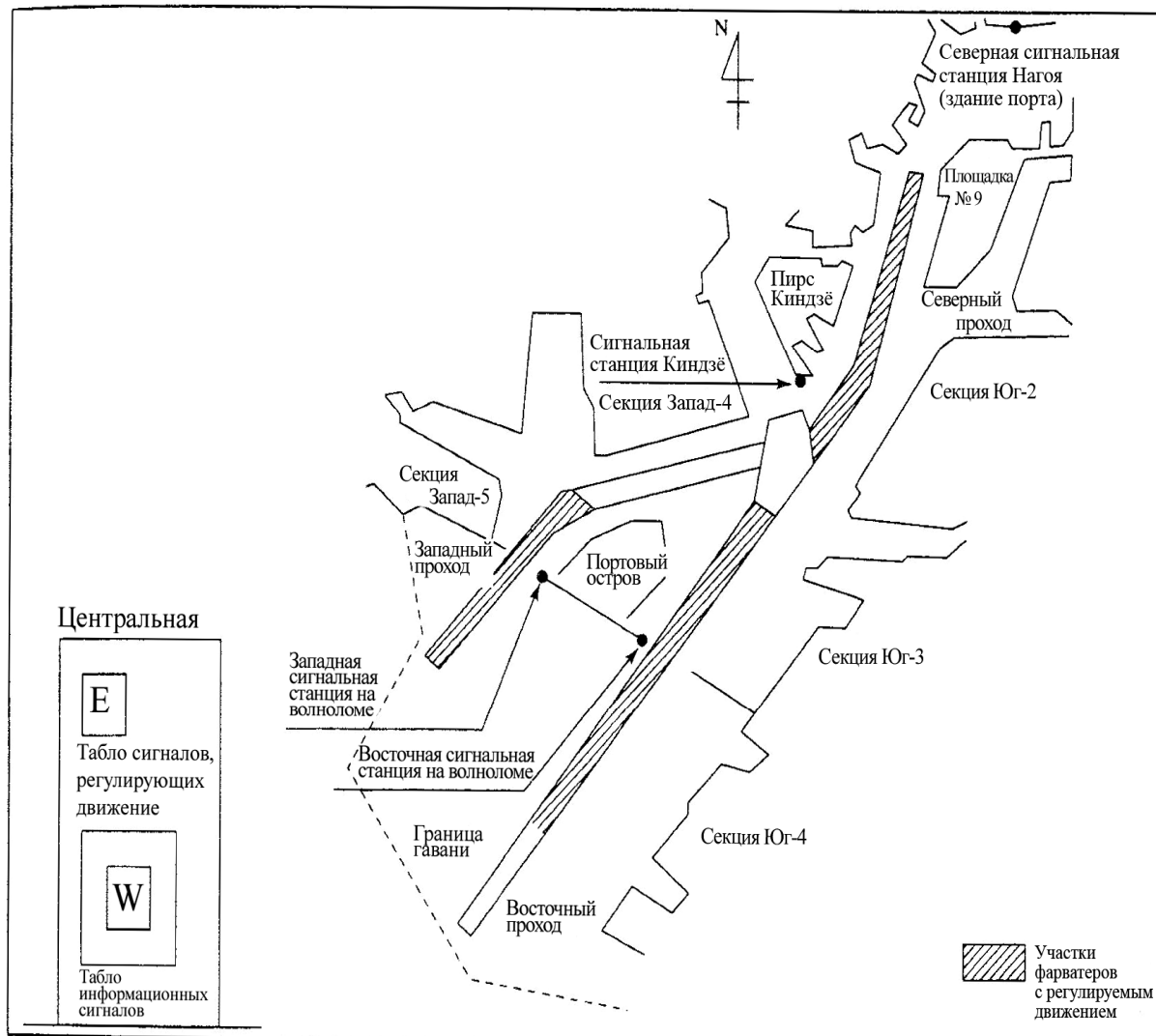


Таблица 2-3. Виды и значение сигналов, регулирующих движение

Объяснение используемых терминов

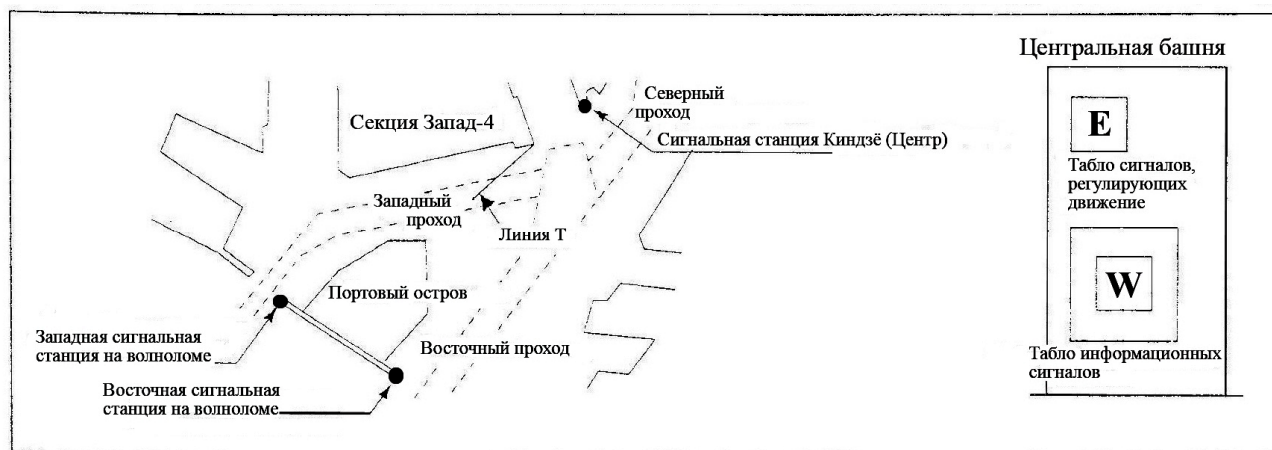
Суда, движение которых регулируется – это суда водоизмещением 40 000 тонн и более (нефтяные танкеры с валовой регистровой вместимостью 5 000 тонн и более) Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам – это суда водоизмещением 500 – 40 000 тонн (нефтяные танкеры с валовой регистровой вместимостью менее 5 000 тонн)

**Восточный фарватер
(Восточная сигнальная станция на волнорезе)**

Фарватер и сигнальная станция	Вид сигнала		Суда, движение которых регулируется	Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам	Суда вместимостью менее 500 тонн	Примечания
	Восточный фарватер Восточная сигнальная станция на волнорезе	Сигнал на вход	Мигающее I	Вход разрешён Выход запрещён		
Сигнал на выход		Мигающее O	Выход разрешён Вход запрещён			
Сигнал свободного входа-выхода		Мигающее F	Вход и выход запрещены	Вход и выход разрешены		
Запрещающий сигнал		Непрерывно светящее X	Вход и выход			Войти и выйти из порта могут лишь корабли, получившие специальное разрешение начальника порта.
Предупредительный сигнал		Попеременно светящие XI	запрещены		Вход и выход разрешены	Сигнал скоро сменится на мигающее «I».
		Попеременно светящие XO	Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта.			Сигнал скоро сменится на мигающее «O».
		Попеременно Светящие XF				Сигнал скоро сменится на мигающее «F».
		Мигающее X	Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру могут войти и выйти из порта.			Сигнал скоро сменится на непрерывно светящее «X».

**Таблица 2-4. Западный фарватер
(Западная сигнальная станция на волнорезе)**

Фарватер и сигнальная станция	Вид сигнала		Суда, движение которых регулируется	Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам	Суда вместимостью менее 500 тонн	Примечания	
Западный фарватер Западная сигнальная станция на волнорезе	Сигнал на вход	Мигающее I	Вход разрешён Выход запрещён		Вход и выход разрешены		
	Сигнал на выход	Мигающее O	Выход разрешён Вход запрещён				
	Сигнал свободного входа-выхода	Мигающее F	Вход и выход запрещены	Вход и выход разрешены			
	Запрещающий сигнал	Мигающее T	Разрешён вход только с запада с линии T			Линия T соединяет юго-восточный край секции Запад-4 и северный конец Портового острова	
	Предупредительный сигнал	Непрерывно светящее X	Вход и выход запрещены			Войти и выйти из порта могут лишь корабли, получившие специальное разрешение начальника порта.	
			Попеременно светящие XI	Вход и выход запрещены			Сигнал скоро сменится на мигающее «I».
			Попеременно светящие XO	Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта.			Вход и выход разрешены
Попеременно светящие XF			Сигнал скоро сменится на мигающее «F».				
Мигающее X	Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта			Сигнал скоро сменится на непрерывно светящее «X».			



**Таблица 2-5. Западный фарватер, Восточный фарватер.
(Сигнальная станция Киндзё (Сигнальное табло обращено к северо-западу).
*Для судов, отправляющихся из зоны Киндзё**

Фарватер и сигнальная станция	Вид сигнала		Суда, движение которых регулируется	Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам	Суда вместимостью менее 500 тонн	Примечания				
	Сигнал на вход	Мигающее I	Выход запрещён							
Восточный фарватер Западный фарватер Сигнальная станция Киндзё	Сигнал на выход	Мигающее O	Выход разрешён			Выход разрешён	Этот сигнал указывает, каким из фарватеров (восточным или западным) могут воспользоваться суда, отправляющиеся из зоны Киндзё			
	Сигнал свободного входа-выхода	Мигающее F	Выход запрещён	Выход разрешён						
	Специальный сигнал	Мигающие OE	Выход по восточному фарватеру разрешён Выход по западному фарватеру запрещён							
		Мигающие OW	Выход по западному фарватеру разрешён Выход по восточному фарватеру запрещён							
		Мигающее E	Выход запрещён	Выход по восточному фарватеру разрешён Выход по западному фарватеру запрещён						
		Мигающее W		Выход по западному фарватеру разрешён Выход по восточному фарватеру запрещён						
	Сигнальное табло обращено к северо-западу	Запрещающий сигнал	Непрерывно светящее X	Выход запрещён				Выйти из порта могут лишь корабли, получившие специальное разрешение начальника порта.		
		Предупредительный сигнал	Попеременно светящие XI	Выход запрещён				Выход разрешён	Сигнал скоро сменится на мигающее «I».	
			Попеременно светящие XO						Сигнал скоро сменится на мигающее «O» или попеременно светящие «OE» или «OW».	
			Попеременно светящие XF						Сигнал скоро сменится на мигающее «F».	
Попеременно светящие XE			Сигнал скоро сменится на мигающее «E».							
Попеременно светящие XW			Сигнал скоро сменится на мигающее «W».							
Мигающее X			Вход и выход запрещены				Сигнал скоро сменится на непрерывно светящее «X».			

* Зона Киндзё – это область, расположенная на север от линии, соединяющей южный конец пирса Киндзё и юго-восточный край секции Запад-4.

**Таблица 2-6. Северный фарватер
(Сигнальная станция Киндзё, за исключением сигнального табло, обращённого к северо-западу)**

Фарватер и сигнальная станция	Вид сигнала		Суда, движение которых регулируется	Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам	Суда вместимостью менее 500 тонн	Примечания	
Восточный фарватер Западный фарватер Сигнальная станция Киндзё	Сигнал на вход	Мигающее I	Выход запрещён		Выход разрешён		
	Сигнал на выход	Мигающее O	Выход разрешён				
	Сигнал свободного входа-выхода	Мигающее F	Выход запрещён	Выход разрешён			
	Специальный сигнал	Мигающие E Мигающие W		Вход и выход по северному фарватеру разрешены Выход по восточному фарватеру разрешён Выход по западному фарватеру запрещён		Этот сигнал указывает, каким из фарватеров (восточным или западным) могут воспользоваться подчиняющиеся регулирующим сигналам суда, которые выходят из порта через северный фарватер.	
		Мигающее E Мигающее W	Выход запрещён	Вход и выход по северному фарватеру разрешены Выход по западному фарватеру разрешён Выход по восточному фарватеру запрещён			
	Сигнальное табло обращено к северо-западу	Запрещающий сигнал	Непрерывно светящее X	Выход запрещён			
Предупредительный сигнал		Попеременно светящие XI	Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта		Выход разрешён		Сигнал скоро сменится на мигающее «I»
		Попеременно светящие XO					Сигнал скоро сменится на мигающее «O».
		Попеременно светящие XF					Сигнал скоро сменится на мигающее «F».
		Попеременно светящие XE				Сигнал скоро сменится на мигающее «E».	
		Попеременно светящие XW				Сигнал скоро сменится на мигающее «W».	
		Мигающее X				Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта	

**Таблица 2-7. Северный фарватер
(Северная сигнальная станция Нагоя)**

Фарватер и сигнальная станция	Вид сигнала		Суда, движение которых регулируется	Суда, подчиняющиеся регулирующим сигналам	Суда вместимостью менее 500 тонн	Примечания	
	Сигнал на вход	Мигающее I	Выход запрещён				
Восточный фарватер Западный фарватер Сигнальная станция Киндзё	Сигнал на выход	Мигающее O	Выход разрешён			Выход разрешён	Этот сигнал указывает, каким из фарватеров (восточным или западным) могут воспользоваться подчиняющиеся регулирующим сигналам суда, которые выходят из порта через северный фарватер.
	Сигнал свободного входа-выхода	Мигающее F	Выход запрещён	Выход разрешён			
	Специальный сигнал	Мигающие E	Выход запрещён	Вход и выход по северному фарватеру разрешены Выход по восточному фарватеру разрешён Выход по западному фарватеру запрещён			
		Мигающие W		Вход и выход по северному фарватеру разрешены Выход по западному фарватеру разрешён Выход по восточному фарватеру запрещён			
	Сигнальное табло обращенок северо-западу	Запрещающий сигнал	Непрерывно светящее X	Выход запрещён			Выйти из порта могут лишь корабли, получившие специальное разрешение начальника порта.
		Предупредительный сигнал	Попеременно светящие XI	Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта			Выход разрешён
Попеременно светящие XO			Сигнал скоро сменится на мигающее «O».				
Попеременно светящие XF			Сигнал скоро сменится на мигающее «F».				
Попеременно светящие XE			Сигнал скоро сменится на мигающее «E».				
Попеременно светящие XW			Сигнал скоро сменится на мигающее «W».				
Мигающее X		Вход и выход запрещены Однако корабли, уже идущие по фарватеру, могут войти и выйти из порта			Сигнал скоро сменится на непрерывно светящее «X»		

3. Закон о безопасности морского судоходства

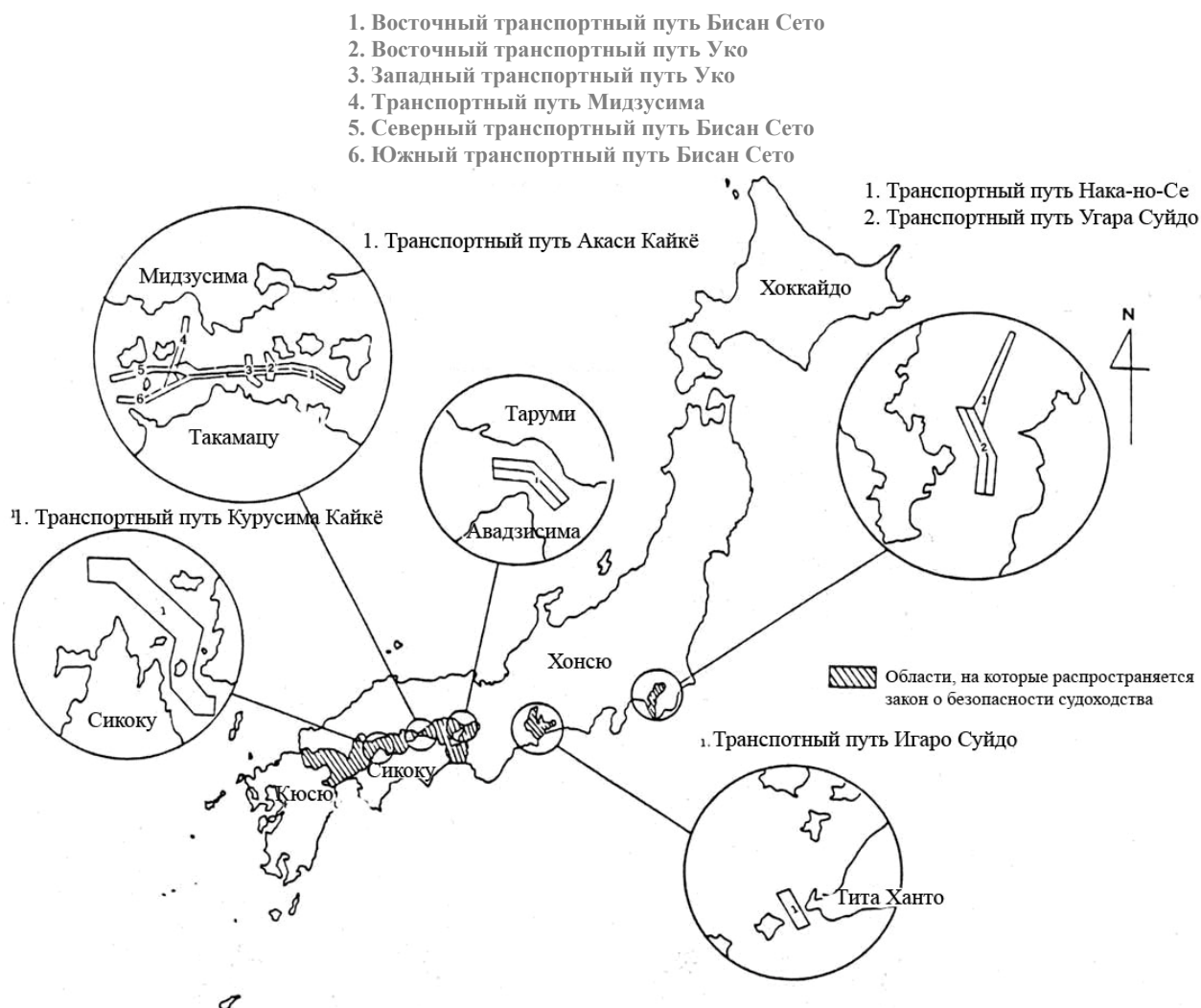
(1) Цель закона

Целью данного закона является обеспечение безопасного передвижения судов с помощью специальных видов судоходства и эффективной регулировки движения, чтобы предотвратить возникновение опасных ситуаций в районах с интенсивным судоходством.

(2) Морские районы, на которые распространяется этот закон

К морским районам, на которые распространяется данный закон, относятся Токио Ван (Токийский залив), Исе Ван и Сето Найкаи (Внутреннее море Сето). (См. рис. 2-3)

Рис. 2-3. Районы, на которые распространяется действие закона, и транспортный путь.



Центры консультативной службы по судовому движению

Транспортный путь	Ответственный отдел	Номер телефона		Адрес
Уага Суйдо Нака-но-Се	Центр консультативной службы по судовому движению Токио Ван	Адресат	тел : 046-843-8622~4 факс : 046-844-4720	239-0813 Ёкосука-си, Камой 4-1195
		Способ связи и др.	Частота : 1,665kHz (японский) 2,019kHz (английский) тел : 046-843-0621 (Для больших судов) 046-844-4521 (Погодные условия) факс : 046-844-2055 интернет : http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/jsky/	
Ираго Суйдо	Центр консультативной службы по судовому движению Исе Ван	Адресат	тел : 0531-34-2443 факс : 0531-34-2444	441-3624 Аити-кен, Тахара-си, Ираго-гё, Фуруяма 2814-38
		Способ связи и др.	Частота : 1,665kHz (японский) 2,019kHz (английский) тел : 0531-34-2666 (Для больших судов) 0531-34-2333 (Погодные условия) факс : 0531-34-2888 интернет : http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/jsky/	
Акаси Кайкё	Центр консультативной службы по судовому движению Осака Ван	Адресат	тел : 0799 – 82-3030/3032 факс : 0799-82-3033	656-1725 Хёго-кен, Авадзи-си, Надзима-эсаки 914-2
		Способ связи и др.	Частота : 1,651kHz (японский) 2,019kHz (английский) тел : 0799-82-3044 (Для больших судов, на данный момент) 0799-82-3043 (Для больших судов, через некоторое время) 0799-82-3040 (Погодные условия) факс : 0799-82-3046 интернет : http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/jsky/	

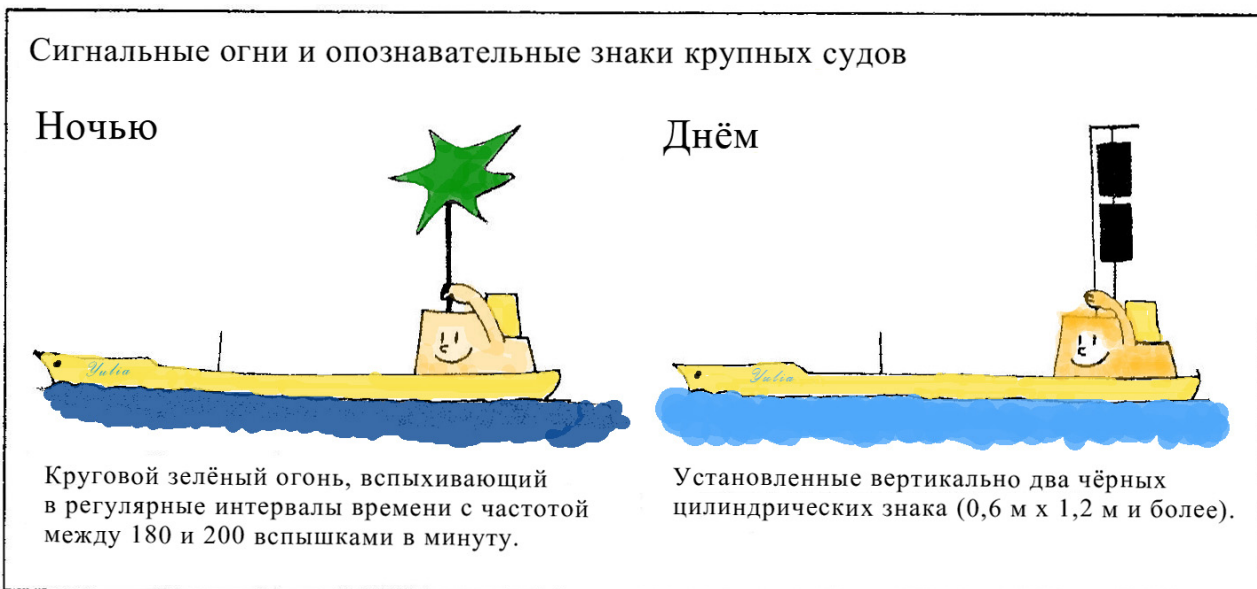
<p>Восток Бисан Сето Восток Уко Запад Уко Север Бисан Сето Юг Бисан Сето Мидзусима</p>	<p>Центр консультативной службы по судовому движению Бисан Сето</p>	<p>Адресат</p>	<p>тел : 0877-49-2220 ~ 1 факс : 0877-49-1413/1156</p>	<p>769-0200 Кагава-кен, Аяута-гун, Утадзу-тё, Аонояма 3810-2</p>
		<p>Способ связи и др.</p>	<p>Частота : 1,651kHz (японский) 2,019kHz (английский) тел : 0877-49-5166 (Для больших судов, на данный момент) 0877-49-5167 (Для больших судов, через некоторое время) 0877-49-1041 (Погодные условия) факс : 0877-49-1199 интернет : http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/jsky/</p>	
<p>Курусима Кайкё</p>	<p>Центр консультативной службы по судовому движению Курусима</p>	<p>Адресат</p>	<p>тел : 0898-31-9000 факс : 0898-31-9666</p>	<p>794-0003 Эхиме-кен, Имабари-си. Минато-тё2-5-100</p>
		<p>Способ связи и др.</p>	<p>Частота : 1,651kHz (японский) 2,019kHz (английский) тел : 0898-31-3636 (Для больших судов) 0898-31-8177 (Погодные условия) факс : 0898-31-4646 интернет : http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/jsky/</p>	

Примечание: С любыми вопросами можно обращаться в Центры консультативной службы обозначенные выше.

(3) Суда, которым уделяют особое внимание в законе

① Большие суда:

Это суда длиной 200 метров и более. При движении по транспортному пути они должны заранее предупредить Агентство морской безопасности и следовать его указаниям.



② Суда, ведущие лов рыбы или выполняющие другие операции:

а) Суда, ведущие лов рыбы сетями, линиями или другими рыболовными снастями, которые обладают ограниченной маневренностью с световыми опознавательными знаками, которые предусмотрены Законом о предотвращении столкновений судов в море.

б) Суда, имеющие разрешение на участие в строительных работах или аналогичных действиях, с задними сигнальными огнями (ночью) или опознавательными знаками (днём), вследствие характера выполняемой работы не имеют возможности уступать дорогу приближающимся кораблям.



③ Суда, транспортирующие опасные грузы:

а) Суда с валовой регистровой вместимостью 1000 тонн и более, перевозящие горючие жидкости или сжиженные газы;

б) Суда с валовой регистровой вместимостью 300 тонн и более, перевозящие больше 80 тонн боеприпасов или около 200 тонн органического пероксида.

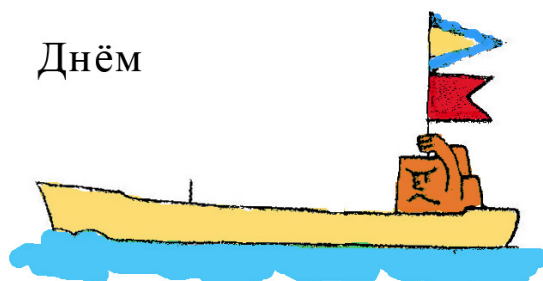
Сигнальные огни и опознавательные знаки судов, перевозящих опасные грузы.

Ночью



Круговой красный огонь, вспыхивающий в регулярные интервалы времени с частотой между 120 и 140 вспышками в минуту.

Днём



Флаг В под First Substitute.

④ Суда, буксирующие или толкающие длинные объекты:

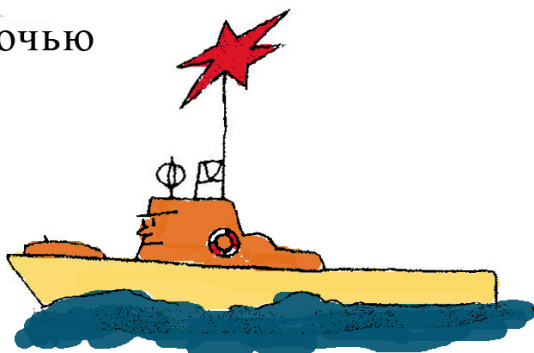
Это суда, плоты или другие плавательные средства, общей длиной больше 200 метров (расстояние между носом буксирующего судна и задним краем буксируемого объекта или расстояние между кормой толкающего судна и передним краем толкаемого объекта).

⑤ Суда, принимающие участие в аварийных работах:

Это суда, принимающие участие в таких аварийных работах как тушение пожара, спасательные работы при аварии на море, предотвращение загрязнения или же удаление из моря загрязняющих веществ, а также пресечение преступных действий.

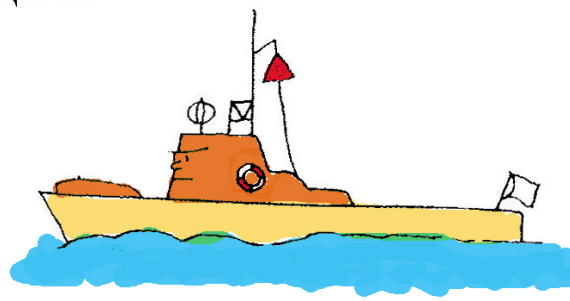
Сигнальные огни и опознавательные знаки крупных судов, выполняющих аварийные работы.

Ночью



Круговой красный огонь, вспыхивающий в регулярные интервалы времени с частотой между 180 и 200 вспышками в минуту.

Днём



Красный конусный знак.

(4) Правила движения по транспортным путям

① Случаи предоставления права прохода другим судам

(а) Каждое судно, не занятое рыболовным или другим промыслом, входящее, отходящее или пересекающее транспортный путь, должно уступать дорогу другим судам, идущим по данному транспортному пути;

(б) Каждое судно, занятое рыболовным или другим промыслом, отходящее или пересекающее транспортный путь, или судно, стоящее на транспортном пути, должно уступать дорогу большим судам, идущим по данному транспортному пути;

(в) На пересечении или соединении транспортных путей каждое судно, за исключением больших судов, чтобы избежать риска столкновения с большим судном, проходящим по данному транспортному пути, должно уступить дорогу этому судну.

(г) Каждое судно, не являющееся большим судном, или судно, занятое рыболовным или другим промыслом, идущее по транспортному пути Мидзусима должно уступать дорогу судам, идущим по северному транспортному пути Бисан Сето;

(д) Судна, не относящиеся ни к одному из разновидностей судов, указанных выше, должны соблюдать правила, оговоренные в Законе о предотвращении столкновений судов на море.

ПРИМЕЧАНИЕ: К большим судам относятся:

Суда длиной 200 м и более.

② Соглашение при прохождении по транспортным путям

В районе прохождения транспортного пути судно длиной больше 50 м должно следовать по маршруту данного транспортного пути.

③ Ограничения скорости судов

Скорость любого судна не должна превышать 12 узлов по всему транспортному пути Урага Суидо, транспортному пути Нака-но-Се, транспортному пути Ираго Суидо и транспортному пути Мидзусима, а также на участках восточного транспортного пути Бисан Сето, северного транспортного пути Бисан Сето и южного транспортного пути, которые обозначены на рисунках.

Рис 2-4.



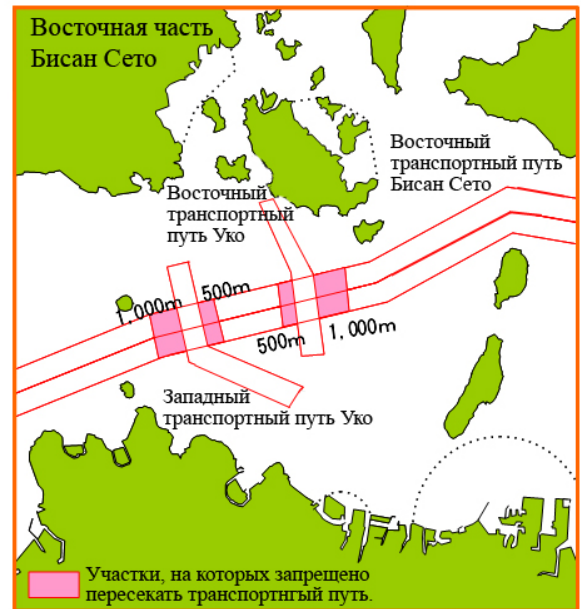
④ Ограничения на вход, выход и пересечение транспортного пути

Всем судам запрещается входить, выходить или пересекать обозначенные на рисунках участки транспортных путей Урага Суидо, восточного Бисан Сето и Курусима Кайкё.

Рис. 2-5. Восточный транспортный путь Бисан Сето.



Рис. 2-6. Транспортный путь Курусима Кайкё



⑤ Обозначение пунктов назначения

Если оборудованное сиреной судно с валовой регистравой вместимостью больше 100 тонн собирается войти на транспортный путь или сойти с него, оно должно указать на пункт назначения, подав сигнал, как это показано ниже. (См. рис. 2-7, 2-8, 2-9, 2-10, 2-11, 2-12)

Рис. 2-7.

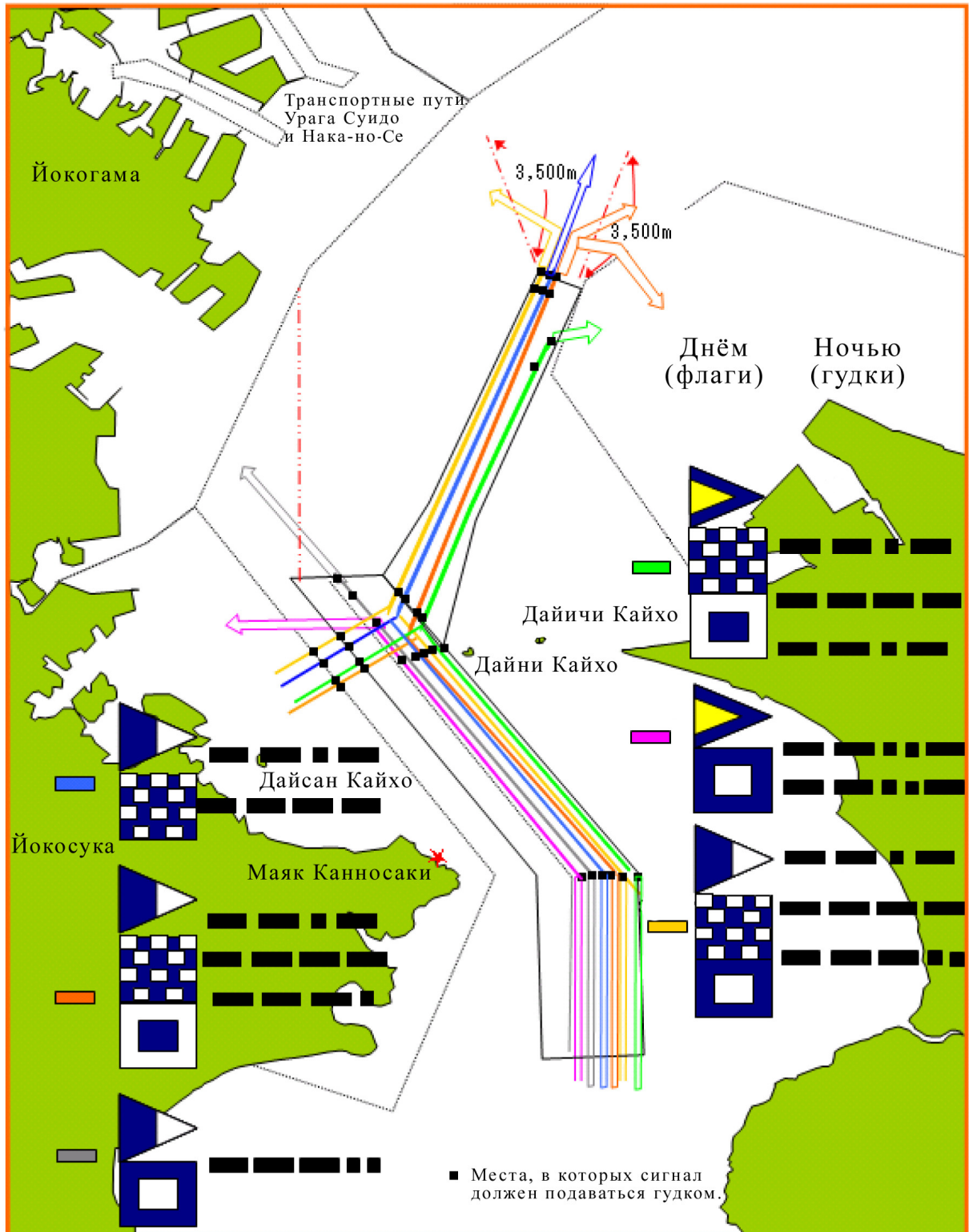


Рис. 2-8.

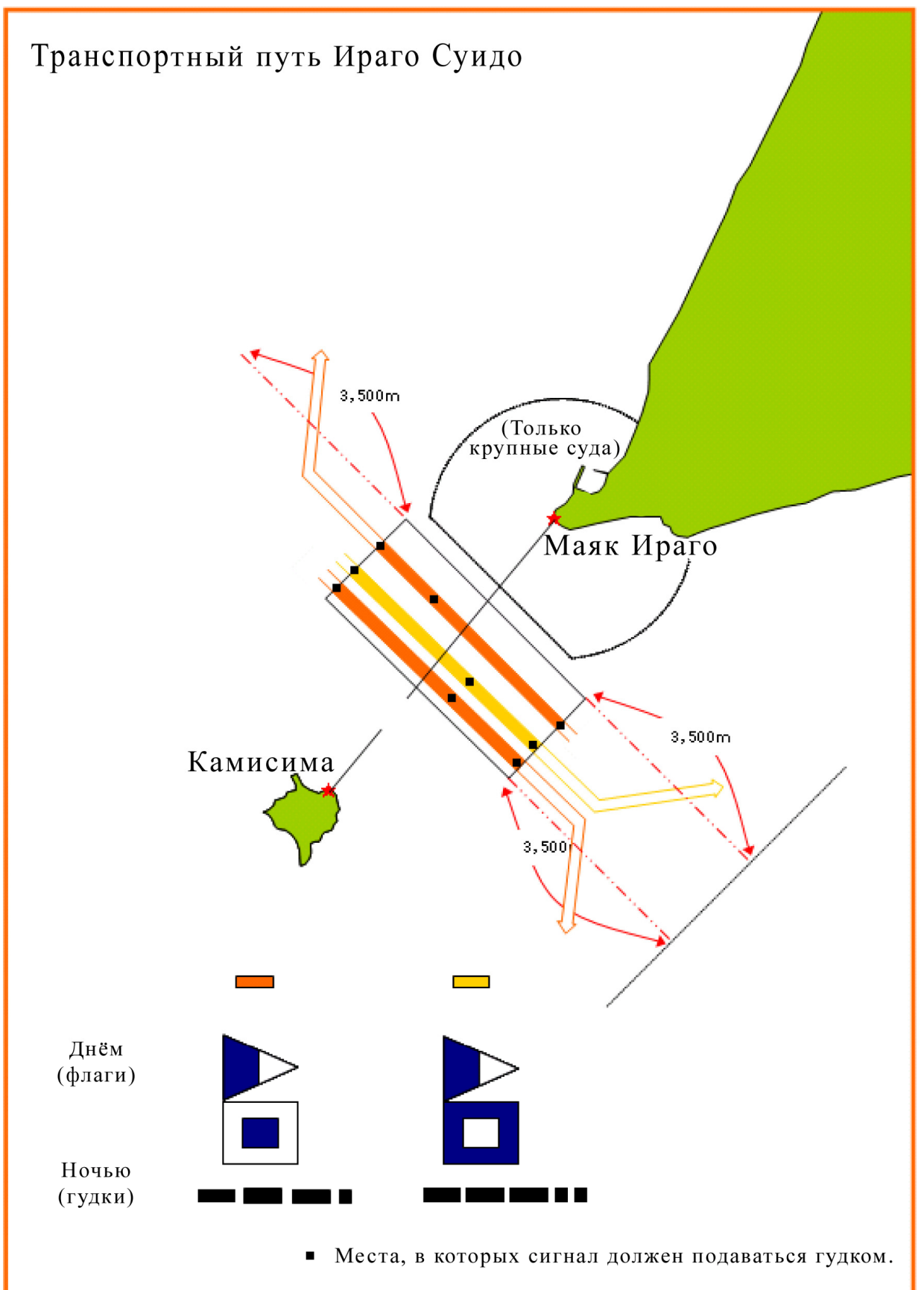


Рис. 2-9. Транспортный путь Акаси Кайкё.

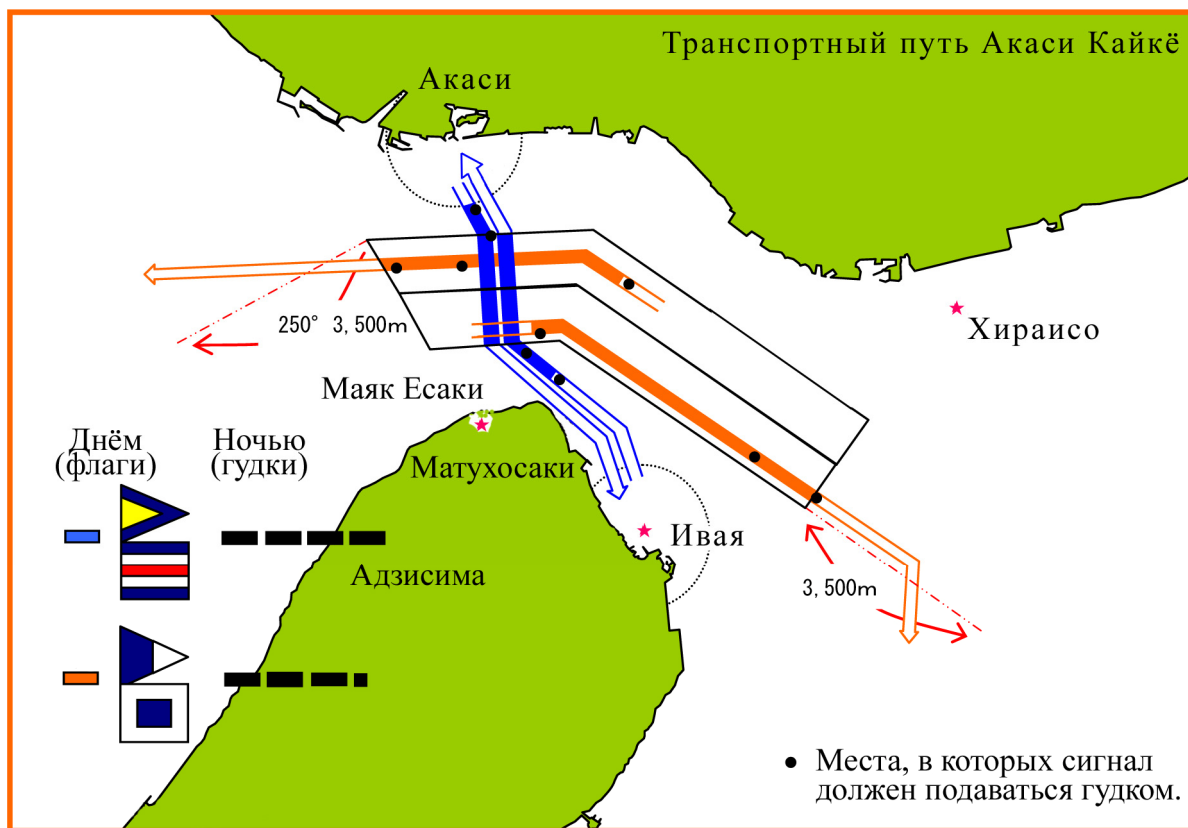


Рис. 2-10. Транспортный путь Курусима Кайкё.

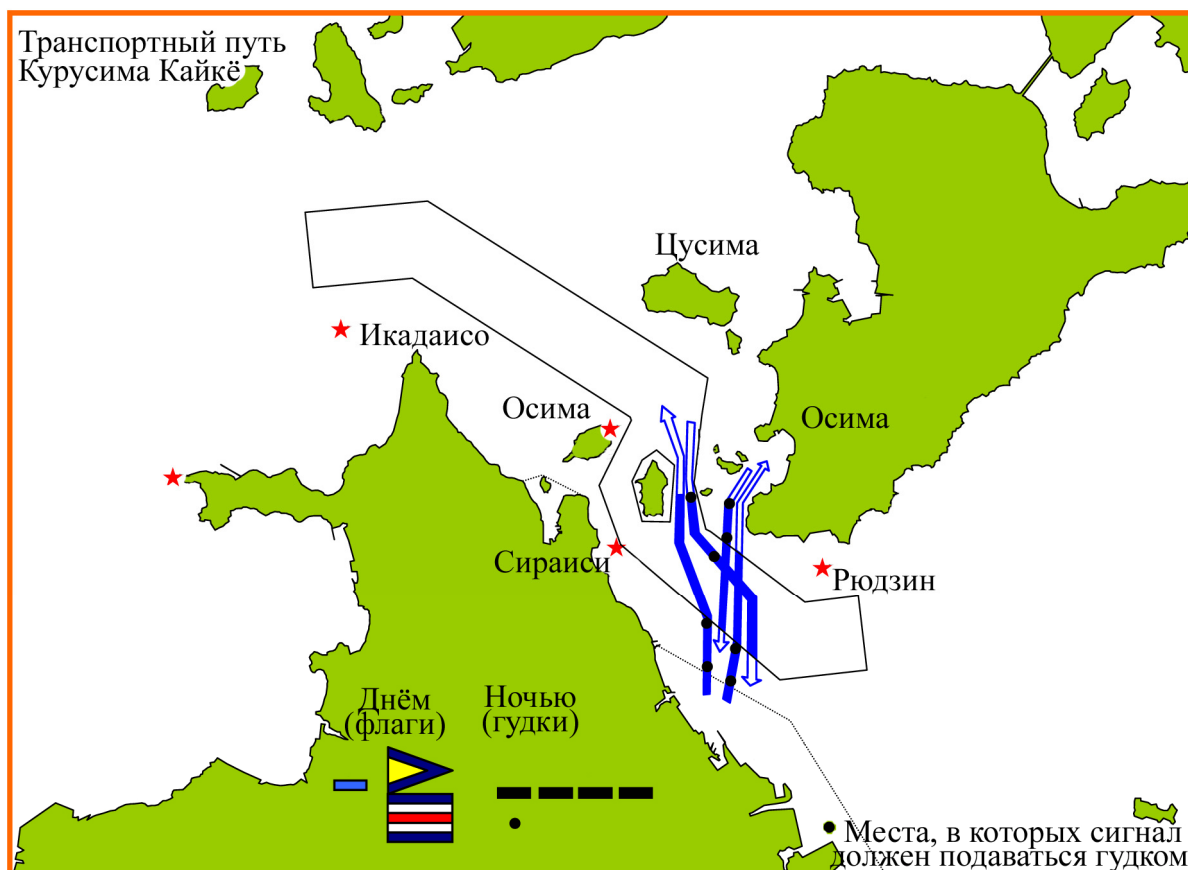


Рис. 2-11.

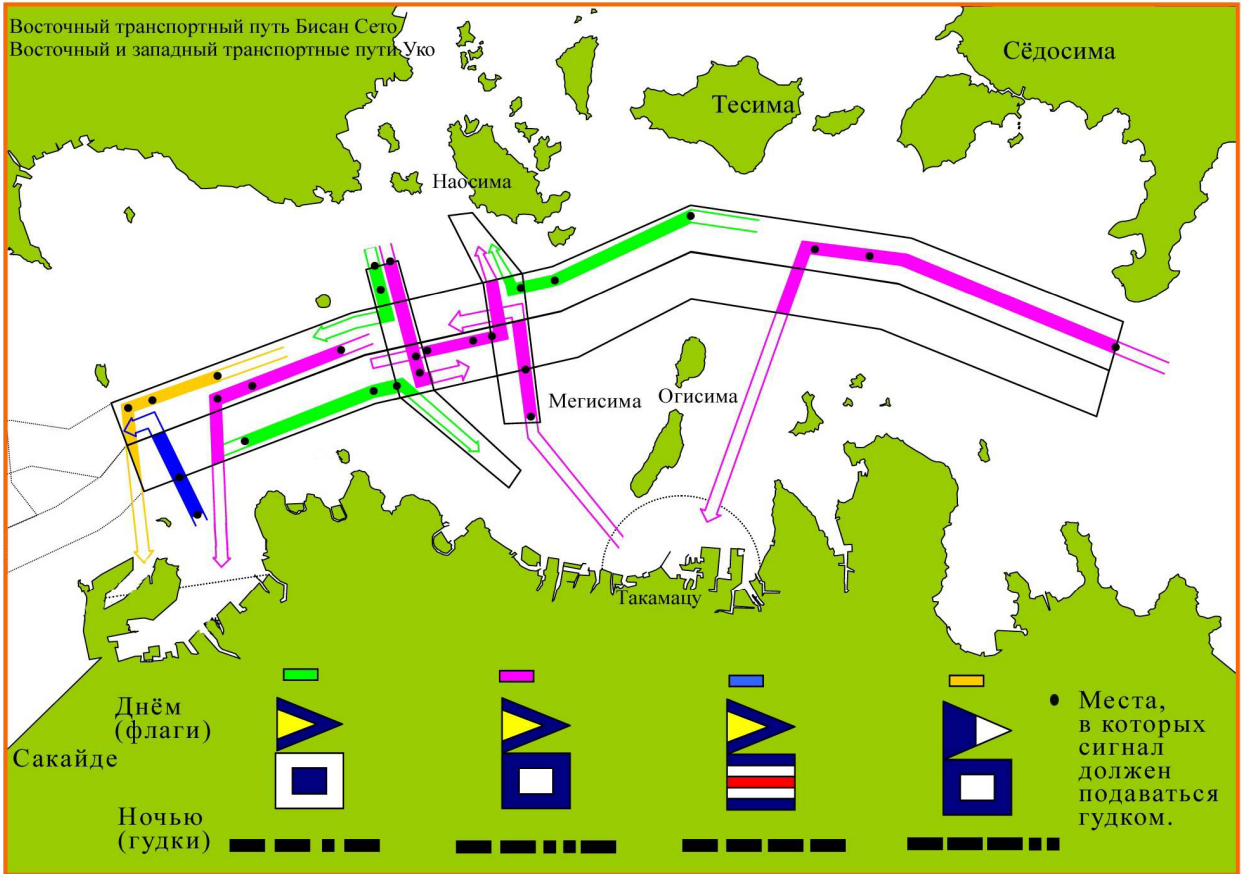
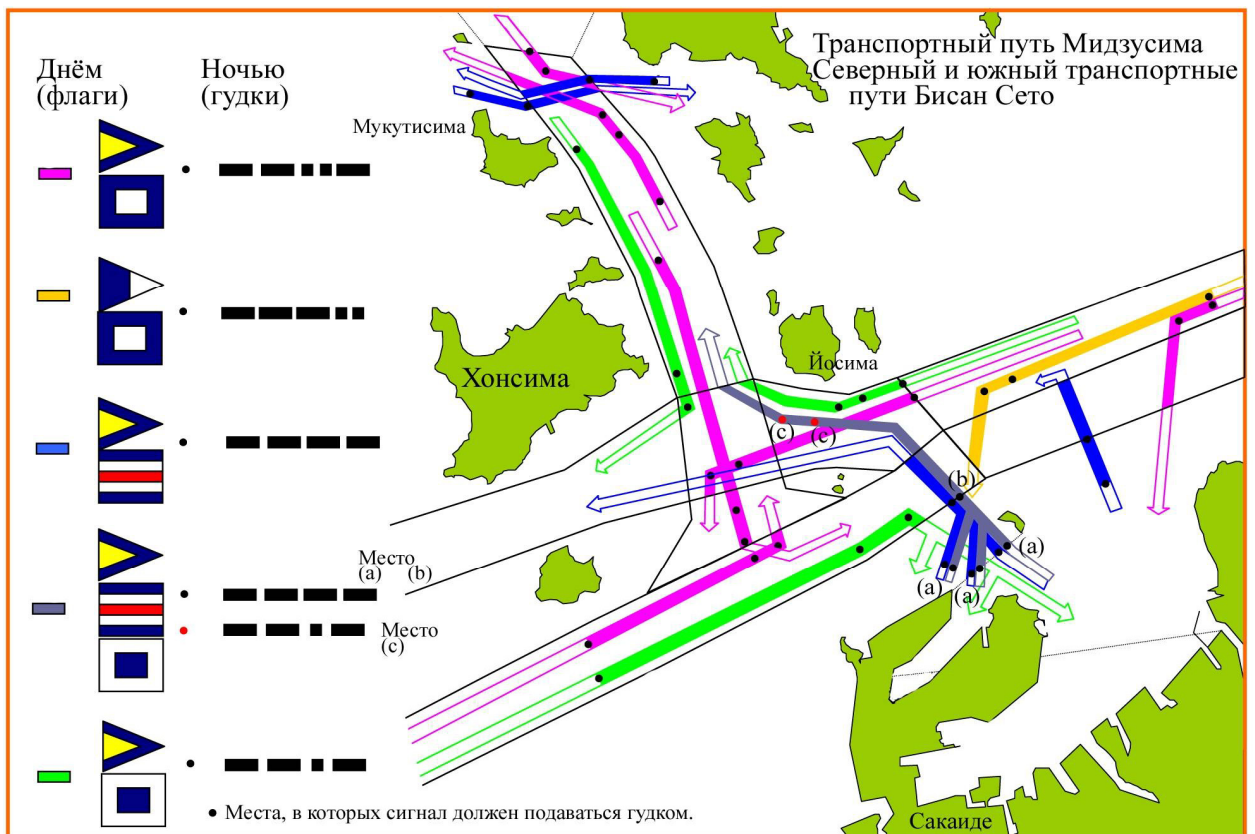


Рис. 2-12.



⑥ Подача сигналов при обгоне судна

Когда судно, оборудованное сиреной, идет на обгон, оно должно подать один из следующих сигналов, обозначенных в Законе о предотвращении столкновений на море:

а. При намерении пройти справа по борту другого судна, необходимо подать сигнал гудком из последовательности одного длинного и двух коротких гудков.

б. При намерении пройти слева по борту другого судна, необходимо подать сигнал гудком из последовательности одного короткого и двух длинных гудков.

⑦ Способ пересечения транспортных путей

Каждое судно, пересекающее или намеревающееся пересечь транспортный путь, должно выполнить маневр быстро и, по возможности, под прямым углом относительно транспортного пути.

⑧ Запрет на якорную стоянку

В пределах транспортного пути судам запрещено становиться на якорь. Швартовка к судам, стоящим на якорю, расценивается как якорная стоянка.

⑨ Разделение транспортного потока

а. В пределах транспортных путей Урага Суидо, Акаси Кайкё и восточного транспортного пути Бисан Сето все суда должны идти только по стороне, расположенной справа от центральной линии этих транспортных путей. (См. рис. 2-13, 2-14, 2-15)

Рис. 2-13.

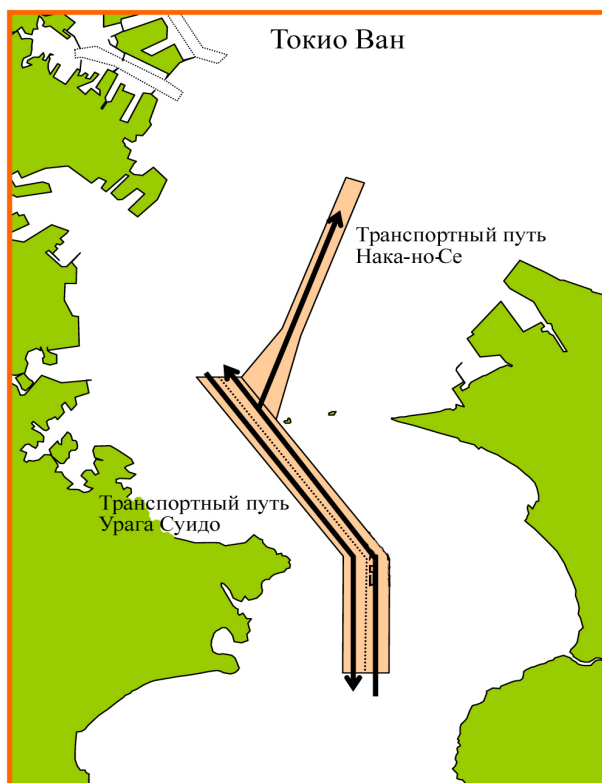


Рис. 2-14.

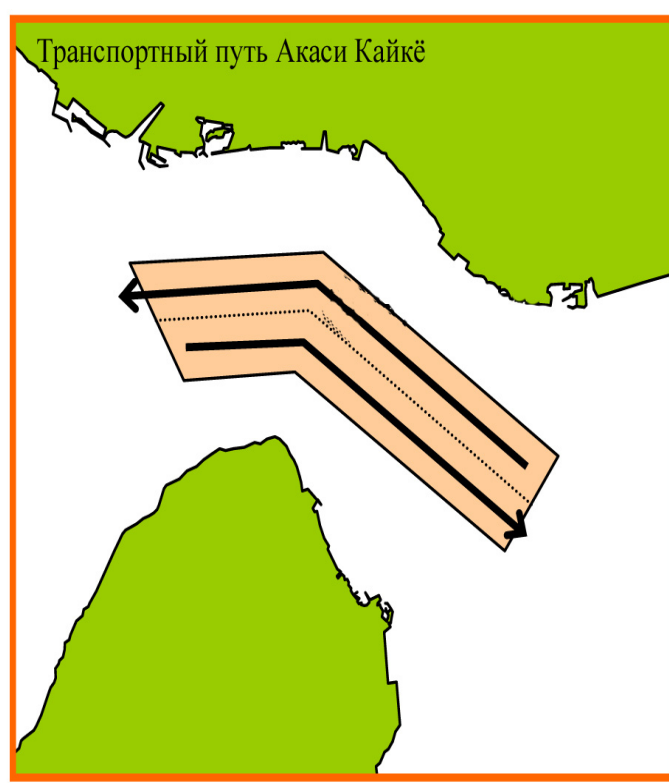


Рис. 2-15.

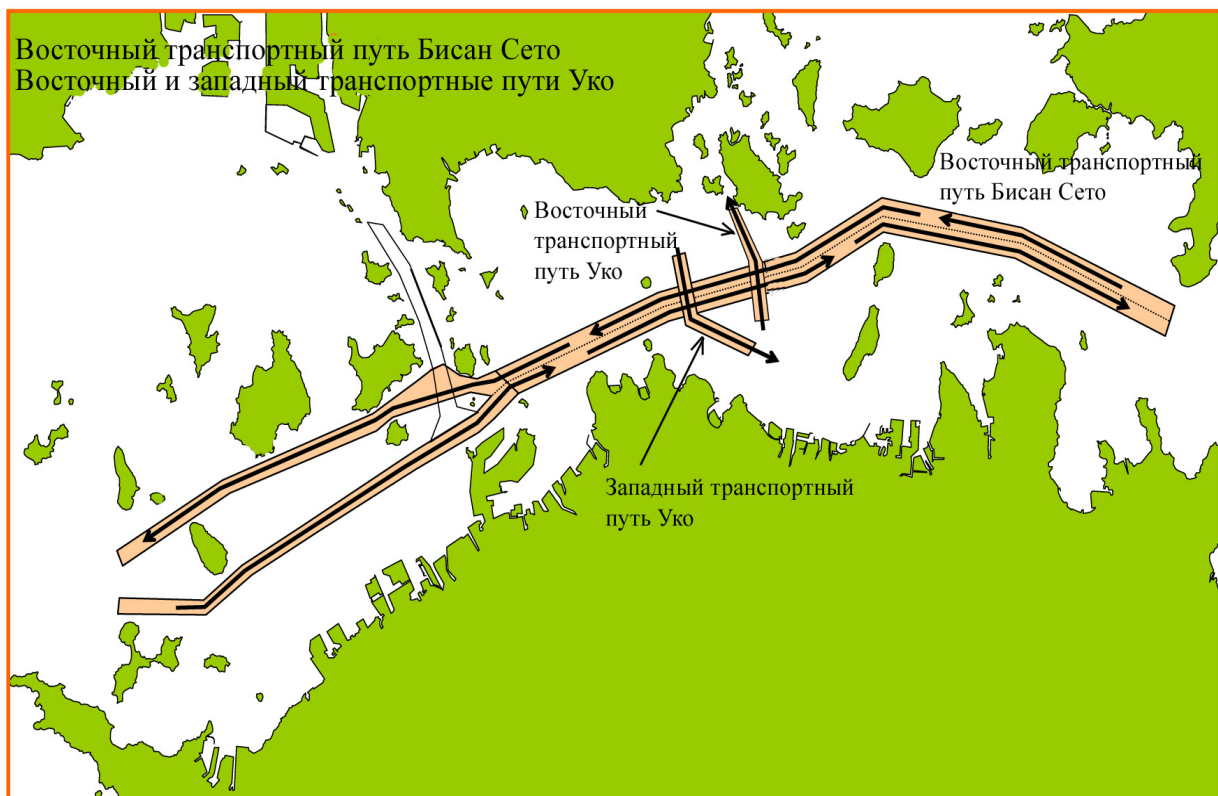


Рис. 2-16.

б. Движение по транспортным путям Ираго Суидо и Мидзусима. (См. рис. 2-15 и 2-16.)

(а) Судно должно идти, насколько это возможно, по стороне транспортного пути, которая находится справа от центральной линии данных путей;

(б) Если судно встретится на транспортном пути с большим судном, оно должно уступить дорогу этому судну.

(в) Во избежание опасности при встрече на транспортном пути большого судна с другим судном, уступающее путь судно (длиной более 130 м для транспортного пути Ираго Суидо и более 70 м для транспортного пути Мидзусима) должно выйти за пределы транспортного пути.

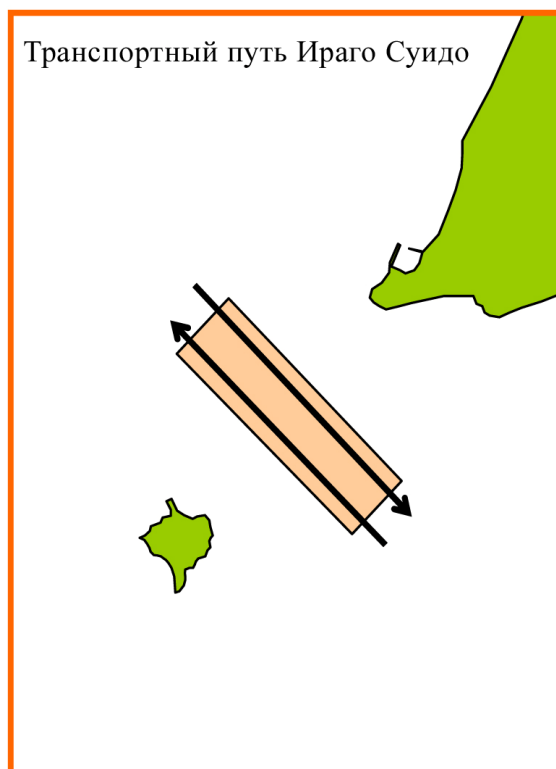
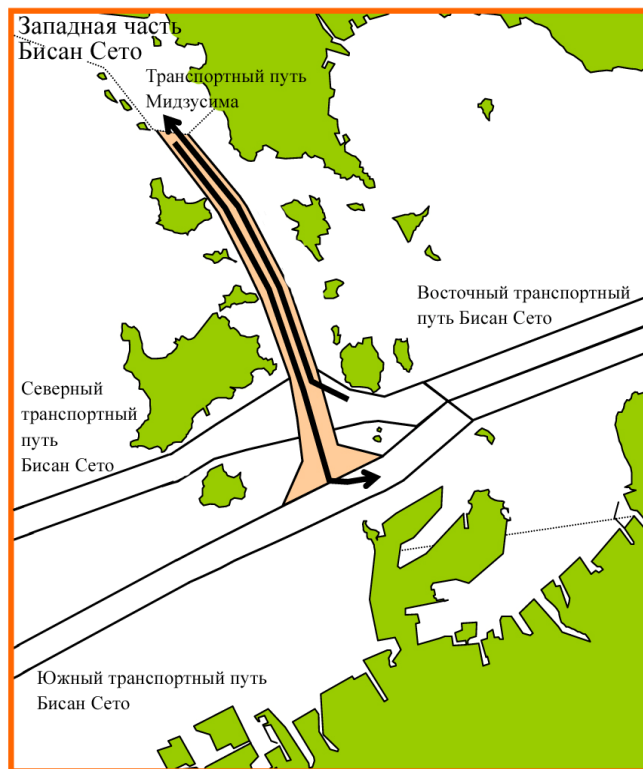


Рис. 2-17.

в. На транспортном пути Нака-но-Се распространено одностороннее движение в северном направлении; на восточном транспортном пути Уко – одностороннее движение в северном направлении; на западном транспортном пути Уко – одностороннее движение в южном направлении; на северном транспортном пути Бисан Сето – одностороннее движение в западном направлении и на южном транспортном пути Бисан Сето – одностороннее движение в восточном направлении.



г. На транспортном пути Курусима Кайкё суда должны проходить по Нака Суидо (внутренний пролив) в направлении приливного течения и по Ниси Суидо (западный пролив) против приливного течения. (См. рис. 2-18 и 2-19.)

Рис. 2-18.

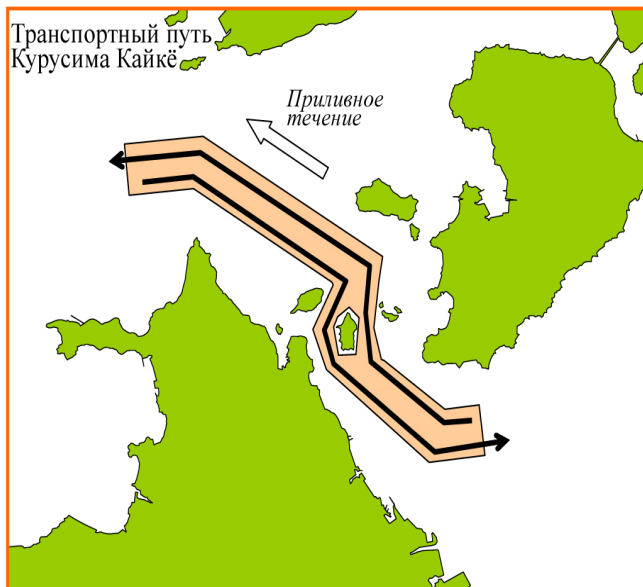
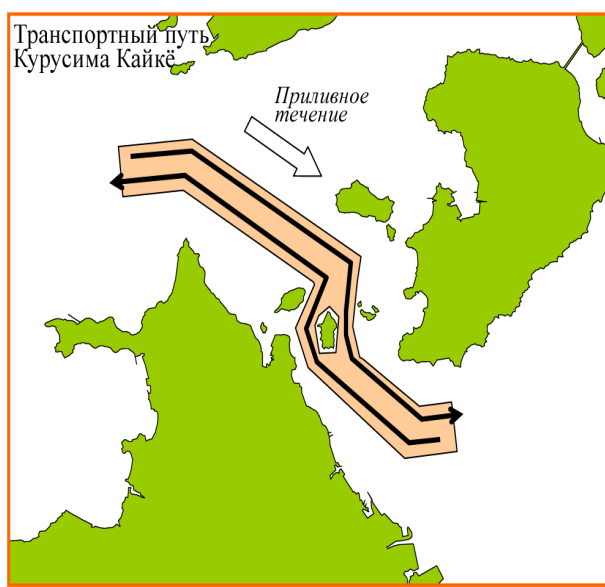


Рис. 2-19.



(5) Оповещение о движении больших и других специфических судов, а также данные инструкции

Когда большие суда, суда, перевозящие опасный груз, или суда, буксирующие или толкающие длинные объекты, собираются войти на транспортный путь, они обязаны оповестить командующего официального регионального Штаба морской безопасности, начальника Отделения морской безопасности или начальника Центра транспортной консультативной службы Токио Ван, указав примерное время прохождения по транспортному пути.

(Примечание) Другие подробности описываются в Статье 22 Закона о безопасности морского судоходства, в статьях 13 и 14 и в Сообщении № 109 за 1973 год Агентства морской безопасности.

① Время оповещения

Время оповещения	Тип судна
До полудня за день до предполагаемого дня входа на транспортный путь	<ul style="list-style-type: none">• Большие суда• Суда с валовой регистровой вместимостью более 25 000 тонн• Суда, буксирующие или толкающие длинные объекты
За 3 часа до предполагаемого дня входа на транспортный путь	<ul style="list-style-type: none">• Суда, перевозящие опасный груз

Примечание:

- На транспортных путях Урага Суйдо и Нака-но-се суда валовой регистровой вместительностью от 10 000 тонн и больше должны придерживаться процедуры оповещения для больших судов.
- На транспортном пути Ираго Суйдо суда валовой регистровой вместительностью от 10 000 тонн и больше или суда длиной от 130 м и больше должны придерживаться процедуры оповещения для больших судов, и суда валовой регистровой вместительностью 3 000 тонн, но меньше 10 000 должны следовать за судами, которые перевозят опасный груз.
- На транспортном пути Акаси Кайкё суда валовой регистровой вместительностью от 10 000 тонн и больше и буксирующие или толкающие объекты суда длиной 150 м но меньше 200 м должны придерживаться процедуры оповещения для больших судов. Суда валовой регистровой вместительностью 3 000 тонн, но меньше 10 000 должны придерживаться процедуры оповещения для судов, которые перевозят опасный груз.
- На транспортных путях в районе моря Бисан суда валовой регистровой вместительностью от 10 000 тонн и больше должны придерживаться процедуры оповещения для больших судов. Суда валовой регистровой вместительностью 3 000 тонн, но меньше 10 000 (при навигации в транспортном пути Мидзусима суда длиной от 70 м и больше) должны придерживаться процедуры оповещения для судов, которые перевозят опасный груз.
- На транспортном пути Курусима Кайкё суда валовой регистровой вместительностью от 10 000 тонн и больше должны придерживаться процедуры оповещения для больших судов. Суда валовой регистровой вместительностью 3 000 тонн, но меньше 10 000 и буксирующие или толкающие объекты суда длиной 100 м, но меньше 200 м должны придерживаться процедуры оповещения для судов, которые перевозят опасный груз.

② Докладываемая информация

(b) Докладываемая информация

«Оповещение о транспортном маршруте» должны составляться согласно следующему:

Пункты
(1) Адрес
(2) Название и валовая регистровая вместимость
(3) Длина судна
(4) Максимальная осадка
(5) Виды опасных грузов и их точное количество (только для судов перевозящих опасный груз)
(6) Полная длина буксирующего или толкающего судна, включая транспортируемые объекты (только для судов, которые буксируют или толкают объекты)
(7) Описание транспортируемых объектов (только для судов, которые буксируют или толкают объекты)
(8) Порт назначения (только при фиксированном назначении)
(9) Название транспортного пути и района прохода судна
(10) Запланированные дата и время (в соответствии с 24 часовой системой) входа на транспортный путь
(11) Запланированные дата и время (в соответствии с 24 часовой системой) выхода из транспортного пути
(12) Позывной сигнал и имя радиосвязи судна (только для судов имеющих радиостанции)
(13) Способ связи с Береговой охраной Японии (только для судов не имеющих на борту радиостанцию)
(14) Имя и адрес передатчика (при необходимости)
(Примечания) При наличии поблизости судна, оборудованного для противопожарных операций, сообщите имя и пользователя судна, связанного судна.

Названия транспортных маршрутов и информационных центров

Название транспортного маршрута	Аббревиация	Информационный центр	Аббревиация
Транспортный маршрут Урага Суйдо	УРАГА	Начальник Центра консультативной службы по судовому движению Токио Ван	ТОКИО ВАН
Транспортный маршрут Нака-но-Се	НАКАНОСЕ		
Транспортный маршрут Ираго Суйдо	ИРАГО	Начальник Центра консультативной службы по судовому движению Исе Ван	ИСЕ ВАН
Транспортный маршрут Акаси Кайкё	АКАСИ	Начальник Центра консультативной службы по судовому движению Осака Ван	ОСАКА ВАН
Восточный транспортный маршрут Бисан Сето	ВОСТОК БИСАН	Начальник Центра консультативной службы по судовому движению БИСАНСЕТО	БИСАНСЕТО
Западный транспортный маршрут Уко	ЗАПАД УКО		
Восточный транспортный маршрут Уко	ВОСТОК УКО		
Северный транспортный маршрут Бисан Сето	СЕВЕР БИСАН		
Южный транспортный маршрут Бисан Сето	ЮГ БИСАН		
Транспортный маршрут Мидзусима	МИДЗУСИМА	Начальник Центра консультативной службы по судовому движению КУРУСИМА	КУРУСИМА
Транспортный маршрут Курусима Кайкё	КУРУСИМА		

③ Способы обозначения транспортных маршрутов

Для обозначения транспортных маршрутов следует использовать один из ниже представленных методов.

(а) в случае использования станций связи

Прибрежная станция связи Агентства морской безопасности:

Название прибрежной радиостанции	ЙОКОХАМА	НАГОЯ	КОБЕ	ХИРОСИМА
Позывной сигнал	JGC 00431001	JT 00431001	JGD 00431001	JNE 00431001
Позывное имя	Морское патрульное радио Йокохама	Морское патрульное радио Нагоя	Морское патрульное радио Кобе	Морское патрульное радио Хиросима
Позывная частота	156.8 МГц (канал 16) 2,189.5 кГц			
Рабочая частота	2,150 кГц 156.6 МГц (12ch)		2,177 кГц 2,417.5 кГц	
Транспортный маршрут	УРАГА НАКНОСЕ	ИРАГО	АКАСИ, ВОСТОК БИСАН, ВОСТОК УКО, ЗАПАД УКО, СЕВЕР БИСАН, ЮГ БИСАН, МИДЗУСИМА, КУРУСИМА	

Если прямого доступа к станции связи указанным выше в таблице нет, используйте информацию о станциях связи Агентства морской безопасности указанных ниже:

Название прибрежной радиостанции	КУСИРО	СИОГАМА	МОДЗИ	КАГОСИМА	НАХА
Позывной сигнал	JNX 00431102	JNN 004310201	JNR 004310701	JNB 004311101	JNJ 004311001
Позывное имя	Морское патрульное радио Куширо	Морское патрульное радио Сиогама	Морское патрульное радио Модзи	Морское патрульное радио Кагосима	Морское патрульное радио Наха
Позывная частота	156.8 МГц (канал 16) 2,189.5 кГц				
Частота	2,150 кГц 156.6 кГц (12ch)		2,177 кГц 2,417.5 кГц		

(b) Письменное оповещение

Written notification made according to the annexed table may be brought to regional coast guard headquarters, coast guard supervision offices, coast guard offices, coast guard aircraft bases, coast guard stations or vessels traffic advisories. It may also be sent to the Traffic Route Department by mail or fax.

Письменное оповещение, сделанное согласно приложенной таблице может быть отправлено в региональный штаб береговой охраны, офисы наблюдения береговой охраны, офисы береговой охраны, самолетные базы береговой охраны, станции береговой охраны или консультативный центр движения судов, а также в Отдел направления движения почтой или факсом.

(c) Оповещение телеграммой

Отправляется напрямую в Отдел направления движения

(d) Оповещение телефоном

Звонок совершается напрямую в Отдел направления движения только капитаном судна.

(e) Оповещение электронной системой обработки информации

Отправляется напрямую в Отдел направления движения для каждого транспортного пути, в которых проводится навигация.

* Оповещение письменным документом или с помощью телефона принимается только если выбран передатчик, который передает информацию Береговой охране Японии.

(б) в случае письменного оповещения

Письменное уведомление может быть сделано по представленной ниже форме и отправлено напрямую в офис.

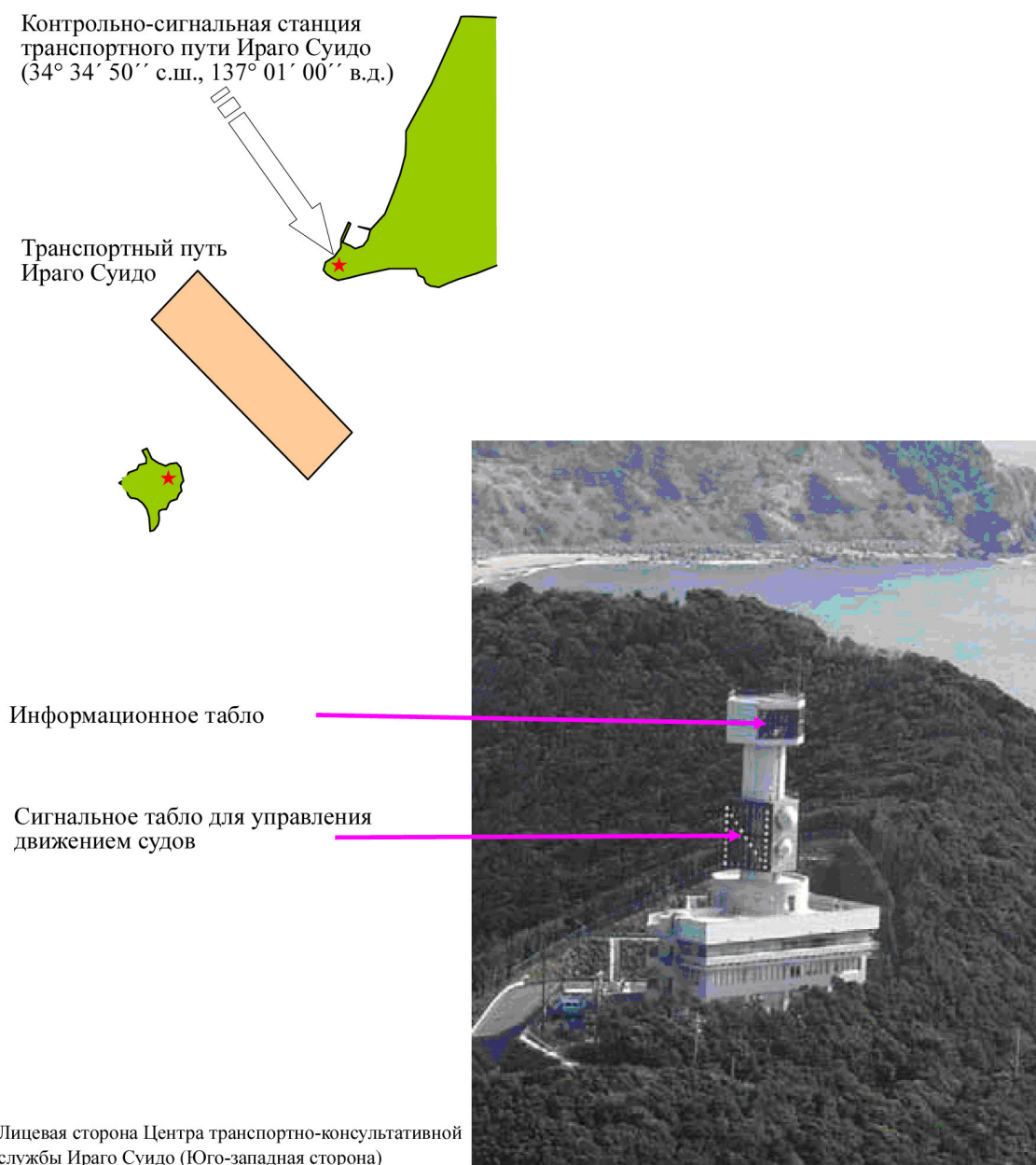
Приложение	
Большое судно Судно, перевозящее опасный груз Судно, с прикрепленными к нему объектами и т.п.	Уведомление о предполагаемой дате и времени навигации.
(1) Адрес	Дата
	Владелец
	Человек, подающий уведомление и его адрес
Таким образом, я уведомляю о следующем в соответствии с условием статьи 22 Закона о морской безопасности:	
(2) Название и валовая регистровая вместимость	(3) Длина судна (только большие суда)
	(4) Максимальная тяга (только большие суда)
(5) Виды опасных грузов и их точное количество (только суда, перевозящие опасный груз)	
(6) Расстояние между носом буксирующего корабля и задней частью совмещенных объектов или расстояние между кормой толкающего корабля и передней частью подталкиваемых объектов (только суда, буксирующие или толкающие длинные объекты)	
(7) Описание объектов (только суда, буксирующие или толкающие длинные объекты)	
(8) Пункт назначения (только суда с фиксированным пунктом назначения)	
(9) Название транспортного маршрута (-ов)	
Навигационный район, время прибытия и отъезда (время обозначается 24-часовой системой)	(10)(11) Предполагаемая дата и время прибытия Предполагаемая дата и время отъезда
(12)(13) Способ связи с МСА (позывной сигнал, позывное имя, при наличии станции связи на судне)	
(14) Наименование и адрес конвейера сообщений	
Замечания	
Примечание: 1. Размер бумаги – А-4 (приблизительно 30×22 см) за Японскими промышленными стандартами. 2. В графе транспортного маршрута необходимо вписать, например, «вся область» или «С южного входа до 4-го буя». 3. Описание объектов (7) должно включать такую информацию: длина, ширина, высота и т.п.	

(Примечание) В колонке «Замечание» впишите названия связанных судов и их пользователей, если рядом есть суда, оборудованные для противопожарных операций.

(6) Сигналы, регулирующие движение судов на транспортных путях Ираго Суидо и Мидзусима

Сигналы должны подаваться регулирующей движение береговой сигнальной станцией в соответствии со знаками и огнями, которые требуют, чтобы суда, не входящие в категорию больших судов, ждали за пределами транспортных путей Ираго Суидо и Мидзусима, когда проходит большое судно. Соответствующие знаки и сигнальные огни показаны в поданной ниже таблице (однако в случае выхода из строя сигнального оборудования или других неисправностей на сигнальной станции сигналы будут подаваться с помощью кораблей):

Рис. 2-20. Транспортный путь Ираго Суидо



① Управление движением

Управление движения судов в Ираго Суидо осуществляется с контрольно-сигнальной станции транспортного пути Ираго Суидо (См. рис. 2-20).

Таблица 2-8.

При помощи следующих сигналов Центр консультативный службы по судовому движению в заливе Исе оповещает все суда, имеющие длиной более 130 м, но менее 200 м, о необходимости ждать вне транспортного пути, позволяя, юльшому судну пройти. Сигнал, указывающий на необходимость ждать, зажигается за 15 минут до захода большого судна на транспортный путь и остается зажженным до его полного прохода через путь, как для северного, так и для южного направлений.

Сигналы		Значение
N	Мигание буквы «N»	Все суда, длиной больше 130 м, но меньше 200 м, идущие в юго-восточном направлении через транспортный путь Ираго Суидо, обязаны ждать вне транспортного пути.
S	Мигание буквы «S»	Все суда, длиной больше 130 м, но меньше 200 м, идущие в северо-западном направлении через транспортный путь Ираго Суидо, обязаны ждать вне транспортного пути.
NS	Поочередное мигание букв «N» и «S»	Все суда, длиной больше 130 м, но меньше 200 м, идущие в любом направлении через транспортный путь Ираго Суидо, обязаны ждать вне транспортного пути.

② Информационные сигналы

Движение больших судов по транспортному пути Ираго Суидо показано на электронном сигнальном табло.

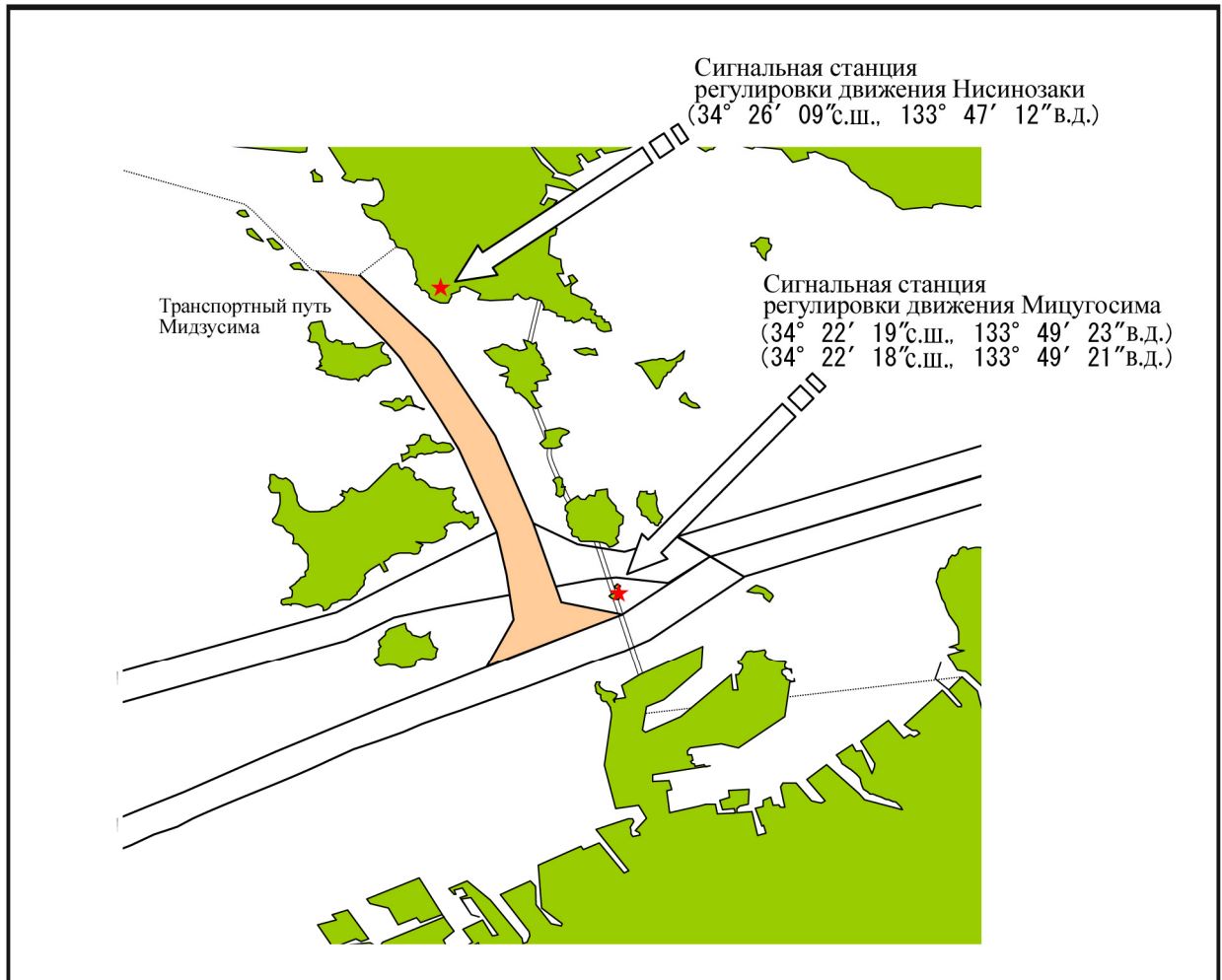
Сигналы		Значение
→	Мигание 4-секундной частотой	Большое судно зайдет в транспортный путь (в южную сторону) в течение часа.
	Мигание 2-секундной частотой	Большое судно зайдет в транспортный путь (в южную сторону) в течение 15 минут.
←	Мигание 4-секундной частотой	Большое судно зайдет в транспортный путь (в северную сторону) в течение часа.
	Мигание 2-секундной частотой	Большое судно зайдет в транспортный путь (в северную сторону) в течение 15 минут.
→ → ←	Мигание 8-секундной частотой в последовательности «→», «←» и «←»	Большое судно зайдет в транспортный путь (в южную сторону) в течение примерно 15 мин., и другое большое судно зайдет в транспортный путь (в северную сторону) в течение примерно 15 минут после прохода первого через транспортный путь.
← ← →	Мигание 8-секундной частотой в последовательности «←», «←» и «→»	Большое судно зайдет в транспортный путь (в северную сторону) в течение примерно 15 мин., и другое большое судно зайдет в транспортный путь (в южную сторону) в течение примерно 15 минут после прохода первого через транспортный путь.

Пределы видимости электросигнального табло



Центр консультативной службы по судовому движению в заливе Исе

Рис. 2-21. Транспортный путь Мидзусима



① Регулировка движения

Регулировка движения осуществляется на сигнальной станции регулировки движения Мицугосима транспортного пути Мидзусима (рис. 2-23), расположенной на транспортном пути Мидзусима. (См. таблицу 2-9)

Таблица 2-9. Сигналы регулировки движения, применяемые на сигнальной станции регулировки движения Мицугосима.

Способ подачи сигнала	Значение сигнала	
N	Запрещена подача мигающего сигнала судам, движущимся на север	Суда, идущие по транспортному пути на юг, обязаны ждать вне транспортного пути.
S	Запрещена подача мигающего сигнала судам, движущимся на юг	Суда, идущие по транспортному пути на север, обязаны ждать вне транспортного пути.

② Информационная служба

Предоставление информации о больших судах на транспортном пути Мидзусима осуществляется либо регулярными ежечасными радиопередачами, либо по телефону.

(7) Сообщение об обозначении путей в Обатаке Сето

(Сообщение № 59 1975 г)

Статья 1. Суда, с валовой регистровой вместимостью больше 5 тонн, обязаны соблюдать правила, при пересечении на 341° от Морисике Саки ($33^\circ 56' 52''$ N, $132^\circ 12' 08''$ E) к берегу («Линия А») и пересечении линии, присоединённую к Мёдзин Хана ($33^\circ 57' 07''$ N, $132^\circ 11' 26''$ E), Ойсо Лайт ($33^\circ 57' 03''$ N, $132^\circ 10' 47''$ E) и крайняя часть берега реки Исиками («Линия В»).

1. Суда должны передвигаться по морской области к северу от линии на $264^\circ 30'$ от точки 940 метров 341° от Морисике Саки до Линии В («Линия С»). Если судно не пересекается с другими суднами в морском районе возле быка моста Осима Охаси, следует двигаться к центру морского района.

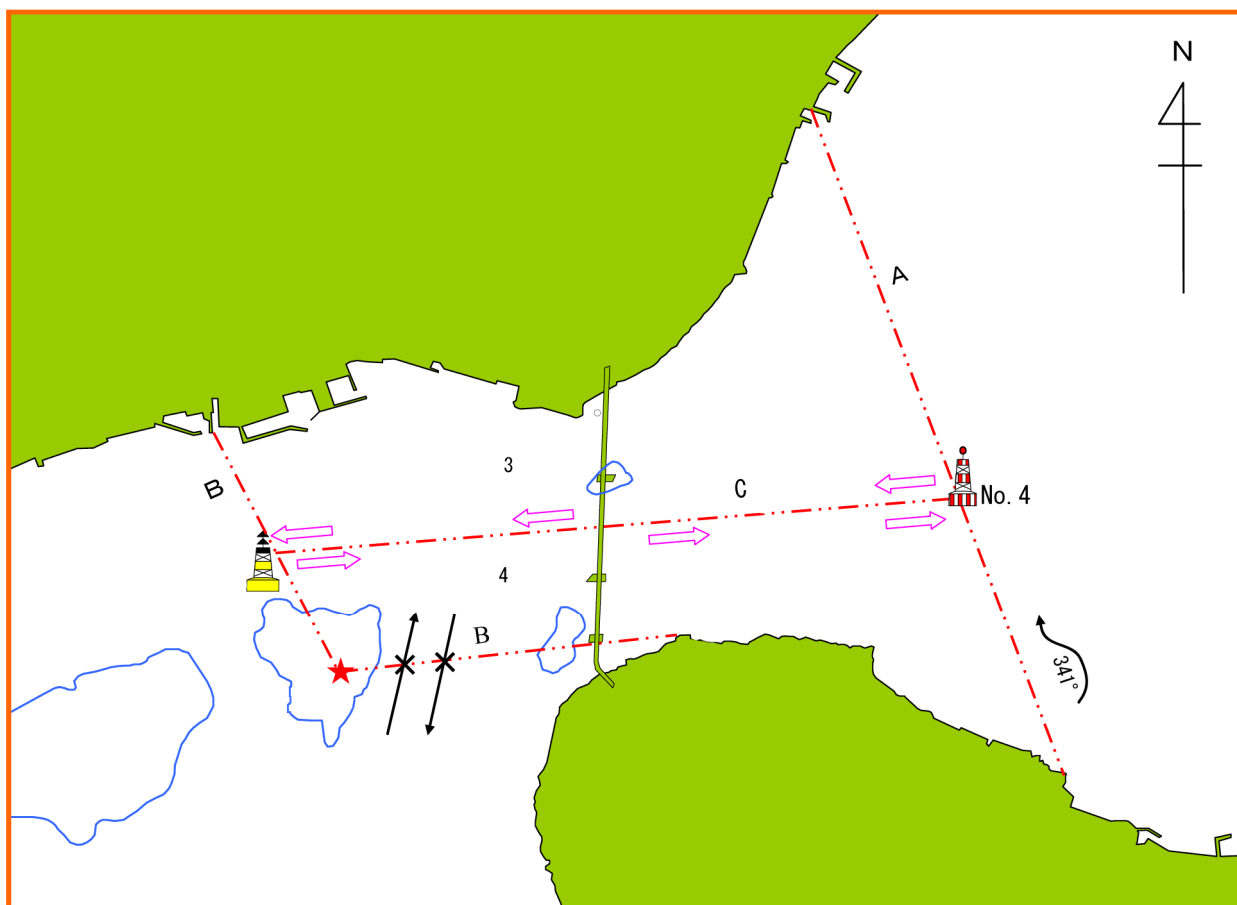
2 Судно должно проходить между быками мостов № 3 и № 4 Осима Охаси.

Статья 2. Суда, с валовой регистровой вместимостью больше 5 тонн, обязаны соблюдать следующие правила, при пересечении Линии В с Линии А:

1. Судно должно проходить в морской области к югу от Линии С. Если судно не пересекается с другими суднами в морском районе возле быка моста Осима Охаси, следует двигаться к центру морского района.

2. Судно должно проходить между быками мостов № 3 и № 4 Осима Охаси.

3. Судно должно проходить через морскую область к северу от Кайдзендзи Сё.



Глава 2. Проводка судов

1. Система проводки судов

В Токийском заливе, заливах Исэ-Микава и Осака предоставляются услуги по проводке судов по заливу, а во Внутреннем море Сето организована проводка судов по Внутреннему морю, в остальных крупных портах – по портовой акватории. Поэтому капитанам кораблей, следующих через зоны не только обязательной, но и необязательной проводки судов, настоятельно рекомендуется использовать эти услуги для предотвращения морских катастроф.

2. Район проводки судов

Водные зоны, где лоцман берет на себя управление судном, называются зонами проводки судов. Они размещены в таких зонах как гавань, залив и Внутреннее море, где происходит вход и отправка большого количества океанских лайнеров, в соответствии с постановлением правительства на основе Закона проводки судов (соблюдение постановления Закона проводки судов). Сейчас есть 39 зон проводки судов, которые классифицируются на «зону проводки судов, установленных для каждой зоны, включая различные порты, как Кусиро» и «широкую зону проводки судов в гаванях, заливах и Внутреннем море, включая порты со сложной структурой, как Токийский залив».

3. Вынужденные зоны проводки судов

В зонах проводки судов есть водные зоны и порты, в которых образуются скопления судов, сложная топография и фарватер, а также сильные приливы, отливы и суровые погодные условия. В таких зонах вероятность возникновения морских происшествий высока и с точки зрения поддержания порядка морского движения, защиты портовых сооружений и окружения водных зон, наличие лоцмана на борту является обязательным для судов некоторых рангов, в частности высокого ранга, в соответствии с законом проводки судов, а не решения капитана.

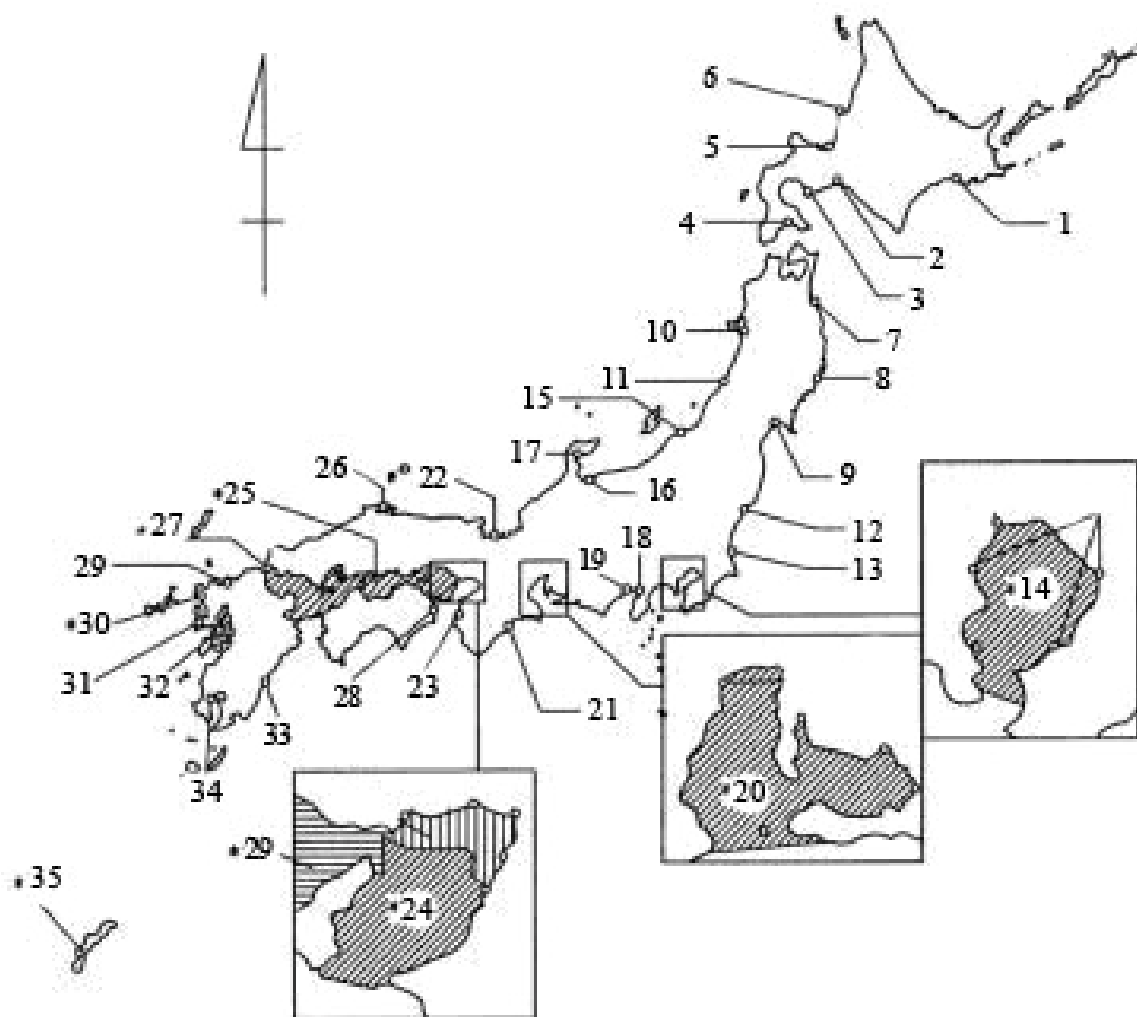
Такие порты и водные зоны называются «вынужденные зоны проводки судов», а их система – «вынужденная система проводки судов».

Сейчас 11 вынужденных зон проводки судов размещены в портовых и водных районах, а зоны и объектные судна – следующие:

	Зоны	Объектные судна
Вынужденные зоны, размещенные в портовых районах	Йокосука Сасебо Наха	Иностранные судна с валовой вместимостью 300 тонн и больше. Японские судна с валовой вместимостью 300 тонн и больше, участвующие в международных рейсах. Японские судна с валовой вместимостью 1000 тонн и больше, которые не участвуют в международных рейсах.
	Йокохама-Кавасаки Каммон	Корабли с валовой вместимостью 3000 тонн и больше. Корабли с валовой вместимостью меньше 3000 тонн, транспортирующие опасный груз.
Вынужденные зоны, размещенные в водных районах	Токийский залив, Исэ-Микава, залив Осака, залив Бисан-Сэто (включая порт Мызусима), пролив Курусима, пролив Каммон (проходящие корабли)	Судна с валовой вместительностью 10 000 тон и больше.

Для вызова лоцмана, необходимо действовать через представителя в соответствии с установленной процедурой.

Рис. 2-23. Список районов лоцманского дела в Японии



- | | | |
|--------------------|----------------------------|-----------------|
| 1. Кусиро | 2. Томакомаи | 3. Муроран |
| 4. Хакодате | 5. Отару | 6. Румои |
| 7. Хатинохе | 8. Камайси | 9. Залив Сендай |
| 10. Акита-Фунакава | 11. Саката | 12. Онахама |
| 13. Касима | 14. Токийский залив | 15. Ниигата |
| 16. Фусики | 17. Нанао | 18. Тагоноура |
| 19. Симидзу | 20. Залив Исе-Микава | 21. Овасе |
| 22. Майдзуру | 23. Вакаяма Симоцу | 24. Залив Осака |
| 25. Наикаи | 26. Сакаи | 27. Каммон |
| 28. Комацудзима | 29. Хаката | 30. Сасебо |
| 31. Нагасаки | 32. Морской залив Симабара | 33. Хососима |
| 34. Кагосима | 35. Наха | |

ЧАСТЬ 3. ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСТНОЙ НАВИГАЦИИ

Данная глава в основном посвящена способам получения информации, необходимой для безопасного плавания. Мореплаватели обязаны использовать разную информацию.

Глава 1. Предоставление информации о морской безопасности

Береговая охрана Японии предоставляет информацию о таких погодных условиях, как сильный ветер, информацию о таких навигационных препятствиях, как плавающие обломки судна, информацию, связанную с поиском и спасением, об отгрузке потерпевшего крушение судна через NAVTEX и ИНМАРСАТ, так, чтобы суда могли пройти определенную область благополучно.

1. NAVTEX

Береговая охрана Японии передает информацию, связанную с поиском и спасением, о навигационных предупреждениях и погодных условиях в определенное время (в случае крайней необходимости) с помощью NAVTEX с пятью, расположенными на побережье, станциями (Зона в пределах 300 км).

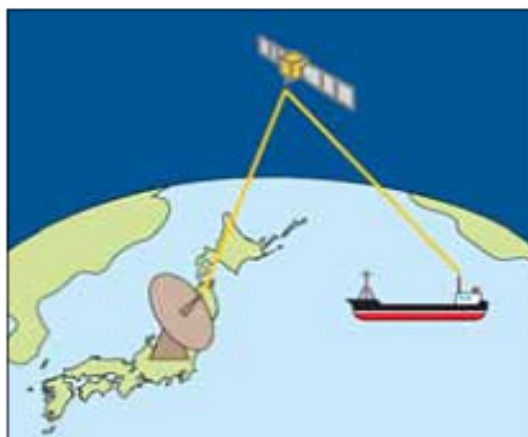
Рис. 3-1.



2. INMARSAT

Информация о морской безопасности: предупреждения о погодных условиях, навигационные предупреждения и информация об авариях, передается автоматической системой получения через геостационарные спутники с прибрежных станций. Объектом являются те суда, которые проходят в зоне в пределах 300 км, и информация может быть получена в любых зонах, кроме проходящей.

Рис. 3-2.



3. Радиосвязь

Информация о морской безопасности, обязательной для безопасной навигации судов, как погодные условия, приливы и волны, которые могут быть причиной аварий, передается как предупреждения с помощью радиосвязи 11 окружного коммуникационного центра по всей Японии.

Рис. 3-3.



Рис. 3-4.



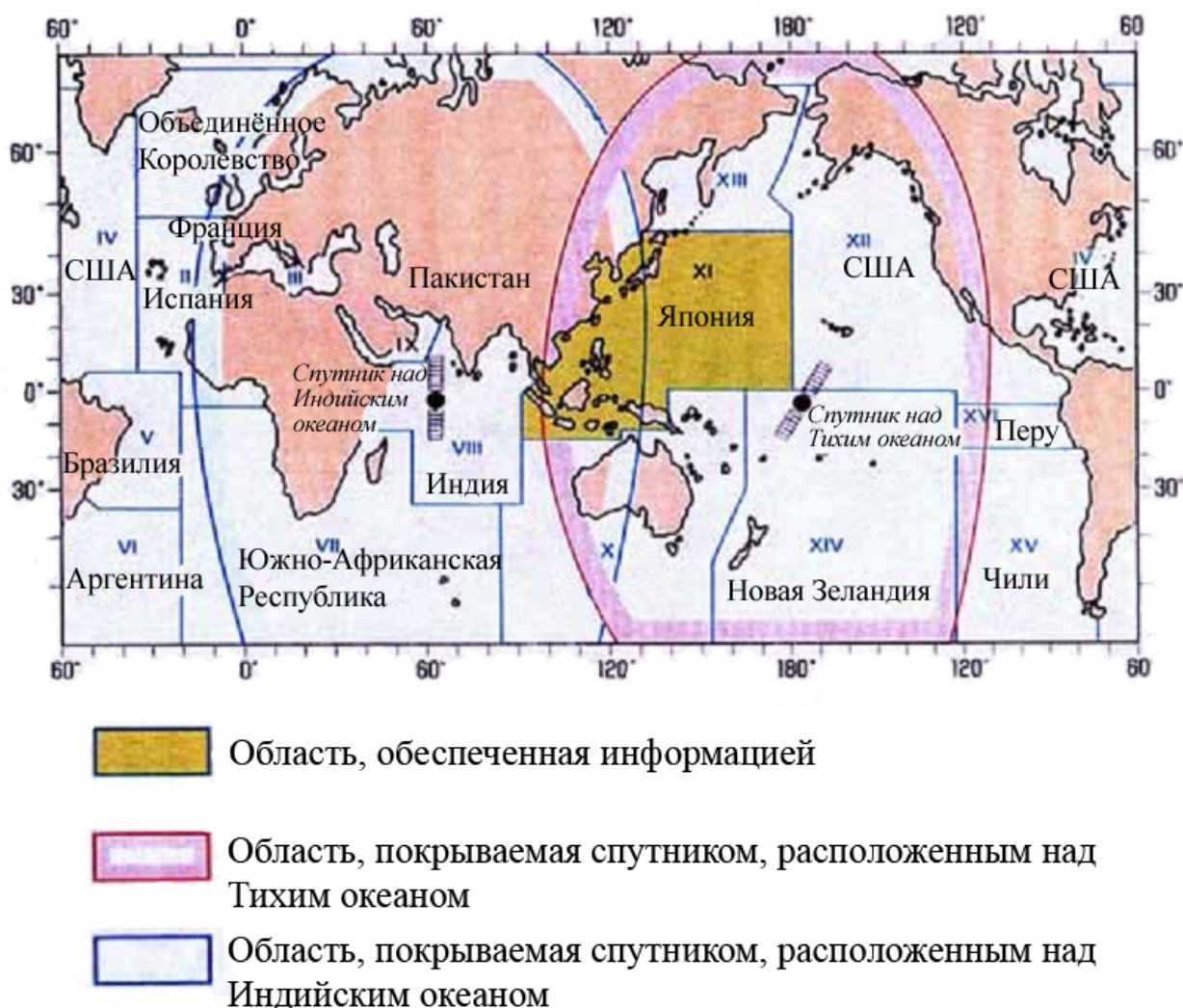
Глава 2. Навигационные предупреждения

1. Навигационные предупреждения НАВАРЕА

Весь мир разбит на 16 районов, каждый район относится к соответствующей стране-координатору, которая несет ответственность за сбор и передачу информации об этом районе. Япония является координатором НАВАРЕА XI.

Навигационные предупреждения НАВАРЕА XI передают экстренную информацию, необходимую для безопасного плавания морских судов, курсирующих в океане, с помощью метода автоматической печати и беспроводной связи Морзе через спутник ИНМАРСАТ, запущенный на геостационарную орбиту.

Рис. 3-5.

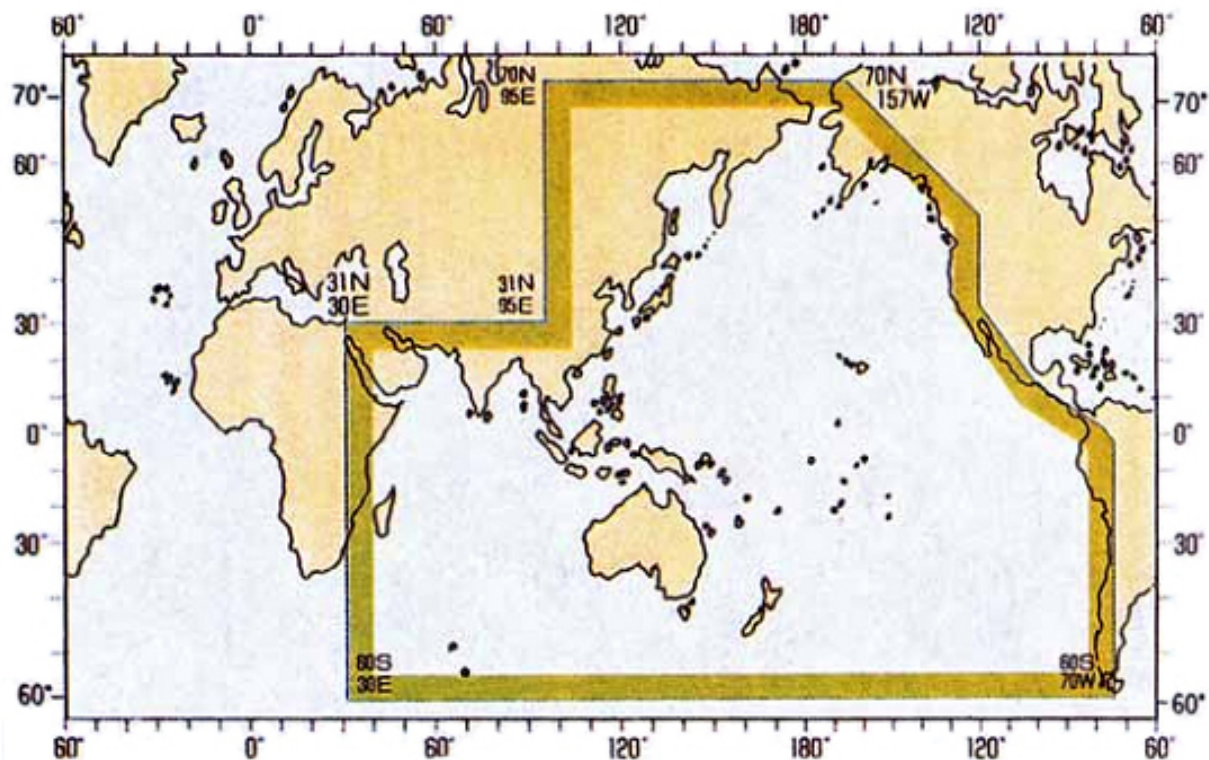



2. Японские навигационные предупреждения

Японские навигационные предупреждения передают экстренную информацию, необходимую для безопасного плавания японских судов, курсирующих в районах Тихого океана, Индийского океана и в окрестностях разных морских районов.

Домашняя страница Интернет: <http://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/nmj.html>

Рис. 3-6



 Область, обеспеченная информацией

3. Навигационные предупреждения районных штабов морской безопасности, навигационные предупреждения отделов морской безопасности. Информация о морском судоходстве

Районные штабы морской безопасности, отделы морской безопасности и информационные сообщения о движении морских судов передают экстренную информацию, необходимую для безопасного плавания морских судов, заходящих в береговые порты Японии, на которые распространяется действие Закона о портовых правилах, и курсирующих в прилегающих к ним морских районах (информация о движении морских судов предоставляется только районам интенсивного судоходства), с помощью радиосвязи и т.п.

Рис. 3-7



Информация о движении морских судов
Информационные транспортные центры морских судов

Название	Позывное имя	Тип радиоволны для коммуникации и радиосвязи (кГц, канал, ОВЧ)			Время связи	Время обслуживания	Примечания
		Для звонка и ответа	Для связи	Для радиосвязи			
Токио Ван	ТОКИО MARTIS	Канал 13, 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1665 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 15 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Каннодзаки
Порт Нагоя	Радар Нагоя Харбор	Канал 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1665 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Нагоя/Киндзё
Исе Ван	ИСЕВАН MARTIS	Канал 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1665 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Ираго Мисаки/Кояма
Осака Ван	ОСАКА MARTIS	Канал 13, 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1651 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Эсаки
Бисан Сето	БИСАН MARTIS	Канал 13, 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1651 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Аонояма
Курусима Кайкё	КУРУСИМА MARTIS	Канал 13, 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1651 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Имабари/Охама
Каммон Кайкё	КАММО Н MARTIS	Канал 13, 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1651 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянн о	В течении 15 мин. с 0 мин. и 30 мин. каждого часа (японский) В течении 15 мин. с 15 мин. и 45 мин. каждого часа (английский)	Транспортная сигнальная станция Каммон/Осето

Транспортный сигнальный центр морских судов

Название	Позывное имя	Тип радиоволны для коммуникации и радиосвязи (кГц, канал, ОВЧ)			Время связи	Время обслуживания	Примечания
		Для звонка и ответа	Для связи	Для радиосвязи			
Осака Ван	РАДАР ОСАКА ХАРБОР	Канал 16	Канал 14, 22	НЗЕ 1665 (японский) НЗЕ 2019 (английский)	Постоянно	В течении 10 мин. с 20 мин. каждого часа между 0400 и 2000 (английский); В течении 10 мин. с 30 мин. каждого часа между 0400 и 2000 (японский)	
Кобе		Канал 16	Канал 14	—	Постоянно	—	
Хонмоку	РАДАР КЕЙХИН ХАРБОР	Канал 16	Канал 14	—	Постоянно	—	
Сиохама		Канал 16	Канал 14	—	Постоянно	—	
Токио район 13	Токио район 13	Канал 16	Канал 14	—	Постоянно	—	
Тиба	Радар Тиба Харбор	Канал 16	Канал 14	—	Постоянно	—	
Макияма	Радар Докай Харбор	Канал 16	Канал 14, 22	—	Постоянно		

Навигационные предупреждения районных штабов морской безопасности и навигационные предупреждения отделов морской безопасности

Тип	Время начала повторных трансляции	Название береговой станции
		НЗЕ радиоволна канал 16, канал 12
Радиосвязь (на японском, при необходимости на английском)	10:02:40 / 16:02:40	Модзи
	10:10:00 / 16:10:00	Нагоя, Наха
	10:15:00 / 16:15:00	Ниигата, Хиросима
	10:20:00 / 16:20:00	Ёкогама, Майдзуру, Кагосима
	10:25:00 / 16:25:00	Отару
	10:32:40 / 16:32:40	Сиогама, Кобе

Глава 3. Информационные службы в Токийском заливе, заливе Исе и Осака, в районах Бисан Сето, Курусима Кайкё, Каммон Кайкё и в порту Нагоя

1. Центр транспортной консультативной службы Токийского залива (Токио MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы •Погодные условия (Каммон Дзаки, Идзу Осима (Кадзахаядзаки), Суносаки, Цуругисаки, Хонмоку, запрашиваемый район Токио № 13) •Ограничения движения судов по морским путям. •Проблемы с маяком •Морские аварии •Строительство и другие работы •Другое 	Частота: японский: 1,665 кГц, английская: 2,019 кГц Название: Токио Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин. английский: каждый час с 15 до 30 мин.
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •Ограничения движения судов по морским путям •Крупномасштабные морские аварии •Другое 	Частота: японский: 1,665кГц, английский: 2,019 кГц Название: Токио Martis Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Ограничения движения судов по морским путям •Погодные условия (Каммон Дзаки, Идзу Осима, (Кадзахаядзаки), Суносаки, Цуругисаки, Хонмоку, запрашиваемый район Токио № 13) 	<ul style="list-style-type: none"> • Телефон: 046-843-0621 • Телефон: 046-844-4521
		Служба факсимильной связи	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Ограничения движения судов по морским путям •Погодные условия (Каммон Дзаки, Идзу Осима, (Кадзахаядзаки), Суносаки, Цуругисаки, Хонмоку, запрашиваемый район Токио № 13) 	<ul style="list-style-type: none"> • Телефон: 046-844-2055
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/
	Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Местонахождения судов •Движение других судов •Другое 		
	Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> •Рыболовные лодки в процессе операции •Способ навигации •Другое 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Токио Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и 22 • Телефон: 046-843-3622 	
Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Оповещение для предотвращения столкновения •Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске •Оповещение про внесение поправок в способы навигации •Другое. 			
Контроль движения судов	<ul style="list-style-type: none"> • Прием информации о движении судов и инструкции относительно морского судоходства основанные на Законе о Безопасности морского судоходства - Подлежащие суда: Большие суда и т.п. • Прием информации о движении судов и навигационные рекомендации - Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (за исключением больших судов) 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ - Название: Йокохама Хоан (JGC) - Частота: канал 12 и канал 16 • DSC: 004310301 • Телефон: 046-843-8622~4 • Факс: 046-844-4720 • Другое 		

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> • Большие суда • Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (за исключением больших судов) • Суда с валовой регистровой вместимостью 100 тонн или больше и максимальной вместимостью в 30 или больше человек (общее количество пассажиров, команды и других на борту) 	<ol style="list-style-type: none"> (1) Название судна и его валовая регистровая вместимость (2) Время пребывания (Японское ПВ) (3) Аббревиатура пересекаемой линии или линия пересечения или приблизительное местонахождение относительно главной цели (4) Пункт назначения 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Токио Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и 22 • Телефон: 0468-43-86223~4

2. Центр транспортной консультативной службы залива Исе (Исе MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> • График прохода больших судов в фарватер • Имеющийся и плановый сигнал управления • Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы • Погодные условия (Ирагомисаки, Дадзэудзаки, Маисака) • Текущее состояние движения • Рыболовные лодки в процессе операции • Морские аварии • Строительство и другие работы • Вспомогательные пособия по навигации • Ограничения движения судов по морским путям. • Проблемы с маяком • Другое 	<p>Частота: японский: 1,665 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Исеван Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 15 до 30 мин. и с 45 до 00 мин. английский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин.</p>
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> • Ограничения движения судов по морским путям • Морские аварии • Другое 	<p>Частота: японский: 1,665кГц, английский: 2,019 кГц Название: Исеван Martis Время радиовещания: при необходимости</p>
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> • Ограничения движения судов по морским путям • График прохода больших судов в фарватер • Имеющийся и плановый сигнал управления • Погодные условия (Ирагомисаки, Дадзэудзаки, Маисака) 	<ul style="list-style-type: none"> • Телефон: 0531-34-2666 • Телефон: 0531-34-2333
		Служба факсимильной связи	(Подтверждение регулярного радиовещания)	• Телефон: 0531-34-2888 URL:
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/
		Информационный сигнал	• Движение больших судов	• Электрический сигнальный щит
		Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> • Местонахождения судов • Движение других судов • Другое 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Исеван Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и 22 • Телефоны: 0531-34-2445 0531-34-2446
		Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> • Рыболовные лодки в процессе операции • Способ навигации • Другое 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Нагоя Хоан (JNT) • Частота: канал 12 и канал 16 • DSC: 004310401 • Телефон: 0531-34-2443 • Факс: 0531-34-2444 • Другое
Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> • Оповещение для предотвращения столкновения • Оповещение о избегании хода на мели, а также о другом риске • Оповещение про внесение поправок в способы навигации • Другое. 			
Контроль движения судов		<ul style="list-style-type: none"> • Прием информации о движении судов и инструкции относительно морского судоходства, основанные на Законе о Безопасности морского судоходства Подлежащие суда: Большие суда и т.п. • Прием информации о движении судов и навигационные рекомендации Подлежащие суда: Большие суда и т.п. (1) Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (За исключением больших судов) (2) Суда, общая длина которых 200 м., тянущие или толкающие объекты длиной 150 м. или больше. (2) Суда, общая длина которых 130 м. или больше • Прием информации о движении судов Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше, и меньше, чем 10,000 тонн (за исключением больших судов, общая длина которых меньше 130 м.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Нагоя Хоан (JNT) • Частота: канал 12 и канал 16 • DSC: 004310401 • Телефон: 0531-34-2443 • Факс: 0531-34-2444 • Другое 	
		• Сигнальный контроль на фарватере Ираго, основанный на Законе о Безопасности морского судоходства	• Электрический сигнальный щит	

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> • Большие суда • Суда с валовой регистровой вместимостью 1,000 тонн или больше (За исключением больших судов) 	<ol style="list-style-type: none"> (1) Название судна (2) Аббревиатура пересекаемой линии (3) Время пребывания (Японское ПВ) (4) Полная длина (5) Порт назначения (6) Другое 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОВЧ • Название: Исеван Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и 22 • Телефон: 0531-34-2443

3. Центр транспортной консультативной службы залива Осака (Осака MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы •Погодные условия (Есаки и Дзидзодзаки) •Рыболовные лодки в процессе операции •Ограничения движения судов по морским путям. •Проблемы с маяком •Морские аварии •Строительство и другие работы •Другое 	Частота: японский: 1,650 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Осака Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 15 до 30 мин. и с 45 до 00 мин. английский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин.
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •Ограничения движения судов по морским путям. •Крупномасштабные морские аварии •Другое 	Частота: японский: 4,650 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Осака Martis Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Ограничения движения судов по морским путям •Погодные условия (Есаки и Дзидзодзаки) 	<ul style="list-style-type: none"> •Телефоны: 0799-82-3044 (На данный день) 0799-82-3043 (На следующий день) •Телефон: 0799-82-3040
		Служба факсимильной связи	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Ограничения движения судов по морским путям •Рыболовные лодки в процессе операции Погодные условия (Есаки и Дзидзодзаки) •Другое 	<ul style="list-style-type: none"> •Телефон: 0799-82-3046
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/
	Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Местонахождения судов •Движение других судов •Другое 		
	Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> •Рыболовные лодки в процессе операции •Способ навигации •Другое 	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОБЧ •Название: Осака Martis •Частота вызова: канал 16 •Частота связи: канал 14 и канал 22 •Телефон:0799-82-3030~1 	
	Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Оповещение для предотвращения столкновения •Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске •Оповещение про внесение поправок в способы навигации •Другое. 		
	Контроль движения судов	<ul style="list-style-type: none"> •Прием информации о движении судов и инструкции относительно морского судоходства, основанные на Законе о Безопасности морского судоходства Подлежащие суда: Большие суда и т.п. •Прием информации о движении судов и навигационные рекомендации Подлежащие суда: (1) Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (За исключением больших судов) (2) Суда, общая длина которых 200 м., тянущие (или толкающие) объекты длиной 150 м. или больше •Прием информации о движении судов Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше, и меньше чем 10,000 тонн (За исключением больших судов) 	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОБЧ •Название: Кобе Хоан (JGD) •Частота: канал16 •DSC: 004310501 	

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> •Большие суда •Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше (За исключением больших судов) •Суда, общая длина которых 200 м., тянущие (или толкающие) объекты длиной 100 м. или больше 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Название судна 2) Время пребывания (Японское ПВ) 3) Аббревиатура пересекаемой линии 4) Другое (длина тянущего (или толкающего объекта), и т.п.) 	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОБЧ •Название: Осака Martis •Частота вызова: канал 16 •Частота связи: канал 14 и 22 •Телефон:0799-82-3030~1

4. Центр транспортной консультативной службы района Бисан Сето (Бисан MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> • График прохода больших судов в фарватер • Имеющийся контрольный сигнал, используемый для фарватера Мидзусима и предварительное уведомление • Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы • Рыболовные лодки в процессе операции • Ограничения движения судов по морским путям. • Проблемы с маяком • Морские аварии • Строительство и другие работы • Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Бисан Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин. английский: каждый час с 15 до 30 мин. и с 45 до 00 мин.
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> • Ограничения движения судов по морским путям. • Крупномасштабные морские аварии • Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Бисан Martis Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> • График прохода больших судов в фарватер • Имеющийся контрольный сигнал, используемый для фарватера Мидзусима и предварительное уведомление • Ограничения движения судов по морским путям • Метеорологические данные (Аонояма, Мидзусима, Симоцуи и Дзиродзаки) 	<ul style="list-style-type: none"> • Телефоны: 0877-49-5166 (на данный день) 0877-49-5167 (на следующий день) • Телефон: 0877-49-1041
		Служба факсимильной связи	(Подтверждение регулярного радиовещания)	• Телефон: 0877-49-1199
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/
		Информационный сигнал	<ul style="list-style-type: none"> • Движения больших судов в точке пересечения фарватера Мидзусима • Другое 	• Электрическое табло
		Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> • Местонахождения судов • Движение других судов • Другое 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОБЧ • Название: Бисан Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и 22 • Телефон: 0877-49-2220~1
		Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> • Рыболовные лодки в процессе операции • Способ навигации • Другое 	
		Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> • Оповещение для предотвращения столкновения • Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске • Оповещение про внесение поправок в способы навигации • Другое. 	
Контроль движения судов		<ul style="list-style-type: none"> • Прием информации о движении судов и инструкции относительно морского судоходства, основанные на Законе о Безопасности морского судоходства Подлежащие суда: Большие суда и т.п. • Прием информации о движении судов и навигационные рекомендации Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (За исключением больших судов) • Прием информации о движении судов Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше (суда, общая длина которых 70 м. или больше, пересекающие фарватер Мидзусима) (За исключением больших судов) 	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОБЧ • Название: Кобе Хоан (JGD) • Частота: канал 12 и канал 16 • DSC: 004310501 • Радиотелефон ОБЧ • Название: Хиросима Хоан (JNE) • Частота: канал 12 и канал 16 • DSC: 004310601 • Телефон: 0877-49-2220~1 • Факс: 0877-49-1413 • Другое 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Сигнальный контроль на фарватере Мидзусима основанный на Законе о Безопасности морского судоходства • Сигнальный контроль на фарватере Мидзусима основанный на Законе Регулирования Хандор 	• Электрическое табло	

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> • Большие суда • Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше (суда, общая длина которых 70 м. или больше, пересекающие фарватер Мидзусима) (За исключением больших судов) 	1) Название судна (2) Время пребывания (Японское ПВ) (3) Аббревиатура пересекаемой линии	<ul style="list-style-type: none"> • Радиотелефон ОБЧ • Название: Бисан Martis • Частота вызова: канал 16 • Частота связи: канал 14 и канал 22 • Телефон: 0877-49-2220~1

5. Центр транспортной консультативной службы района Курусима Кайкё (Курусима MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> График прохода больших судов в фарватер Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы Погодные условия (Цусима, Имабари и Такаикамисима) Рыболовные лодки в процессе операции Ограничения движения судов по морским путям. Проблемы с маяком Строительство и другие работы <ul style="list-style-type: none"> Морские аварии Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Курусима Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 15 до 30 мин. и до 45 мин. английский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин.
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> Ограничения судоходства в фарватере Крупномасштабные морские аварии Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Курусима Martis Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> График прохода больших судов в фарватер Ограничения движения судов по морским путям. 	<ul style="list-style-type: none"> Телефон: 0898-31-3636
			<ul style="list-style-type: none"> Погодные условия (Цусима, Охана и Такаикамисима) 	<ul style="list-style-type: none"> Телефон: 0898-31-8177
		Служба факсимильной связи	(Подтверждение регулярного радиовещания)	<ul style="list-style-type: none"> Телефон: 0898-31-4646
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/
		Информационный сигнал	<ul style="list-style-type: none"> Движения больших судов вблизи Канала в фарватере пролива Курусима Другое 	<ul style="list-style-type: none"> Электрическое табло
		Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> Местонахождение судов Движение других судов Другое 	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОБЧ Название: Курусима Martis Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и канал 22 Телефон: 0898-31-9000
		Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> Рыболовные лодки в процессе операции Способ навигации Другое 	
Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> Оповещение для предотвращения столкновения Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске Оповещение про внесение поправок в способы навигации Другое. 			
Контроль движения судов	<ul style="list-style-type: none"> Прием информации о движении судов и навигационные инструкции, основанной на Законе о Безопасности морского судоходства. Подлежащие суда: Большие суда и т.п. Прием информации о движении судов и навигационные рекомендации Подлежащие суда: (1) Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн или больше (За исключением больших судов) (2) Суда, общая длина которых 200 м., тянущие (или толкающие) объекты длиной 100 м. или больше <ul style="list-style-type: none"> Прием информации о движении судов Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше, и меньше чем 10,000 тонн (За исключением больших судов)	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОБЧ Название: Хиросима Хоан (JNE) Частота: канал 12 и канал 16 DSC: 004310601 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОБЧ Название: Кобе Хоан (JGE) Частота: канал 12 и канал 16 DSC: 004310501 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Телефон: 0898-31-9000 Факс: 0898-31-9666 Другое 		

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> Большие суда Суда с валовой регистровой вместимостью 1,000 тонн или больше (За исключением больших судов) Суда, общая длина которых 200 м., тянущие (или толкающие) объекты длиной 100 м. или больше 	(1) Название судна (2) Время пребывания (Японское ПВ) (3) Аббревиатура пересекаемой линии (4) Другое а. Длина: для судов тянущих или толкающих объекты б. Пункт назначения: для судов, не запрашивающих информацию о морских путях	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОБЧ Название: Курусима Martis Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и канал 22 Телефон: 0898-31-9000

6. Центр транспортной консультативной службы района Каммон Кайкё (Каммон MARTIS)

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Имеющийся и плановый контрольный сигнал •Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы •Погодные условия (Хесаки и Даibaхария) •Ограничение или запрещение судоходства в фарватере •Проблемы с маяком •Морские аварии •Строительство и другие работы •Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Каммон Martis Время радиовещания: японский: каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин. английский: каждый час с 15 до 30 мин. и с 45 до 00 мин.
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> •Ограничение или запрещение судоходства в фарватере •Крупномасштабные морские аварии •Другое 	Частота: японский: 1,651 кГц, английский: 2,019 кГц Название: Каммон Martis Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> •График прохода больших судов в фарватер •Ограничение или запрещение судоходства в фарватере 	•Телефон: 093-381-3399
		Служба факсимильной связи	(Подтверждение регулярного радиовещания)	•Телефон: 093-372-2741
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/
		Информационный сигнал	<ul style="list-style-type: none"> •Движение больших судов возле фарватеров Осето и Каммон •Другое 	•Электрическое табло
	Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Местонахождение судов •Движение других судов •Рыболовные лодки в процессе операции 	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОВЧ Название: Каммон Martis Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и канал 22 •Телефон: 093-372-0099 	
	Информация о движении судов	<ul style="list-style-type: none"> •Рыболовные лодки в процессе операции •Способ навигации •Другое 		
	Информация о якорной стоянке	•Положение судов стоящих на якоре в северном морском районе Муцуресима и в районе Хесаки		
	Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> •Оповещение для предотвращения столкновения •Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске •Оповещение про внесение поправок в способы навигации •Предупреждение для координации навигации на Хяятомосето •Другое 		
Контроль движения судов	<ul style="list-style-type: none"> •Прием доклада о продвижении на основе Закона о правилах порта Подлежащие суда: (1) Суда с валовой регистровой вместимостью 10,000 тонн (3,000 тонн для нефтяных танкеров) или больше, которые намерены проходить Канал Хяятомосето •Прием доклада о продвижении Подлежащие суда: Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше ((1) исключение) •Контрольный сигнал на Канале Хяятомосето, на основе Закона о правилах порта 	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОВЧ Название: Модзи Хоан (JNR) Частота: канал 12 и канал 16 •DSC: 004310701 •Телефон: 093-372-0099 •Факс: 093-381-4499 •Другое 		
			•Сигнал на электрическом табло (Канал Хяятомосето)	

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
Суда с валовой регистровой вместимостью 3,000 тонн или больше (1,000 тонн, для судов, входящих или выходящих из Сейтецу Тобата Хакути через фарватер Тобата)	(1) Название судна (2) Время пребывания (Японское ПВ). (3) Аббревиатура пересекаемой линии или номер кода причала	<ul style="list-style-type: none"> •Радиотелефон ОВЧ •Название: Каммон Martis •Частота вызова: канал 16 •Частота связи: канал 14 и 22 •Телефон: 093-372-0099

7. Центр транспортной консультативной службы порта Нагоя

Услуги		Описание	Способ связи и др.	
Службы информации о движении морских судов	Общая информация	Регулярное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> График прохода больших судов в фарватер Имеющийся контрольный сигнал и предварительное уведомление Предупреждение о погодных условиях и предлагаемые советы Погодные условия (Волнорез, защищающий восточную часть от центрального штормового нагона) Проблемы с маяком Строительство и другие работы Ограничения или запрещение судоходства в фарватере Морские аварии Другое 	Частота: (японский): 1,665 кГц, Английский: 2,019 кГц Название: Радар Нагоя-Харбор Время радиовещания: Японский: Каждый час с 00 до 15 мин. и с 30 до 45 мин. Английский: Каждый час с 00 до 15 мин. и до 45 мин
		Специальное радиовещание	<ul style="list-style-type: none"> Ограничения судоходства в фарватере Крупномасштабные морские аварии Другое 	Частота: 1,665 кГц Название: Радар Нагоя-Харбор Время радиовещания: при необходимости
		Телефонная служба	<ul style="list-style-type: none"> График прохода больших судов в фарватер Контрольный сигнал и предварительное уведомление Ограничение или запрещение судоходства в фарватере 	<ul style="list-style-type: none"> Телефон: 052-398-0714
		Служба факсимильной связи	(Подтверждение регулярного радиовещания)	<ul style="list-style-type: none"> Телефон: 052-398-1379
		Интернет	(Подтверждение регулярного радиовещания)	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/
		Информационный сигнал	<ul style="list-style-type: none"> Движение рейсов судов вблизи точек пересечения в фарватере 	<ul style="list-style-type: none"> Электрическое табло
		Индивидуальная информация	<ul style="list-style-type: none"> Местонахождения судна Движения других судов Другое 	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОВЧ: Название: Радар Нагоя-Харбор Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и канал 22 Телефон: 052-398-0712
		Специальная информация	<ul style="list-style-type: none"> Оповещение для предотвращения столкновения Оповещение о избегание хода на мели, а также о другом риске Оповещение про внесение поправок в способы навигации Другое 	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОВЧ: Название: Радар Нагоя-Харбор Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и канал 22 Телефон: 052-398-0712
Контроль движения судов	<ul style="list-style-type: none"> Прием доклада о продвижении на основе Морского Закона о движении судов Подлежащие суда: с валовой регистровой вместимостью 20,000 тонн (5,000 тонн для нефтяных танкеров) или больше 	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОВЧ: Название: Нагоя-Хоан (JNT) Частота: канал 12 и канал 16 DSC: 004310401 телефон: 052-398-0715 факс: 052-398-0716 Другое 		
	<ul style="list-style-type: none"> Контрольный сигнал на восточном, западном и северном фарватер, основанный на Законе о Безопасности морского судоходства 	<ul style="list-style-type: none"> Электрическое табло 		

Суда, обязующиеся предоставить отчеты	Детали отчета	Методы отчета
<ul style="list-style-type: none"> Суда с валовой регистровой вместимостью 5,000 тонн ли больше Суда с валовой регистровой вместимостью 5,000 тонн, которые покидают зону Киндзё 	<ol style="list-style-type: none"> Название судна и его валовая регистровая вместимость Время прохождения или время начала навигации Аббревиатура линии сообщения о местонахождении (только при входе в порт) Название карты места якорной стоянки Название фарватера, пересечение которого, запланировано 	<ul style="list-style-type: none"> Радиотелефон ОВЧ: Название: Радар Нагоя-Харбор Частота вызова: канал 16 Частота связи: канал 14 и 22 Телефон: 052-398-0712

Глава 4. Информация в порту

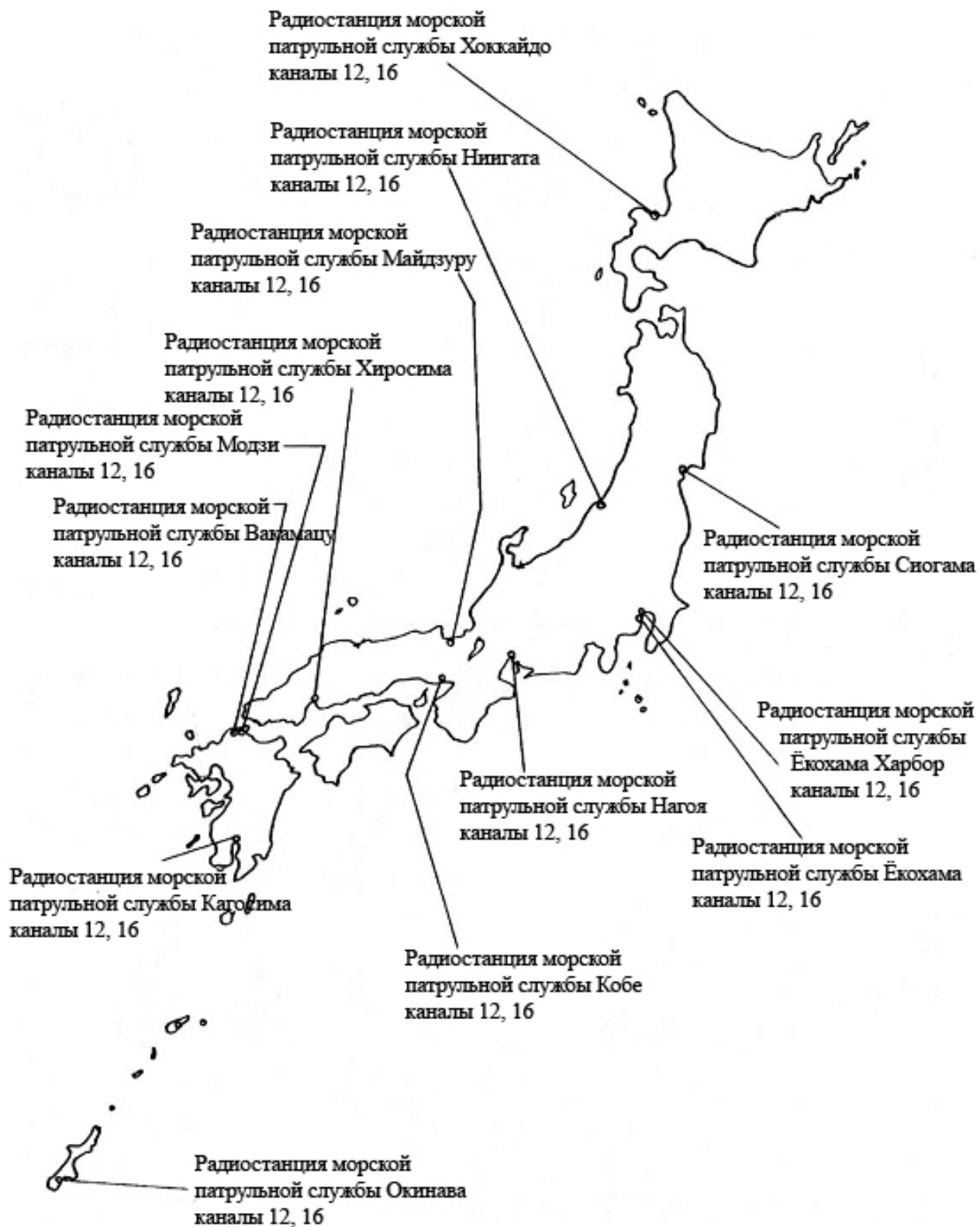
1. Портовая связь

15 станций, расположенных по всей Японии, рассылают судам различную информацию о прибывших судах и карантинной инспекции, для обеспечения безопасности судоходства в таких портах как Кейхин и Нагоя с интенсивным судоходством.

Позывной	Частота вызова	Рабочая частота	Ответственный порт
JNL Радиостанция морской патрульной службы Хоккайдо	156.8 МГц	156.6 МГц	Немуро Румои Томакомаи Кусиро Муроран Вакканаи Отару Хакодате
JNN Радиостанция морской патрульной службы Сиогама	156.8 МГц	156.6 МГц	Хагинохе Камаиси Сендай-Сиогама Онахама Аката-фунакава
Радиостанция морской патрульной службы Ёкохама Харбор	156.8 МГц	156.6 МГц	Кейхин Касима Кисарадзу Тиба Ёкосука Симидзу
JGC Радиостанция морской патрульной службы Ёкохама	156.8 МГц	156.6 МГц	
JNT Радиостанция морской патрульной службы Нагоя	156.8 МГц	156.6 МГц	Нагоя Ёккакити
JGD Радиостанция морской патрульной службы Кобе	156.8 МГц	156.6 МГц	Хансин Танабе Коти

Позывной	Частота вызова	Рабочая частота	Ответственный порт
Радиостанция морской патрульной службы Вакамацу	156.8 МГц	156.6 МГц	Каммон
JNR Радиостанция морской патрульной службы Модзи	156.8 МГц	156.6 МГц	Каммон Отиба Сасебо Наката Идзухара
JNC Радиостанция морской патрульной службы Майдзуру	156.8 МГц	156.6 МГц	Майдзуру Сакаи
JNV Радиостанция морской патрульной службы Ниигата	156.8 МГц	156.6 МГц	Ниигата Фусики-Тояма
JNU Радиостанция морской патрульной службы Кагосима	156.8 МГц	156.6 МГц	Кагосима Надзе
JNB Радиостанция морской патрульной службы Окинава	156.8 МГц	156.6 МГц	Наха

Радиостанция морской патрульной службы Хиросима	156.8 МГц	156.6 МГц	Уно Такамацу Сакаиде Ономити-Итосаки Куре Хиросима Токуяма-Кудамцу Иакуни Нихама Имабари Мацуяма
---	--------------	--------------	--

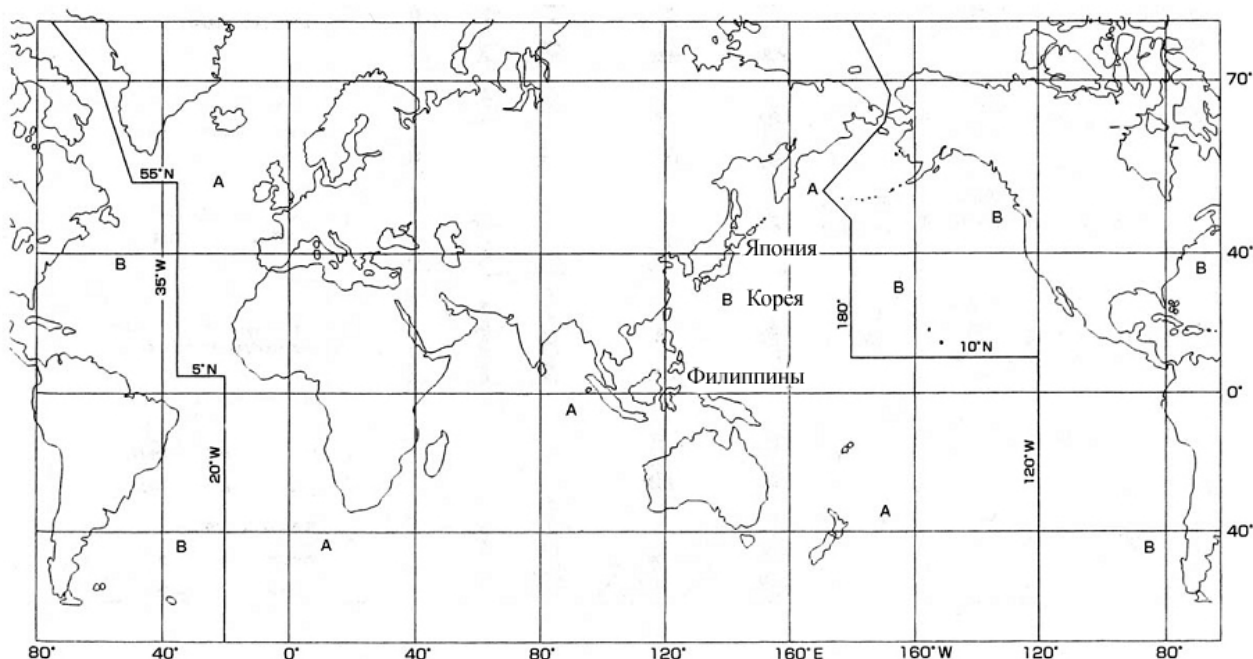


Глава 5. Система навигационных ограждений вдоль побережья Японии






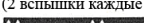
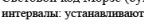
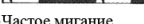










































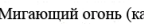
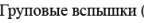





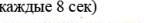

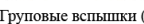
Используемая в Японии система навигационных ограждений относится к В-системе (ниже представлены объяснения данной системы). Навигаторам следует быть осторожными и не перепутать ее А-системой.

Мировые системы ограждений

Зона	Тип ограждения	Цвет		Светлый цвет	Основные страны	
		Главная часть	Корпус			
А	Обозначение сторон фарватера	Левая сторона	Красный	Красный	Красный	Германия, Объединенное Королевство, Франция, Испания, Южная Африка, Саудовская Аравия, Индия, Индонезия, Австралия, Китай, Россия
		Правая сторона	Зеленый	Зеленый		
В		Левая сторона	Зеленый	Зеленый	Зеленый	Канада, США, Мексика, Куба, Перу, Бразилия, Аргентина, Чили, Япония, Республика Корея, Филиппины
		Правая сторона	Красный	Красный	Красный	



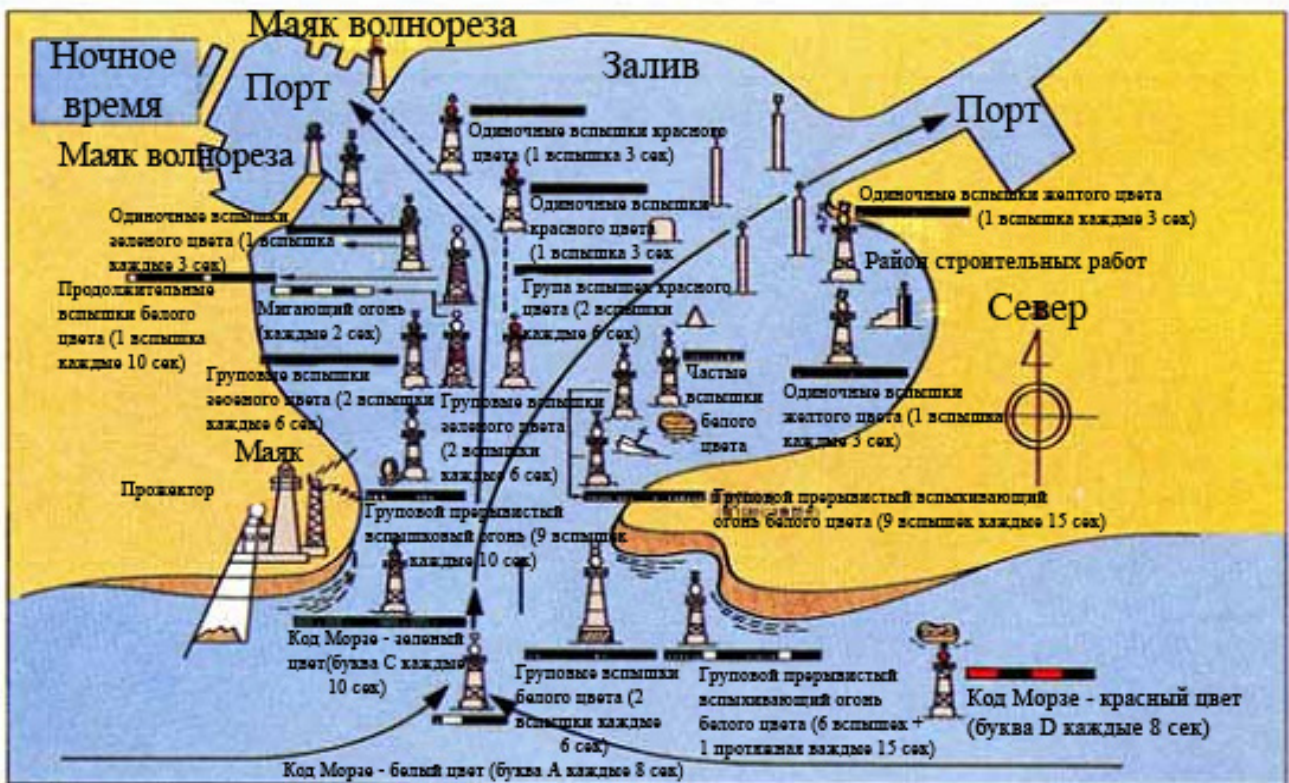
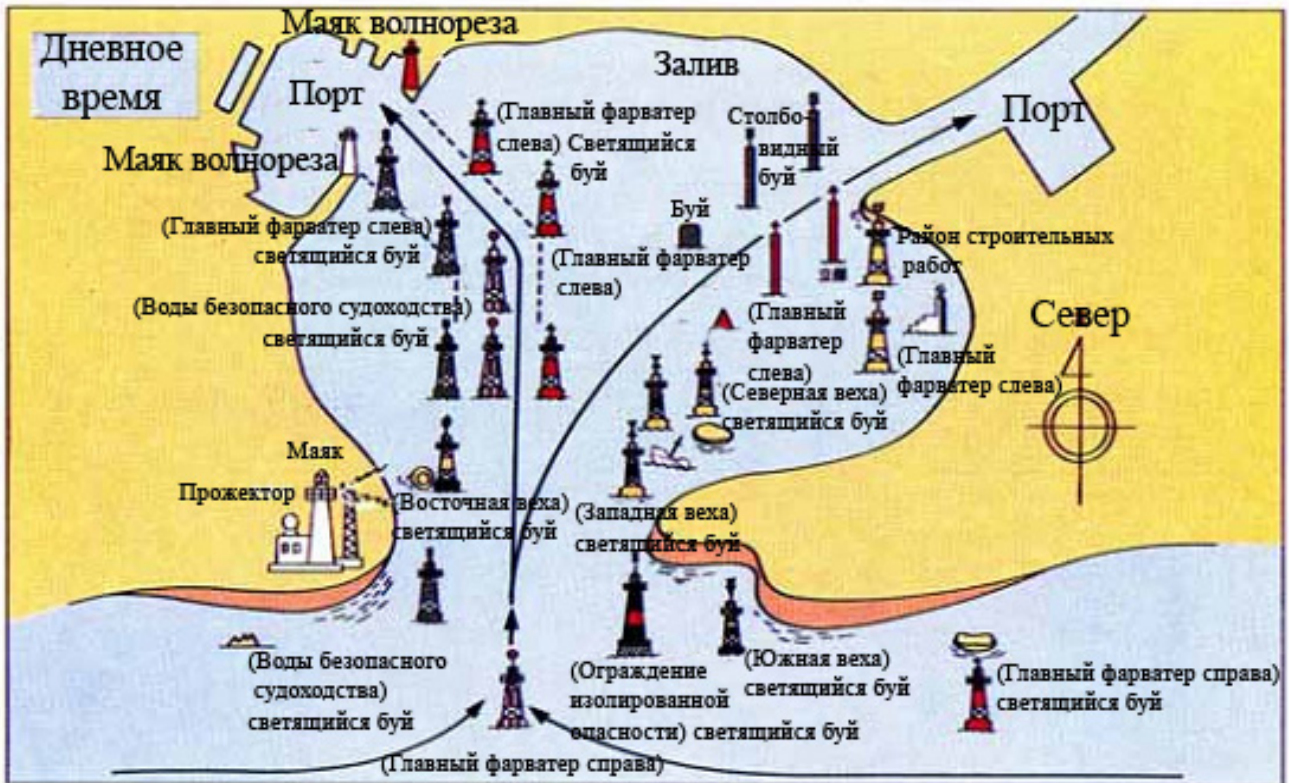
Система навигационных ограждений в Японии

Тип		Основная часть	Главная часть		Иллюстрация				Характерные фазы	
		Цвет	Цвет	Форма	Светящийся буй	Светящийся бакен	Буй	Бакен	Цвет огней	Характерное свечение
Обозначение сторон фарватера	Левая сторона фарватера	Зеленый	Зеленый	Цилиндр 1 шт.					Зеленый	Сигнальные вспышки (с интервалом 3, 4 и 5 сек)  Групповые вспышки (2 вспышки каждые 6 сек)  Световой код Морзе (буквы: A, B, C, D, интервалы: устанавливаются произвольно)  Частое мигание 
	Правая сторона фарватера	Красный	Красный	Конус 1 шт.					Красный	
	Главный фарватер слева	Одна зеленая горизонтальная полоса на красном фоне	Красный	Конус 1 шт.					Красный	Фиксированный групповой вспышковый огонь (2 вспышки + 1 вспышка каждые 7 секунд) 
	Главный фарватер справа	Одна красная горизонтальная полоса на зеленом фоне	Зеленый	Цилиндр 1 шт.					Зеленый	
Азимутальные ограждения	Северная вежа	Верхняя половина черного цвета и нижняя половина красного цвета	Черный	Два конуса, расположенные один над другим и оба направленные вверх					Белый	Частое мигание 
	Восточная вежа	Одна желтая горизонтальная полоса на черном фоне	Черный	Два конуса, расположенные один над другим и обращенные основаниями друг к другу					Белый	Групповой частовспыхивающий огонь (по 3 вспышки каждые 10 сек) 
	Южная вежа	Верхняя половина желтого цвета, нижняя - черного	Черный	2 конуса, расположенные один над другим, обращенные вниз					Белый	Групповой часто вспыхивающий огонь (6 вспышек + 1 протяжная каждые 15 сек) 
	Западная вежа	Лдна черная горизонтальная полоса на желтом фоне	Черный	2 конуса, расположенные один над другим и обращенные вершинами друг к другу					Белый	Групповой часто вспыхивающий огонь (9 вспышек каждые 15 сек) 
Ограждение изолированной опасности	Одна и больше красных горизонтальных полос на черном фоне	Черный	2 ромба, расположенные один над другим, обращенные вниз					Белый	Групповой часто вспыхивающий огонь (6 вспышек + 1 протяжная каждые 15 сек) 	
Ограждение безопасных вод	Красные и белые вертикальные полосы	Красный	Ромб 1 шт.					Белый	Мигающий огонь (каждые 2 сек)  Групповые вспышки (5 вспышек каждые 20 сек)  Световой код Морзе (буква A каждые 8 сек) 	
Специальные ограждения	Желтый	Желтый	X-образный 1 шт.					Желтый	Сигнальные вспышки  Групповые вспышки (5 вспышек каждые 20 сек)  Световой код Морзе (интервалы: устанавливаются произвольно, за исключением A и U) 	

Цель навигационных ограждений

Классификация		Цель
Ограждение буйми сторон фарватера	Буй левой стороны фарватера	Термин «буй левой стороны фарватера» обозначает сторону фарватера, которая находится слева по борту судна, идущего по транспортному пути или же в судоходных водах (с левой стороны, когда нос корабля обращен к водному истоку).
	Буй правой стороны фарватера	Термин «буй правой стороны фарватера» обозначает сторону фарватера, которая находится справа по борту судна, идущего по транспортному пути или же в судоходных водах (с правой стороны, когда нос корабля обращен к водному истоку).
	Главный фарватер слева	Когда фарватер разветвляется, и за правилами, главный фарватеров очевиден, в месте разветвления фарватера устанавливают этот буй. Он обозначает главный фарватер, находящийся слева от буя.
	Главный фарватер справа	В соответствии с вышеописанным принципом этот буй обозначает, что главный фарватер находится справа от буя.
Специальные ограждения буйми		Используется для ограждения районов ведения строительных, дноуглубительных и восстановительных работ, трубопроводов, а также в других специальных целях, таких обозначение местоположения океанографического буя.
Азимутальные навигационные ограждения	Северная вежа	Данный буй обозначает, что в указываемом буйми направлении имеются судоходные воды, вход или выход из фарватера, изгибы или соединения фарватеров. Он также обозначает, что в направлении, противоположном указываемому буйми, встречаются скалы, мели, обломки кораблекрушения и другие опасности.
	Восточная вежа	
	Южная вежа	
	Западная вежа	
Ограждение изолированной опасности		Обозначает небольшие препятствия. Несмотря на то, что периферийные воды, как правило, доступны для плавания, опасность может представлять небрежно выполненный проход.
Ограждение безопасных вод		Эти буйми устанавливают в наиболее важных местах и к ним относятся осевой буй фарватера и буйми, ограждающие безопасные воды при входе в порт или залив.

Примеры навигационных ограждений



Глава 6. Японская судовая система представления докладов (JASREP)

Большое количество судов, включая рудовозы, танкеры для перевоза нефтегрузов и рыболовные суда, постоянно плавают в периферийных водных зонах Японии, и аварии, вызванные этими судами, стоят многих человеческих жизней и потери многих ценностей каждый год.

Для разработки системы эффективного поиска и спасательных операций при таких авариях специалистам этой области необходима информация о маршруте судов.

AMVER, система предоставления докладов, используется в США с 1958 г. и большое количество судов, потерпевших в аварии, были спасены под положительным влиянием данной системы.

Согласно Международной Конвенции по поиску и спасению на море 1979 г. (Конвенция САР), пришедшей 25 июня 1985 г. для учреждения международной системы по поиску и спасению, должна быть установлена система предоставления докладов.

В ответ на такой шаг Агентство береговой охраны Японии 1 октября 1985 г утвердило «Японскую судовую систему представления докладов» (JASREP), систему докладов о местонахождении судов.

Система JASREP вполне совместима с американской системой AMVER, которая включает информацию о плане плавания, данные о положении судна и т.п., а также принимающая доклады с каждого судна, компьютеры которых, подключены к системе JASREP, что дает возможность Агентству береговой охраны Японии распознавать движения плывущего судна.

Участие в такой системе не обязательно и добровольно. Система является бесплатной, хотя и подключена ко всем радиотелефонным докладам, которые проходят через береговые радиостанции, относящиеся Агентству береговой охраны Японии. Вся информация о местонахождении судов и другие доклады, поступающие в Агентство береговой охраны Японии конфиденциальны, строго защищены и никогда не будут использоваться с целью, не имеющей отношение к поисково-спасательным операциям при аварии на море или ее предотвращении.

Эффективность системы JASREP служит развитию более надежных поисково-спасательных операций в случае возникновения аварий на море при содействии Агентства береговой охраны Японии и судов, участвующих в системе через компьютеры, что приведет к увеличению количества принимающих участие кораблей.

На данный момент Агентство береговой охраны Японии ожидает поступления докладов от многих кораблей.

1. Основные положения

(1) Название

Японская судовая система представления докладов судов (JASREP)

(2) Цель

Система JASREP предоставляет новейшую информацию о движение судов в случае кораблекрушений, для того чтобы:

① сократить промежуток времени между потерей контакта с судном и началом поисковых и спасательных операций в случае неполучения сигналов бедствия;

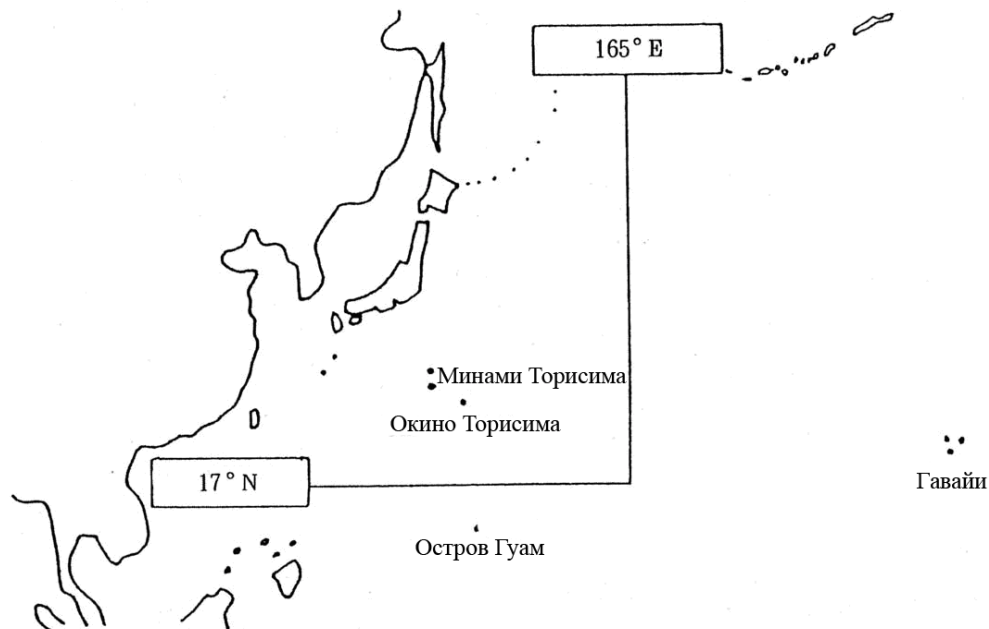
② предоставить возможность быстро определить суда, которые можно вызвать для оказания помощи;

③ быстро очертить минимальную зону поисков, в случае, если местонахождение попавшего в аварию судна неизвестно или не определено;

④ способствовать оказанию неотложной медицинской помощи или рекомендациям для судов без врача на борту.

(3) Район обслуживания

Район обслуживания системы JASREP представляет собой морской район, ограниченный 17-ой параллелью северной широты и 165-ым меридианом восточной долготы.



(4) Суда-участники

Любое судно, независимо от тоннажа, флага или класса может свободно участвовать в системе JASREP в период пребывания в зоне обслуживания системы. Участие в системе добровольное.

(5) Виды отчётности и сроки

Существует 4 разновидности JASREP отчётов: План плавания, Сообщение о местонахождении, Сообщение об отклонении и Окончательный отчёт.

① План плавания

План плавания содержит основную информацию, позволяющую определить местонахождения судна, и должен быть представлен к началу периода участия судна в данной системе. Таким образом, отчеты должны составляться при выходе судна из порта, пребывающего в зоне обслуживания, а также при входе судна в эту зону.

Примечание: Если План плавания представляется после выхода из порта или после входа в зону обслуживания, то это должно быть сделано как можно скорее. Если же План будет представлен до выхода из порта, то он может быть послан и в письменном виде.

② Сообщение о местонахождении

В Сообщении о местонахождении содержится информация для проверки пребывания судна в месте, указанном в Плане плавания. Поэтому первое сообщение должно быть представлено в течение первых двух часов после выхода из порта или входа в зону обслуживания, а последующие сообщения должны быть представлены не реже чем каждые 24 часа вплоть до отправки Окончательного отчёта.

Примечание 1: Если заранее известно, что сообщение будет представлено с задержкой, из-за изменения времени дежурства радиооператора или по другой причине, его, по возможности, следует послать раньше назначенного времени.

Примечание 2: Отчёты должны посылаться чаще, чем было обозначено выше, если судно находится в тяжёлых погодных условиях или в других неблагоприятных ситуациях.

③ Сообщение об отклонении

Сообщение об отклонении содержит информацию, необходимую для корректировки представленного ранее Плана плавания в тех случаях, когда корабль отклоняется от намеченного курса и План плавания меняется. Сообщения должны быть представлены каждый раз при отклонении корабля на 25 миль и больше от первоначального курса или при изменении порта назначения, а также при других изменений, приводящих к изменению Плана плавания

④ Окончательный отчёт

Окончательный отчёт содержит информацию об окончании участия в данной системе. Соответственно, такие отчёты должны быть представлены до или по прибытию в порт или же когда судно покидает зону обслуживания системы.

Примечание: Когда Окончательный отчёт отправляют после выхода из зоны обслуживания, то он должен быть отправлен как можно скорее. Если же отчёт отправляют по прибытию в порт, он может быть представлен в письменном виде.

Для процедуры отчетности, см. "примеры доклада"

(6) Как принять участие

Судно включают в данную систему после представления Плана Плавания, и исключают из системы одновременно с представлением Окончательного отчёта в Агентство морской безопасности Японии.

Примечание: Каждое судно, не включенное в систему, при выходе из порта или при входе в зону обслуживания JASREP пожелает частично пользоваться системой, для участия в системе JASREP оно может представить План плавания в любое время, когда бы ни было принято данное решение. Если судно захочет выйти из системы досрочно, это можно сделать, представив в любое время Окончательный отчёт.

Если в течение 24 часов после получения последнего отчёта судна, участвующего в системе, от него не поступят ни Отчёт о местонахождении, ни Окончательный отчёт, Агентство морской безопасности Японии приступит к проверке безопасности и местонахождения данного судна путём переговоров по радиотелеграфу и запросов, рассылаемых соответствующим береговым станциям, судовладельцам, агентам и находящимся поблизости судам.

В зависимости от обстоятельств, могут быть начаты поисковые и спасательные операции, так что Сообщение о месте нахождения и Окончательный отчёт должны быть предоставлены в обязательном порядке.

2. Процедура представления докладов

(1) Формат доклада

1) План плавания

План плавания							(Примечание)
(Обязательные данные)							
Название системы		Тип доклада					
JASREP		SP		//			
Названия судна		Позывной сигнал					(1)
A/		/		//			
Время отправления							(2)
B/		//					
Порт отправления							
G/		/		/		//	
Порт назначения		Предполагаемое время прибытия					
I/		/		/		//	
Информация о маршруте							
Способ навигации	Средняя скорость	Широта	Долгота	Предполагаемое время прибытия			
L/	RL	/	/	/	/	//	(3)
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
L/	RL	/	/	/	/	//	
До 65 знаков дополнительного текста							
X/				//			(4)
(Необязательные данные)							
Береговая радиостанция на данный момент		Следующая береговая станция (при наличии)					
M/		/		//			
Медицинское обеспечение на борту							
V/		//					(5)

Примечание:

(1) Графа А (Название судна, опознавательный сигнал и т.п.)

а. Название судна

Название судна должно быть написано каной или латинскими буквами сопровождаемые «N» или «Naiko».

б. Опознавательный сигнал и т.п.

Выражает опознавательный сигнал или название судна.

Пример1: A/NIHONMARU (N)/JJKN// для названия судна «Nihonmaru» и позывного сигнала «JJKN»

Пример2: A/KAIHOMARU (N)/105087// для названия судна «Kaihomaru» и номера судна «105087»

(2) Дата / время

Дата и время должны быть выражены группой из 6 цифр: число месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры). Используется японское время и группа

сопровождается буквой J.

Пример: В/201200J// для 12:00 20-го числа (японское время) Пример: 201200Z означает 1200 часов 20-го числа (по Гринвичу)

(3) Графа L (Информация о маршруте)

В соответствии с приведенными ниже объяснениями, сообщите данные о маршруте между точками поворота на предполагаемом маршруте:

В графах L необходимо указать по крайней мере три точки, максимум двенадцать знаков. Если судно входит в зону обслуживания, то в первой строке укажите широту, долготу точки входа и дату входа.

(Способ навигации)

Используйте буквы GC для ортодромии и буквы RL для локсодромии.

(Средняя скорость)

Укажите предполагаемую среднюю скорость до точки предполагаемого поворота, представив её в виде группы из трёх цифр, означающих целые значение и десятые доли узла.

Пример: 150 означает скорость 15,0 узлов

(Широта, долгота и плановое время прибытия)

Выразите их с помощью следующих примеров:

Пример 1: Выражает изменение курса указывающегося в широте и долготе.

L/RL/120/3438N/13951E/251200J// для скорости «12.0 узлов», широты «34°38'N», долготы «139°51'E» и предполагаемого время прибытия «12:00 25-го числа».

Пример 2: Выражает изменение курса указывающегося в стандартном изменении курса или прохождения указывающегося в коде.

L/RL/130/21/251400J// для скорости «13.0 узлов», стандартного изменения курса или прохождения указывающегося в коде «21» и предполагаемого время прибытия «14:00 25-го числа».

Примечание: Если изменяющаяся точка курса превышает 25 миль от точки стандартного изменения курса или прохождения, выражает изменение курса указывающегося в широте и долготе.

(Название берегового ориентира или морского района)

Укажите названия хорошо известных береговых ориентиров или морских районов. Эти названия не относятся к разряду важной информации, поэтому сообщите по необходимости.

(4) Графа X (пункты справки)

Они не являются обязательными, но при предоставлении отчета дают информацию о номере телефона судна, номер ЦПС, содержании груза и т.п.

Пример: X/61-1234/gasoline// для судов с телефонным номером «61-1234» и содержанием груза «gasoline»

(5) Графа V (Медицинское обеспечение на борту)

Выберите подходящее из следующего:

MD (врач), NURSE (медсестра)

Без медицинского оборудования на борту посадка на судно запрещается

2) Сообщение о местонахождении

План плавания				(Примечание)
(Обязательные данные)				
Название системы		Тип доклада		
JASREP		PR		//
Название судна		Позывной сигнал		(1)
A/		/		//
Время отправления				(2)
B/		//		
Широта		Долгота		
C/		/		//
(Необязательные данные)				
Курс на данный момент				(4)
E/		//		
Предполагаемая средняя скорость				
F/		//		
Береговая радиостанция на данный момент		Следующая береговая станция (при наличии)		
M/		/		//
До 65 знаков дополнительного текста				
X/				(5)

Примечание:

(1) Графа А (Название судна, опознавательный сигнал и т.п.)

а. Название судна

Название судна должно быть написано каной или латинскими буквами сопровождаемые «N» или «Naiko».

б. Опознавательный сигнал и т.п.

Выражает опознавательный сигнал или название судна.

Пример1: A/NIHONMARU (N)/JJKN// для названия судна «Nihonmaru» и позывного сигнала «JJKN»

Пример2: A/KAIHOMARU (N)/105087// для названия судна «Kaihomaru» и номера судна «105087»

(2) Графа В (Дата / время)

Дата и время должны быть представлены в виде группы из шести цифр, обозначающих число месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры). Используйте только всемирное время (время по Гринвичу). В конце группы из шести цифр, означающих дату и время, должна стоять буква Z.

Пример: 201200Z означает 1200 часов 20-го числа (по Гринвичу)

(3) Графа С (Широта и долгота)

а. Широта должна быть представлена в виде группы из четырёх цифр, обозначающих градусы и минуты, с буквой «N» в конце для северной широты.

Долгота должна быть представлена в виде группы из пяти цифр, обозначающих градусы и минуты, с буквой «Е» в конце для восточной долготы.

Пример: C/2511N/1250E// означает 25° 11' с. ш. и 125°05' в. д.

b. Выражает стандартное изменение курса или прохождения указывающихся в номере.

Пример: C/25// для стандартного изменения курса или прохождения указывающихся в номере «25»

(4) Графа E, F, M (Необязательные данные)

Эти данные полезны, но указывать их в докладе необязательно.

При составлении доклада в графе E укажите текущий курс судна в виде группы из трёх цифр, а в графе F оценочную среднюю скорость для всего прохода в виде группы из трёх цифр, означающих целые и десятые доли значения скорости в узлах.

Пример: E/333//for a course of 333°

F/123//for a speed of 12.3 knots

(5) Графа X (Справочные данные)

Это необязательно, но при составлении доклада укажите примерное время представления следующего сообщения.

Пример: X/251500Z// означает, что следующее сообщение будет отправлено в 1500 часов 25 числа (по Гринвичу).

3) Сообщение об отклонении

Сообщения об отклонении						(Примечание)
(Обязательные данные)						
Название системы		Тип доклада				
JASREP		DR		//		
Названия судна		Позывной сигнал				(1)
A/		/		//		
(Указать один или более пунктов из следующих необязательных пунктов)						(2)
Порт назначения		Предполагаемое время прибытия				
I/		/		//		
Route information						
	Способ навигации	Предполагаемая средняя скорость	Широта	Долгота e	Предполагаемое время прибытия	
L/	/	/	/	/	//	
L/	/	/	/	/	//	
Медицинское обеспечение на борту						
V/		//				
Береговая радиостанция на данный момент						
M/		//				
До 65 знаков дополнительного текста						
X/						

Примечание:

(1) Графа А (Название судна, опознавательный сигнал и т.п.)

а. Название судна

Название судна должно быть написано каной или латинскими буквами сопровождаемые «N» или «Naiko».

б. Опознавательный сигнал и т.п.

Выражает опознавательный сигнал или название судна.

Пример1: A/NIHONMARU (N)/JKN// для названия судна «Nihonmaru» и позывного сигнала «JKN»

Пример2: A/KAIHOMARU (N)/105087// для названия судна «Kaihomaru» и номера судна «105087»

(2) Данные отклонения

Заполните пункты изменений, если произошли изменения в плане курса плавания или другие, необходимые для оповещения, изменения.

Пример: I/SHIBA201200J// в случае изменения порта назначения с Токио на Тиба.

4) Окончательный отчет (FR : Final report)

Окончательный отчет			(Присечение)
(Обязательные данные)			
Название системы	Тип доклада		(1)
JASREP	FR	//	
Название судна	Позывной сигнал		
A/	/	//	
Порт прибытия	Время прибытия		(2)(3)
I/	/	//	
AMVER			(4)
Y/	//		
(Дополнительные данные)			
До 65 знаков дополнительного текста			(5)
X/			

Примечание:

(1) Графа А (Название судна, опознавательный сигнал и т.п.)

а. Название судна

Название судна должно быть написано каной или латинскими буквами сопровождаемые «N» или «Naiko».

б. Опознавательный сигнал и т.п.

Выражает опознавательный сигнал или название судна.

Пример1: A/NIHONMARU (N)/JKN// для названия судна «Nihonmaru» и позывного сигнала «JKN»

Пример2: A/KAIHOMARU (N)/105087// для названия судна «Kaihomaru» и номера судна «105087»

(2) Дата / время

Дата и время должны быть выражены группой из 6 цифр: число месяца (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры). Используется японское время и группа сопровождается буквой J.

Пример: В/201200J// для 12:00 20-го числа (японское время)Пример: 201200Z означает 1200 часов 20-го числа (по Гринвичу)

(2) Способ и место передачи сообщения

Как правило, отчет должен подаваться через радиотелеграфную связь местным прибрежным станциям Береговой охраны Японии, что является бесплатным.

Другими методами передачи оповещений Береговой охране Японии, за исключением радиотелеграфной связи, которая включает TELEX, являются письменные документы, телеграммы или телефоны общего пользования возле ближайшей станции береговой охраны, которые необходимо оплачивать самостоятельно.

Местные прибрежные станции



Место отправления TELEX

Береговая охрана Японии, Отдел по спасению и охране
Отдел контроля, Операционный центр управления
TELEX No.222-5193
(Ответный код: 2225193 JMSAHQJ)

Уполномоченные береговые радиостанции

Позывной сигнал	Частота вызова (кГц)	Рабочая частота (кГц)
Радиостанция морской патрульной службы Хоккайдо 004310101 JNL	F3E 156.6 MHz 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Сиогама 004310201 JNN	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Ёкохама 004310301 JGC	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Нагоя 004310401 JNT	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.45 МГц 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Кобе 004310501 JGD	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.45 МГц 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Хиросима 004310601 JNE	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Модзи 004310701 JNR	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Майдзуру 004310801 JNC	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Ниигата 004310901 JNV	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Кагосима 004311001 JNJ	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5
Радиостанция морской патрульной службы Окинава 004311101 JNB	F3E 156.6 МГц 156.8 МГц F1B 2189.5(DSC)	F3E 156.6 МГц F1B 2177(DSC) J3E 2150 2394.5

Глава 7. Связь в случае аварии

Береговая охрана Японии (БОЯ) контролирует частоту сигнала бедствия, соответствующей GMDSS, в круглосуточном режиме при помощи береговых станций и действующих патрульных судов, сохраняя систему в рабочем состоянии и находясь в полной готовности принимать соответствующие меры в любое время для обеспечения быстрого и своевременного оказания помощи на море.

За одно время с внедрением GMDSS, мы используем надземные объекты системы COSPAS / SARSAT.

Кроме того, БОЯ начинает операцию с ввода телефонного номера из 3-х цифр «118» с 1 мая 2000 г. Этот экстренный телефонный номер используется для сообщения об инцидентах и несчастных случаях на море.

Так как этот номер доступен с частных и общественных телефонов, набирайте «118», в случае морского происшествия или созерцания судна, ведущего себя подозрительно.

1. Передача сигналов бедствия

В случае возникновения аварии необходимо сразу же послать сообщение в ближайший отдел/пост морской безопасности.

Следует как можно точнее указать следующие данные:

- (1) Местонахождение
- (2) Название судна
- (3) Размер повреждений
- (4) Количество людей на борту (экипаж и пассажиры)
- (5) Информацию о количестве погибших и пропавших без вести
- (6) Тоннаж корабля
- (7) Наличие источников энергии для связи
- (8) Тип судна
- (9) Характер перевозимого груза
- (10) Морские и погодные условия на месте аварии

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
1й Региональный штаб морской безопасности	0134(27)0118
Отдел морской безопасности Хакодате	0138(42)1118
Станция морской безопасности Эсаси	0139(52)5118
Станция морской безопасности Сетана	01378(7)2634
Отдел морской безопасности Отару	0134(27)6118
Отдел морской безопасности Муроран	0143(23)0118
Станция морской безопасности Томакомаи	0144(33)0118
Станция морской безопасности Уракава	0146(22)9118
Отдел морской безопасности Кусиро	0154(22)0118
Отдел морской безопасности Румои	0164(42)9118
Станция морской безопасности Хироо	01558(2)0118
Отдел морской безопасности Вакканаи	0162(22)0118
Отдел морской безопасности Монбецу	0158(23)0118
Станция морской безопасности Абасири	0152(44)9118
Отдел морской безопасности Немуру	0153(24)3118
Станция морской безопасности Раусу	0153(87)2274
2й Региональный штаб морской безопасности	022(363)0111
Отдел морской безопасности Аомори	017(734)2421
Отдел морской безопасности Хатинохе	0178(33)1221
Отдел морской безопасности Камаиси	0193(22)3820
Станция морской безопасности Мияко	0193(62)6560
Отдел морской безопасности Мияги	022(363)0114
Станция морской безопасности Исиномаки	0225(22)8088
Станция морской безопасности Кесеммура	0226(22)7084

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
Станция морской безопасности Акита	018(845)1621
Станция морской безопасности Саката	0234(22)1830
Отдел морской безопасности Хукусима	0246(53)7111
3й Региональный штаб морской безопасности	045(211)0118
Отдел морской безопасности Ибараки	029(263)4118
Станция морской безопасности Касима	0299(92)2601
Отдел морской безопасности Тиба	043(301)0118
Станция морской безопасности Кисарадзу	0438(30)0118
Отдел морской безопасности Тёси	0479(21)0118
Станция морской безопасности Кацуура	0470(73)4999
Отдел морской безопасности Токио	03(5564)1118
Отдел морской безопасности Ёкохама	045(671)0118
Станция морской безопасности Кавасаки	044(266)0118
Станция морской безопасности Огасавара	04998(2)7118
Отдел морской безопасности Ёкосука	046(862)0118
Станция морской безопасности Сёнан	0466(22)4999
Отдел морской безопасности Симидзу	0543(53)0118
Станция морской безопасности Омаедзаки	0548(63)4999
Отдел морской безопасности Симода	0558(23)0118
4й Региональный штаб морской безопасности	052(661)1611
Отдел морской безопасности Нагоя	052(661)1615
Станция береговой воздушной безопасности аэропорта Тюбу	0569(38)8118
Станция морской безопасности Кинуура	0569(22)4999
Станция морской безопасности Микава	0532(34)0118

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
Отдел морской безопасности Ёккаити	059(357)0118
Отдел морской безопасности Овасе	0597(25)0118
Отдел морской безопасности Тоба	0597(25)0118
5й Региональный штаб морской безопасности	078(391)6551
Отдел морской безопасности Осака	06(6571)0221
Станция морской безопасности Сакаи	072(244)1771
Станция морской безопасности Кисивада	072(422)3592
Отдел морской безопасности Кобе	078(331)2027
Станция морской безопасности Нисиномия	0798(22)7070
Станция морской безопасности Нимедзи	079(231)0563
Отдел морской безопасности Вакаяма	073(402)5850
Станция морской безопасности Каковага	079(435)0671
Отдел морской безопасности Танабе	0739(22)2000
Станция морской безопасности Кайнан	073(492)0134
Станция морской безопасности Кусимото	0735(62)0226
Отдел морской безопасности Токусима	0885(33)2246
Отдел морской безопасности Коти	088(832)7111
Станция морской безопасности Сукумо	0880(65)8117
Станция морской безопасности Тосасимидзу	0880(82)0464
Станция береговой воздушной безопасности аэропорта	072(455)1235
6й Региональный штаб морской безопасности	082(251)5111
Отдел морской безопасности Мидзусима	086(444)9701
Отдел морской безопасности Тамано	0863(31)3423
Отдел морской безопасности Хиросима	082(253)3111

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
Отдел морской безопасности Янаи	0820(23)2250
Станция морской безопасности Ивакуни	0827(21)6118
Отдел морской безопасности Куре	0823(26)0118
Отдел морской безопасности Ономити	0848(22)2108
Станция морской безопасности Фукуяма	084(943)5950
Отдел морской безопасности Токуяма	0834(31)0110
Отдел морской безопасности Такамацу	087(821)7011
Станция морской безопасности Сёдосима	0879(82)1279
Станция морской безопасности Сакаиде	0877(46)5999
Отдел морской безопасности Мацуяма	089(951)1196
Отдел морской безопасности Имабари	0898(22)0118
Станция морской безопасности Ниихама	0897(32)0118
Отдел морской безопасности Увадзима	0895(22)1256
7й Региональный штаб морской безопасности	093(321)2931
Отдел морской безопасности Сендзакэ	0837(26)0241
Станция морской безопасности Хаги	0838(22)4999
Отдел морской безопасности Модзи	093(321)3215
Станция морской безопасности Симоносеки	0832(67)1711
Станция морской безопасности Убе	0836(21)2410
Станция морской безопасности Канда	093(436)3356
Отдел морской безопасности Вакамацу	093(761)2497
Отдел морской безопасности Фукуока	092(281)5865
Отдел морской безопасности Миике	0944(53)0521
Отдел морской безопасности Карацу	0955(74)4321

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
Станция морской безопасности Имари	0955(28)3388
Отдел морской безопасности Нагасаки	095(827)5133
Станция морской безопасности Ики	0920(42)0508
Станция морской безопасности Гото	0959(72)4999
Отдел морской безопасности Сасебо	0956(31)6003
Станция морской безопасности Хирадо	0950(22)3997
Отдел морской безопасности Цусима	0920(52)0640
Станция морской безопасности Хидакацу	0920(86)2113
Отдел морской безопасности Оита	097(521)0112
Станция морской безопасности Саеки	0972(22)4999
8й Региональный штаб морской безопасности	0773(76)4100
Отдел морской безопасности Цуруга	0770(22)0191
Станция морской безопасности Обама	0770(52)0494
Станция морской безопасности Фукуи	0776(82)4999
Отдел морской безопасности Майдзуру	0773(76)4120
Станция морской безопасности Миядзу	0772(22)4999
Станция морской безопасности Кусими	0796(36)4999
Отдел морской безопасности Сакаи	0859(42)2531
Станция морской безопасности Тоттори	0857(32)0118
Станция морской безопасности Оки	08512(2)4999
Отдел морской безопасности Хамада	0855(27)0770
9й Региональный штаб морской безопасности	025(245)0118
Отдел морской безопасности Ниигата	025(247)0118
Станция морской безопасности Садо	0259(27)0118

Отделы и посты АМБ	Номер телефона
Станция морской безопасности Ёцу	025(543)4118
Отдел морской безопасности Фусики	0766(45)0118
Отдел морской безопасности Канадзава	0762(66)6118
Отдел морской безопасности Нанао	0767(52)9118
Станция морской безопасности Нто	0768(74)8118
10й Региональный штаб морской безопасности	099(250)9800
Отдел морской безопасности Кумамото	0964(52)3103
Станция морской безопасности Амакуса	09697(3)3194
Отдел морской безопасности Миядзаки	0987(22)3021
Станция морской безопасности Сибуси	0994(72)4999
Станция морской безопасности Хососима	0982(52)8695
Отдел морской безопасности Кагосима	099(222)6680
Станция морской безопасности Киире	0993(45)0125
Станция морской безопасности Ибусуки	0993(34)2999
Отдел морской безопасности Кусикино	0996(32)2205
Отдел морской безопасности Амами	0997(52)5811
Станция морской безопасности Кония	0997(72)2999
11й Региональный штаб морской безопасности	098(867)0118
Станция морской безопасности Наго	0980(53)0118
Отдел морской безопасности Накагосуку	098(938)7118
Отдел морской безопасности Исигаки	0980(83)0118
Станция морской безопасности Миякодзима	0980(72)0118

ЧАСТЬ 4. РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

По результатам аналитического исследования последних тенденций аварийности на море с иностранными судами, а также крупных морских аварий Агентством морской безопасности Японии были разработаны правила безопасного судоходства. Основной упор делается на следующие три момента.

1) Получение информации о состоянии моря, погодных условий и заблаговременное укрытие при угрозе непогоды;

2) Наличие на борту навигационных морских карт, покрывающих маршрут следования судна и прилегающие к нему морские районы;

3) Перед входом в морские районы с интенсивным судоходством необходимо удостовериться в том, что основная силовая установка и основные вспомогательные системы судна находятся в исправном состоянии и функционируют должным образом. Для этого необходимо выполнить следующие контрольные испытания: начало движения, остановка, ход вперед, ход назад.

Эти три положения являются основными требованиями для обеспечения безопасного судоходства, считаются чрезвычайно важными. Всем капитанам и ответственным за судовождение необходимо строго придерживаться указанных выше положений.

Глава 1. Информация о состоянии моря, метеорологических условиях и заблаговременное укрытие при угрозе плохой погоды

Необходимо получить новейшую информацию о состоянии моря и погодных условий перед выходом в море или во время пребывания судна в море.

При получении предупреждений, рекомендаций или при наличии угрозы непогоды следует незамедлительно принять необходимые меры: отложить запланированный выход в море или как можно скорее отправиться в укрытие.

Для поиска укрытия следует воспользоваться картами или услугами навигатора.

Экстренный заход

Если иностранному судну, оказавшемуся в чрезвычайной ситуации, необходимо зайти в территориальные воды или внутреннее море другого государства по причинам, указанным ниже, такие действия будут считаться общепринятыми:

- невозможность управления судном в связи со значительными повреждениями корпуса судна;
- неисправность двигательной установки;
- необходимость укрытия от непогоды;
- необходимость передачи лиц, получивших ранения, или больных в лечебные учреждения для оказания немедленной медицинской помощи квалифицированным медицинским персоналом.

Агентство морской безопасности Японии всегда готово оказать незамедлительную помощь каждому судну, которому потребуется экстренный заход в территориальные воды. Иностранное судно, выполняющее экстренный заход в территориальные воды Японии, должно соблюдать следующие меры предосторожности:

1. Запрос на экстренный заход должен опираться на обоснованную необходимость избежать реальную опасность, которая угрожает судну, грузу или экипажу.

2. В случае выполнения экстренного захода судна в ближайшее морское отделение, опорный пункт или береговой опорный пункт Агентства морской безопасности должно быть подано уведомление, в котором отражены следующие детали:

- (1) национальная принадлежность судна
- (2) тип судна
- (3) название судна
- (4) позывной сигнал
- (5) валовая регистровая вместительность

- (6) экипаж (количество людей)
- (7) имена владельца судна и судового агента
- (8) причины экстренного захода и планируемое место стоянки
- (9) обстоятельства экстренного захода
- (10) подробности, касающиеся необходимой помощи, такой как медицинская помощь, ремонт, снабжение
- (11) Прочие необходимые вопросы

3. Следует провести полное обследование морской зоны (включая порт и залив), с помощью судовые агенты и других. При совершении захода нужно со всей тщательностью следить за тем, чтобы не повредить рыболовные снасти и оборудование, установленные местными рыбаками, а также за тем, чтобы совершение заход не привело к блокировке канала.

4. Требуется поднять флаги с установленной международной кодировкой (позывной сигнал собственного судна, «верх»).

5. Для организации ремонтных работ следует назначить подходящего агента. Должна быть установлена связь с ближайшим морским опорным пунктом или береговым опорным пунктом Агентства морской безопасности, а также судовым агентом.

6. Во время захода нужно соблюдать японские законы и правила. Должна быть установлена связь с ближайшим морским опорным пунктом или береговым опорным пунктом Агентства морской безопасности, а также судовым агентом.

7. Судно должно немедленно покинуть территориальные воды, если необходимости пребывания судна по экстренному заходу нет.

При выходе из территориальных вод необходимо передать уведомление в ближайший морской или береговой опорный пункт Агентства морской безопасности, указать название судна, дату и место выхода из территориальных вод, а также другие детали.

Глава 2. Хранение на борту необходимых мореходных карт, покрывающих навигационный путь и прилегающие морские районы

Стандарты карт, необходимых для безопасного судоходства

Суда, проходящие по японским водам, должны иметь на борту навигационные карты покрывающие навигационный путь согласно приведенной ниже таблице. Иностраные карты с соответствующими размерами и масштабом, изданные иностранным указом за WGS-84 приемлемы.

Для соблюдения маршрута за запланированным графиком, необходимо иметь на борту «Лоцию», «Приливную таблицу», «Список мест, фиксированными рыболовными снастями» и т.п.

Согласно закону о безопасности морского судоходства, суда, необязанные нести на борту навигационные карты, должны держать на борту «Руководство по навигации для маленьких судов» как можно дольше.

Классификация зон, следующих навигации по картам	Карты, необходимые для безопасного судоходства
За пределами территориальных вод Японии	Карты, масштабом больше 1/500,000
В пределах территориальных вод	Карты, масштабом больше 1/250,000
Морские зоны, следующие Закону морской безопасности	Карты морских зон, следующих по запланированному графику
Морские зоны, следующие Закону о регулирование порта	Карты с самым большим масштабом принадлежащие к зонам, следующим по запланированному графику

Примечание: Исправления, сообщенные моряками, должны вноситься на карты незамедлительно.

◇ Список карт, необходимых для безопасного судоходства, для морских зон, подлежащих Закону морской безопасности

Зона морского судоходства	Карты, необходимые для безопасного судоходства (номер карты) (Обозначенное * должно задействоваться обязательно)
Северная часть Токийского залива [Северная часть Токио Ван]	W1061
Канал Урага [Урага Суйдо]	W90 W1062 W1081
Залив Исе [Исе Ван]	W1051
Залив Микава [Микава Ван]	W1052
Канал Ираго [Ираго Суйдо]	W1051 W1053 W1064
Канал Кии [Кии Суйдо]	W77 W106 W150C
Осакский залив [Осака Ван]	W150A
Акаси пролив [Акаси Кайкё]	W106 W131 W150A
Пролив Наруто [Наруто Кайкё]	W112
Море Харима [Харима Нада]	W106 W150B
Северо-западная морская зона Сёдосима	W1114
Пролив Бисан [Бисан Сето]	W137A W137B W153 W1122
Порт Мидзусима и методы входа [Мидзусима Ко и методы входа]	W1116
Море Бинго [Бинго Нада]	W130 W137B W153
Море Хиути [Хиути Нада]	W130 W153 W1128
Пролив Курусима [Курусима Кайкё]	W104 W132* W141 W1108
Море Аки [Аки Нада]	W141
Залив Хиросима [Хиросима Ван]	W142
Море Иё [Иё Нада]	W1102
Пролив Обатаке [Обатаке Сето]	W152* W163
Море Суо [Суо Нада]	W1101
Канал Бунго [Бунго Суйдо]	W151 W1218
Ближайший пролив Каммон [Каммон Кайкё и методы входа]	W127 W135 W1262

Действия, которые необходимо выполнять для предотвращения несчастных случаев при ходе судна на мели

Соблюдайте нижеуказанные пункты для предотвращения несчастных случаев при ходе судна на мели

1. Карты на борту

Кораблям необходимо иметь на борту карты требуемые «Стандартам карт, необходимых для безопасного судоходства», а также навигационные публикации для запланированной навигации, включая лоции и приливные таблицы.

Согласно Закону о безопасности морского судоходства, суда, необязанные нести на борту навигационные карты, должны держать на борту карты и навигационные публикации для яхт / моторных катеров как можно дольше.

2. Правильное использование карт

- (1) Карты должны быть всегда легкодоступны во время навигации
- (2) Карты должны быть исправлены, согласно последним сообщениям от моряков.
- (3) Используемый масштаб карт требуемых «Стандартом карт, необходимых для безопасного судоходства» должен совпадать с зоной навигации.
- (4) Линия курса и другие замечания, важные для навигации, должны быть нанесены на карту.
- (5) Информация о препятствиях, например, опасные для пересечения линии, важные для навигации, должны быть нанесены на карту.
- (6) При использовании карт WGS-84 с помощью Спутниковой навигационной системой, выбирается так званая система GPS, глобальная система навигации и определения положения.

3. Заблаговременное предоставление курса плавания

Перед составлением навигационного плана карты и навигационные публикации должны быть изучены и исправлены согласно последним изменениям, а также прочитана информация о состоянии судоходства во всех морских зонах.

4. Подтверждение местонахождения судна

Вы должны постоянно проверять и обновлять информацию о точном местонахождении вашего судна опираясь на информацию о состоянии прилегающих морских зон.

5. Пост наблюдения

- (1) Пост наблюдения должен быть установлен во время навигации, включая время якорной стоянки.
- (2) Пост наблюдения необходимо продлить ночью и при плохой видимости.
- (3) При автоматическом маневрировании следует быть особо внимательными, так как за постом наблюдения не ведется контроль, по причине отсутствия кого-либо на капитанском мостике или пребывания в полусонном состоянии.

6. Информация о состоянии погодных условиях и состоянии условий окружающей среды в подземных водах

Необходимо быть в курсе последней информации о состоянии погодных и океанографических условиях. Зачастую судно не может следовать по намеченной линии курса из-за ветра и приливного течения.

7. Выбор подходящей якорной стоянки без плавучего якоря

- (1) Стоянку, на которой может хорошо закрепиться якорь, следует выбирать с помощью крупномасштабных карт, а для предотвращения плавучего якоря стоит использовать двойную постановку на якорь.

- (2) Для раннего обнаружения плавучего якоря, стоит удостовериться в правильной позиции корабля во время якорной стоянки.

8. Законы и правила морского судоходства

- (1) Содержание таких законов и правил морского судоходства, как Закон о предотвращении несчастных случаев на море, Закон о безопасности морского судоходства, Закон о регулировании порта, включает руководство по прилегающим морским судоходным зонам.
- (2) За местными правилами, информация, используемая в морских зонах запланированного курса, должна быть заранее проверена.

9. Сонное состояние на посту

Причинами некоторых несчастных случаев, произошедших во время хода на мели, могут быть сонливость на посту, поэтому необходимо внимательно следить за работой на борту.

10. Поддержание связи с Транспортным центром морских судов

- (1) Судна, имеющие на борту радиотелефон ОВЧ должны следить за каналом 16 (156.8 МГц) во время навигации, особенно в районах, подлежащих под Закон о безопасности морского судоходства и Закон о регулировании порта.
- (2) При навигации в прибрежных водах Японии на борту судна необходимо присутствие офицера со знанием японского или английского языка, а при прохождении районов, подлежащих под Закон о безопасности морского судоходства и Закон о регулировании порта, офицеры должны постоянно пребывать на посту. Вся информация от Транспортного центра морских судов поступает на японском или английском языках.

11. Другое

- (1) При входе в порт, отправлении из порта или движении по транспортному пути, на судне, не знакомом с навигацией в районах с интенсивным судоходством, должен обязательно присутствовать лоцман, даже при отсутствии необходимости в его услугах.
- (2) Если вы не достаточно ознакомлены с зоной плавания, не стоит передвигаться ночью, при плохой видимости или при сильном приливном течении.
- (3) Если владелец судна не имеет страховки (страховка P.I.), при аварии в случае разлива топлива или повреждения корпуса ему придется оплачивать убытки.

Глава 3. Проверка рабочего состояния, ходовых качеств главного двигателя и испытания важнейших вспомогательных механизмов на корабле путём выполнения команд «Запуск», «Остановка», «Передний ход» и «Задний ход», а также проверки перед входом в морские районы с интенсивным судоходством.

В соответствии с последними отчетами, от общего числа судов, посылавших сигнал о спасении, 25% имели неисправное механическое оборудование, причем 22% из этой категории произошло в морских районах с высокой интенсивностью судоходства.

Неисправности механического оборудования на участках с высокой интенсивностью судоходства могут привести к вторичным происшествиям, таким как посадка на мель или столкновение с другими судами.

Для предотвращения механических неисправностей требуется провести повторную проверку по следующим пунктам:

1. Для того чтобы убедиться в исправном функционировании механической части перед входом в морские районы с высокой интенсивностью судоходства нужно провести проверку работы основной двигательной системы: начало движения, остановка, ход вперед, ход назад; проверку устройства маневрирования с дистанционным управлением, вспомогательного оборудования и рулевого привода, и, при возможности, постановки на якорь.

2. Транспортировка нефтяного топлива должна выполняться в местах, находящихся вне зоны морских районов с высокой интенсивностью судоходства.

3. Перед отплытием необходимо тщательно проверить устройства маневрирования с дистанционным управлением и другие механические оборудования, включая рулевой привод, и по возможности убедиться, что якорь в состоянии удерживать судно. Таким образом, следует удостовериться, что механическая часть работает исправно.

При снятии с якоря с помощью буксиров нужно удостовериться в правильности морского района и исправности основной двигательной установки, до того, как буксиры отойдут от судна.

4. В случае замены экипажа, информация об эксплуатационном порядке всех механизмов и оборудования, а также записи по регулировке должна перейти с рук в руки.

5. Если судно теряет управление по причине механической неисправности следует принять немедленные меры для обеспечения безопасности своего судна, и одновременно уведомить через международный высокочастотный телефон, с помощью сигнальных огней, знаков, и всех других возможных средств связи, находящиеся поблизости суда о неисправности управления судна, что является необходимым для предотвращения столкновений.

6. Если у судна возникли механические неисправности, которые имеют влияние на безопасность судоходства, необходимо немедленно уведомить об этом ближайšie региональные отделения или опорные пункты и сообщить место происшествия, содержание механических неисправностей и принятые экстренные меры.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ: Рыболовство в прибрежных водах Японии

В Японии в водах вдоль побережья круглый год продолжается активный лов рыбы.

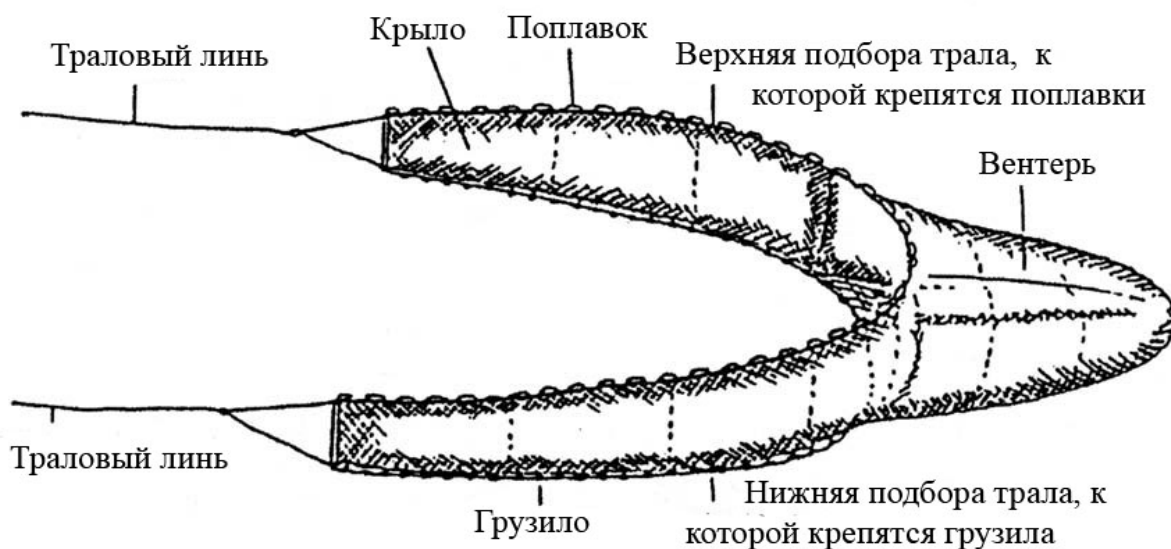
Ниже описываются типичные способы рыбного лова и рыболовные снасти, которые используют рыбаки в данных морских районах.

Капитанам и штурманам необходимо ознакомиться с данным материалом для обеспечения безопасности судоходства в этих водах.

1. Рыболовные снасти и способы рыбного лова.

(1) Траловый лов

Рис. 1-15. Траловая сетка



Способы тралового лова:

1) Траловый лов рыбы с небольших моторных лодок

При лове рыбы данным способом используются небольшие моторные лодки валовым тоннажем менее 15 тонн. Существует несколько разновидностей тралового метода лова рыбы. Обычно трал тянет одна моторная лодка, но в некоторых случаях используются две лодки. (См. рис. 1-16 и 1-17.)

Рис. 1-16. Траловый лов рыбы с небольшой моторной лодки
(траление с помощью одной моторной лодки)

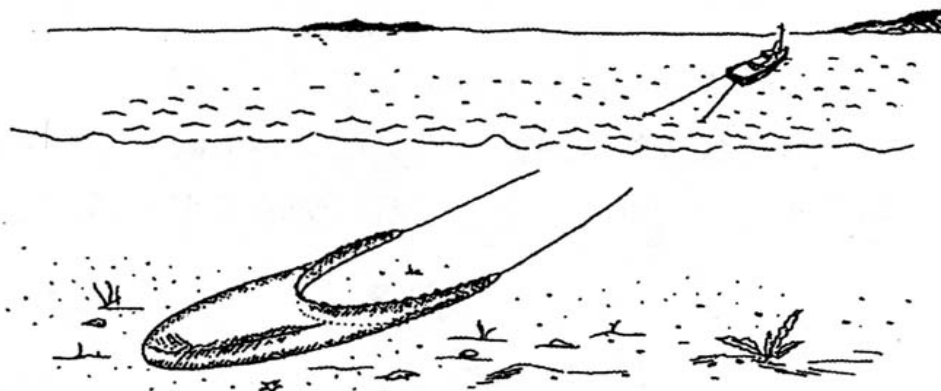
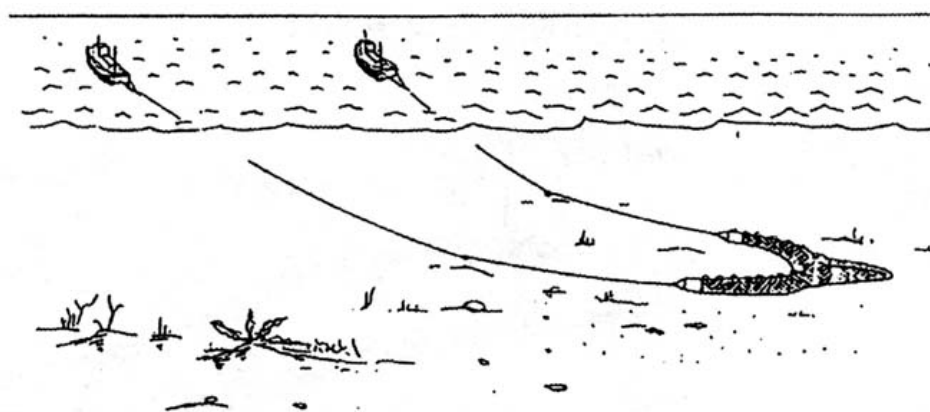


Рис. 1-17. Траловый лов рыбы с небольшой моторной лодки
(траление с помощью двух моторных лодок)



2) Лов рыбы оттертралом

Лов рыбы оттертралом является основным методом лова в прибрежных водах и в водах материковой отмели. Обычно трал тянет одна моторная лодка, но в некоторых случаях используются две лодки. (См. рис. 1-18).

Рис. 1-18. Траление оттертралом

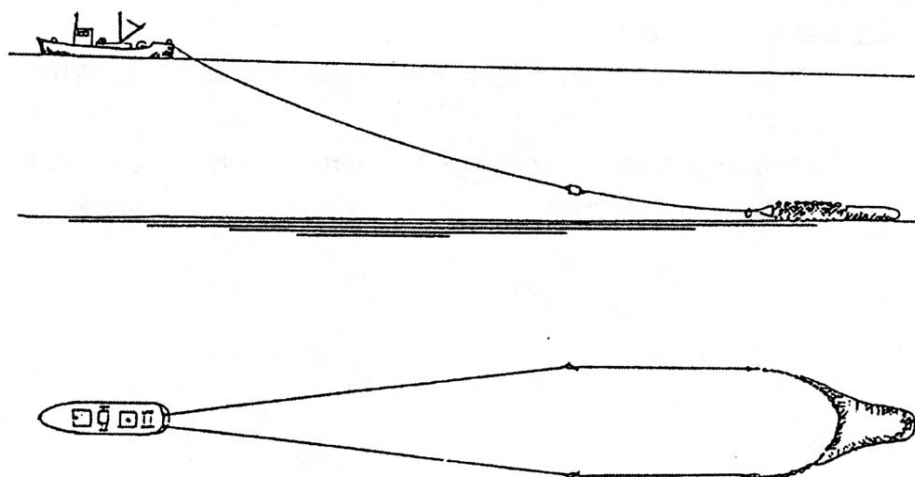
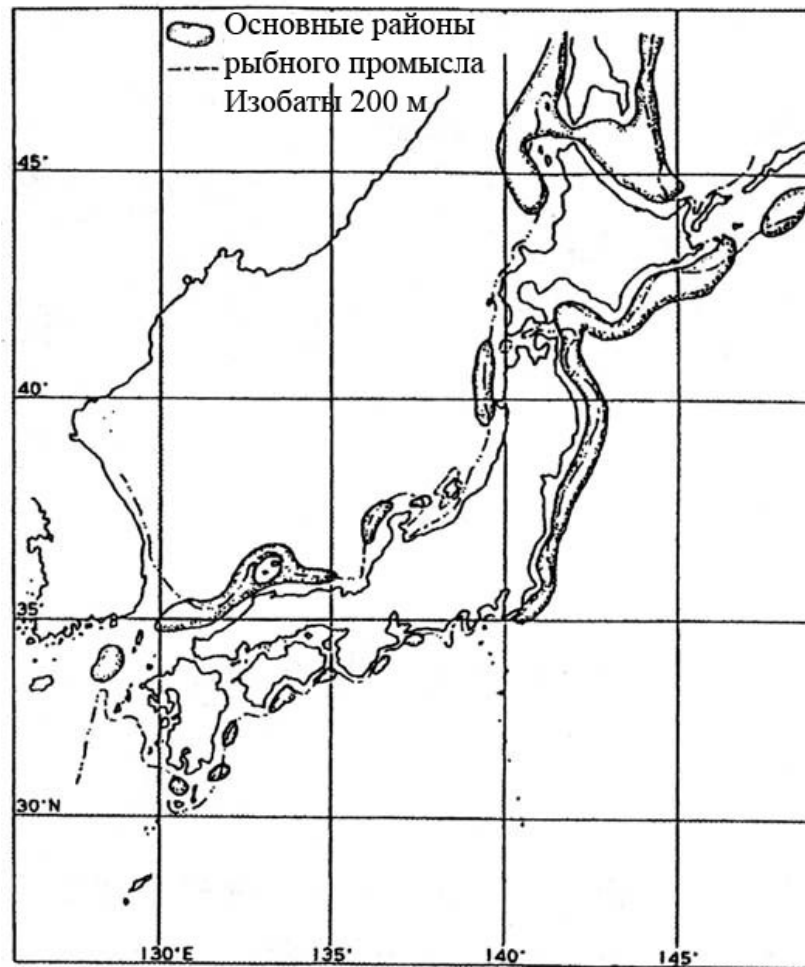


Рис. 1-19. Районы тралового лова рыбы в водах материковой отмели

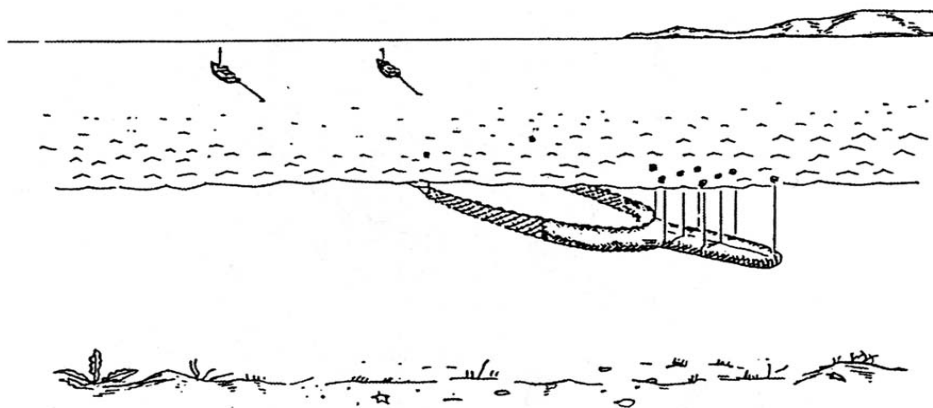


(2) Лов рыбы неводом с судна

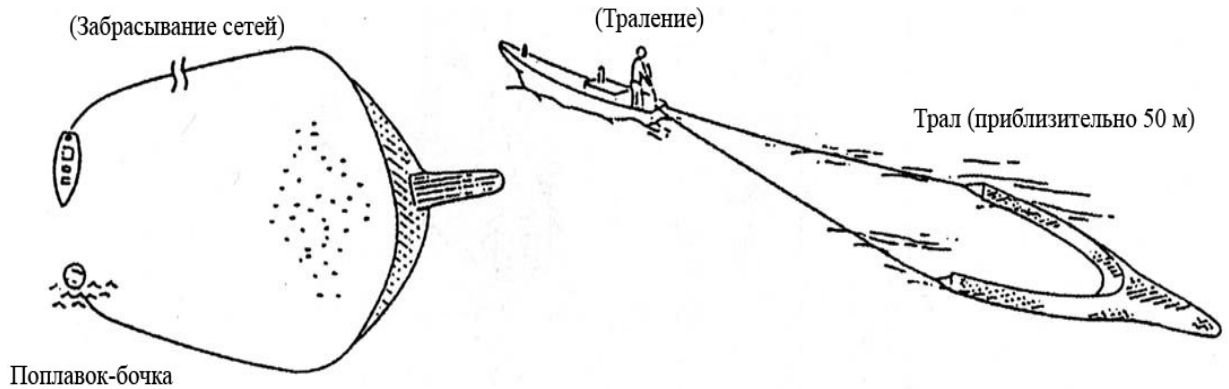
При лове рыбы неводом с судна траление происходит не в придонных районах, а на поверхности или на промежуточной глубине. Поскольку траловые сети находятся либо на поверхности, либо на промежуточной глубине, на поверхности видны многочисленные поплавки, и сети находятся недалеко от поверхности.

Показанная на рис. 1-20 траловая сеть называется лоскутной сетью и весьма характерна для данного метода рыбной ловли.

Рис. 1-20.



На рис. 1-21 показан лов рыбы неводом с одного судна.
 Рис. 1-21. Иллюстрации, демонстрирующие лов мелкой сельди неводом с судна



(3) Лов рыбы кошельковым неводом

Согласно этому методу, косяки рыбы, подлежащие ловле, окружают рыболовными снастями. Суда, использующие данный способ для мелкомасштабного лова рыбы в прибрежных водах, весят от 2 до 3 тонн, а суда, ведущие лов рыбы в средних и крупных масштабах – до 111 тонн. Самые большие весят 500 - 1000 тонн и используются для ловли рыбы кошельковым неводом на большой глубине.

На рис. 1-22 показана схема лова рыбы кошельковым неводом с помощью двух судов, при котором все поплавки оказываются на поверхности, что является характерной особенностью данного метода

Рис. 1-22. Районы ведения рыбного лова из средних и больших судов неводом, а также основные районы рыбного промысла

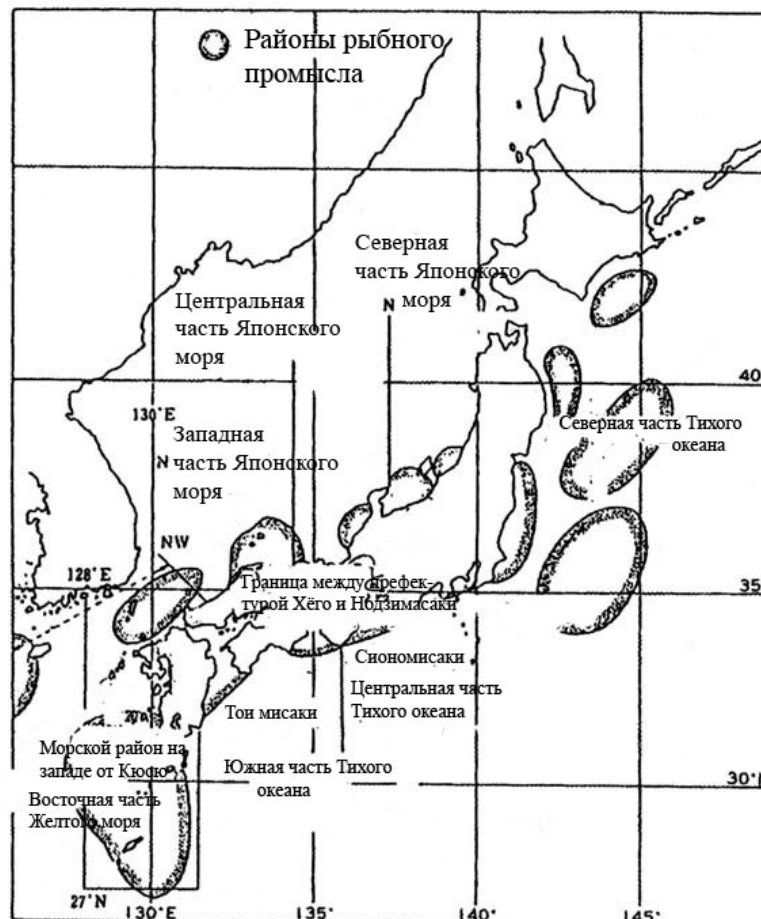
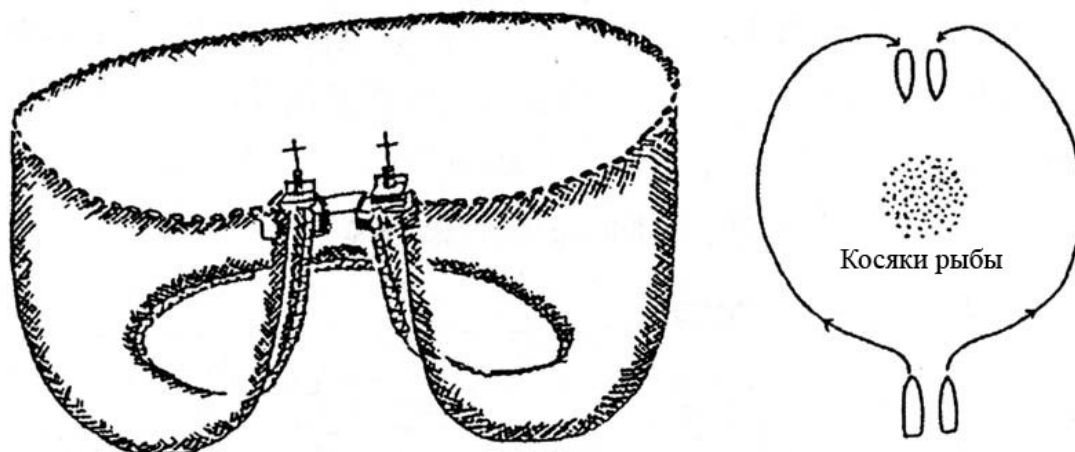


Рис. 1-23. Лов рыбы кошельковым неводом



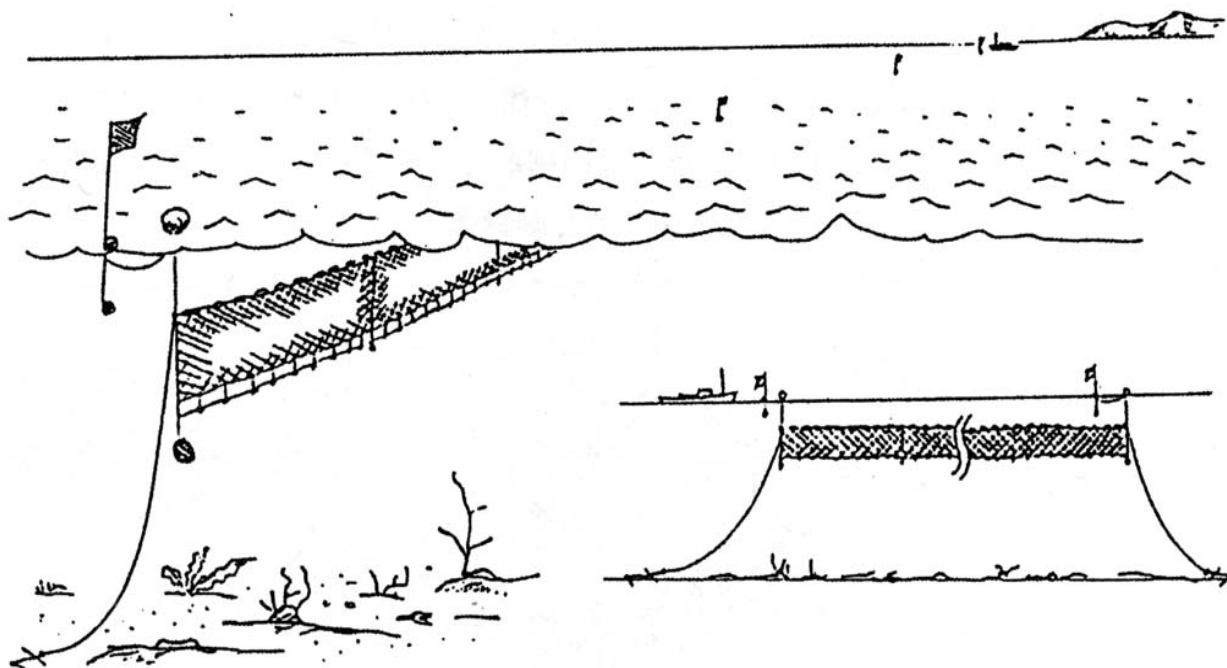
(4) Лов рыбы жаберной сетью

Этот способ лова предусматривает использование жаберные сети, которую устанавливают в направлении, перпендикулярном потоку движущихся косяков рыбы, вследствие чего в сеть попадает рыба, которую накрывает жаберная сеть.

1) Лов рыбы жаберной сетью на поверхности

Этот способ применяется для лова рыбы на поверхности или в приповерхностных слоях. Жаберные сети при этом закрепляют крайне редко, во многих случаях их оставляют дрейфовать, о чём будет сказано ниже. При лове рыбы жаберной сетью направление, в котором натягивается сеть, не зависит от направления ветра и приливного течения; и обычно сеть ставится практически перпендикулярно направлению течения. Из-за того, что сети, согласно этому методу, находятся на поверхности, их редко ставят в районах интенсивного судоходства. Длина линии поплавков увеличивается в западном районе (от 20 до 70 метров) и уменьшается к северу. (См. рис. 1-24).

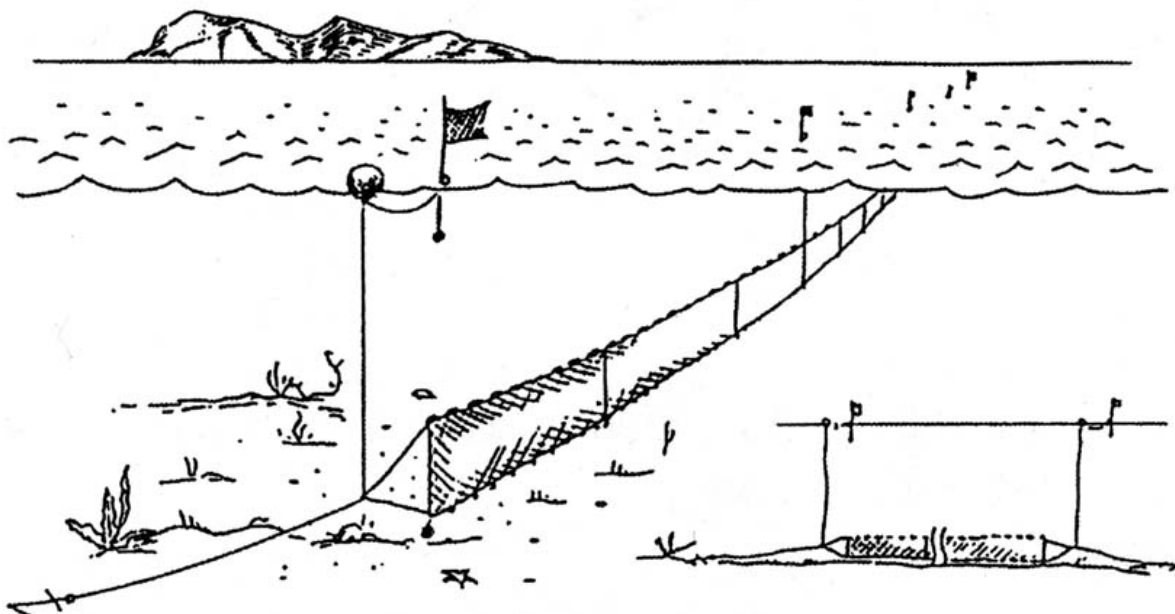
Рис. 1-24. Лов рыбы фиксированной жаберной сетью



2) Лов рыбы донной жаберной сетью

Лов рыбы донной жаберной сетью применяется для лова рыбы в придонных слоях, и, как правило, используются фиксированные сети. Поскольку донные жаберные сети прикреплены якорями к морскому дну, на поверхности видны только поплавки и опознавательные метки. (См. рис. 1-25)

Рис. 1-25. Лов рыбы донной жаберной сетью

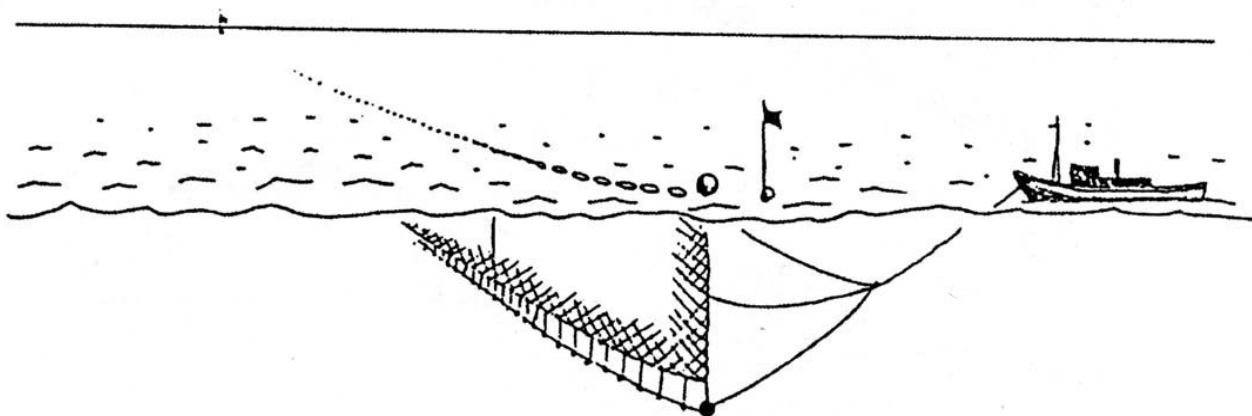


3) Дрифтерный лов жаберной сетью

Согласно этому методу жаберная сеть не фиксируется, а свободно дрейфует под действием ветра и приливного течения. Дрифтерный лов жаберной сетью используется для лова косяков рыбы в верхних и средних слоях воды.

Жаберные сети дрейфуют по направлению ветра и приливного течения, а их глубина зависит от вида искомой рыбы и изменяется в пределах от поверхности моря до глубины 50-60 метров. Если виден линь с поплавками и сигнальными флажками (с интервалами в 20-30 см), это указывает на дрифтерную сеть для лова рыбы на поверхности, а если поплавки и сигнальные флажки расположены в ряд с интервалами от 20 до 30 метров, это указывает на дрифтерную сеть для лова рыбы в нижних или придонных слоях. (Рис. 1-26).

Рис. 1-26. Дрифтерный лов жаберной сетью

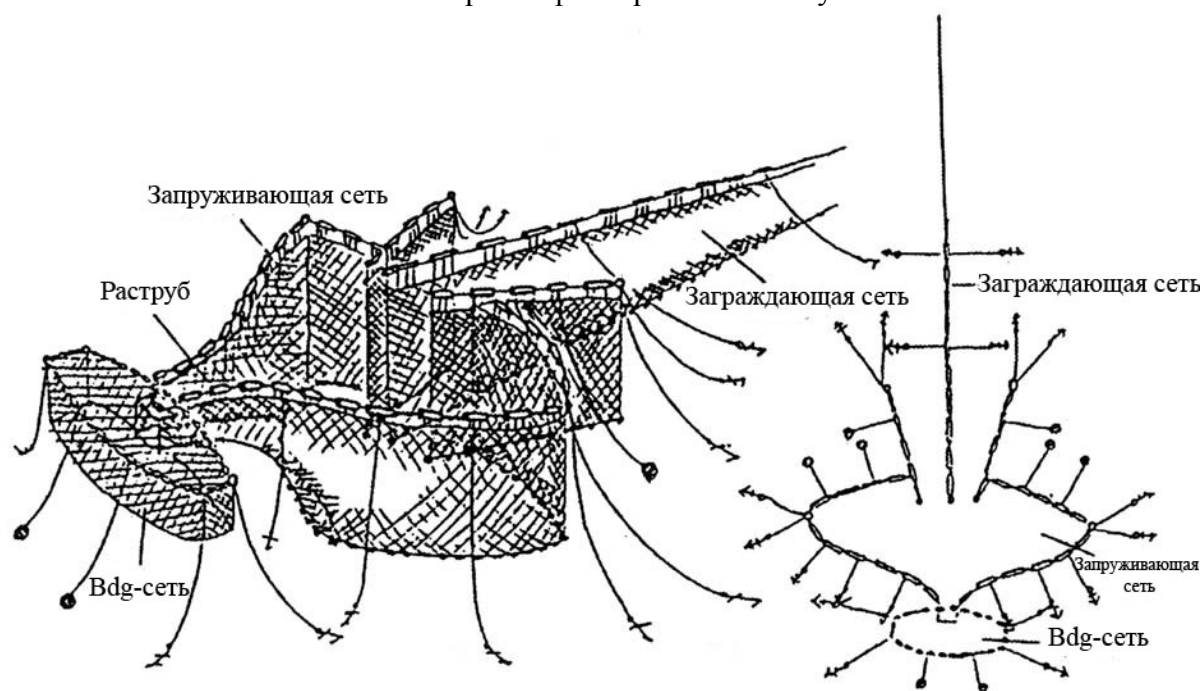


(5) Лов рыбы фиксированным неводом

Фиксированные неводы ставят в специальных районах на продолжительный срок. Лов рыбы фиксированными ловушками является основной разновидностью лова рыбы фиксированным неводом.

Фиксированные ловушки устанавливают в районах от прибрежной зоны до открытого моря, а bdg-сети (сети, присоединённые к концу невода) помечают сигнальным флажком и сигнальным фонарём, который горит всю ночь. В зависимости от размера сети сигнальный флажок и фонарь могут отсутствовать (См. рис. 1-27).

Рис. 1-27. Лов рыбы фиксированной ловушкой



(6) Ужение и ярусный лов рыбы

Согласно этому методу, к леске крепится ряд рыболовных крючков.

(7) Ярусный лов рыбы

При использовании данного метода, от длинного, горизонтально натянутого, главного яруса отходит ряд боковых ярусов, а рыболовные крючки крепятся к концам этих боковых ярусов. Рыболовные яруса подразделяются на плавные и придонные. (См. рис. 1-28 и рис. 1-29).

Рис. 1-28. Плавной ярус

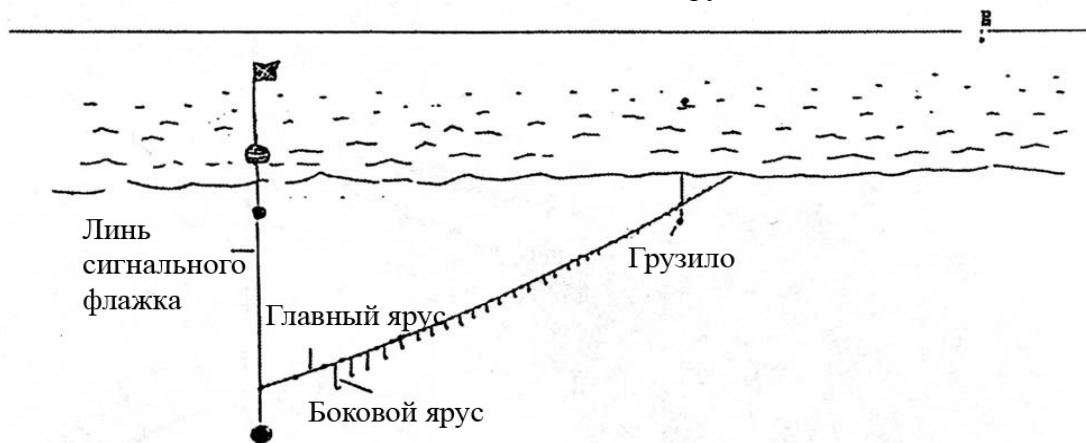
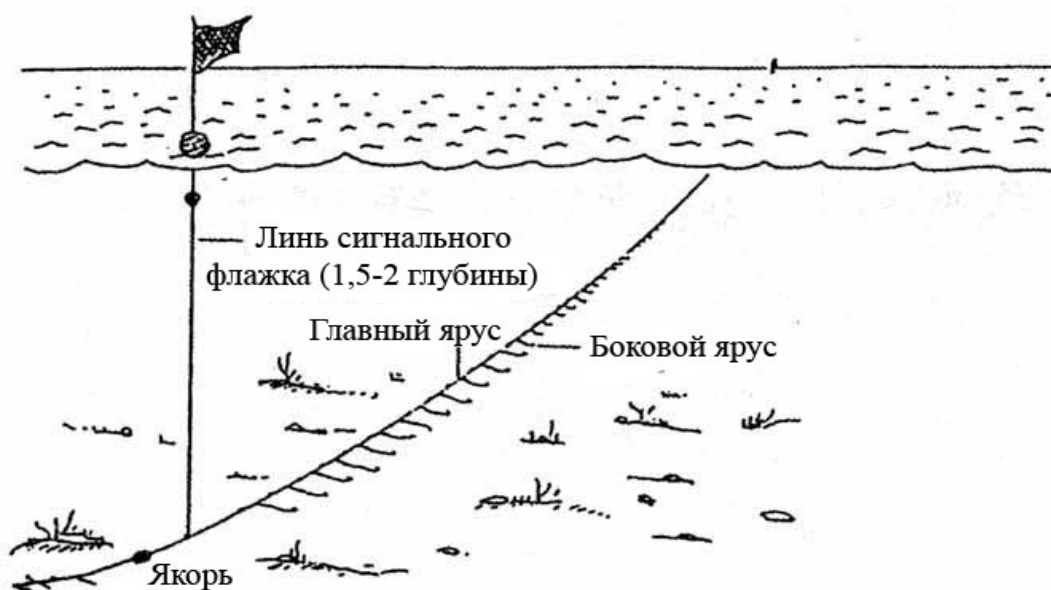


Рис. 1-29. Придонный ярус



(8) Крючковой лов рыбы

1) Промысел осьминогов с помощью плетёных ловушек

Суть данного способа заключается в том, что плетёные ловушки для ловли осьминогов оставляют на морском дне на 2-3 дня. (См. рис. 1-30).

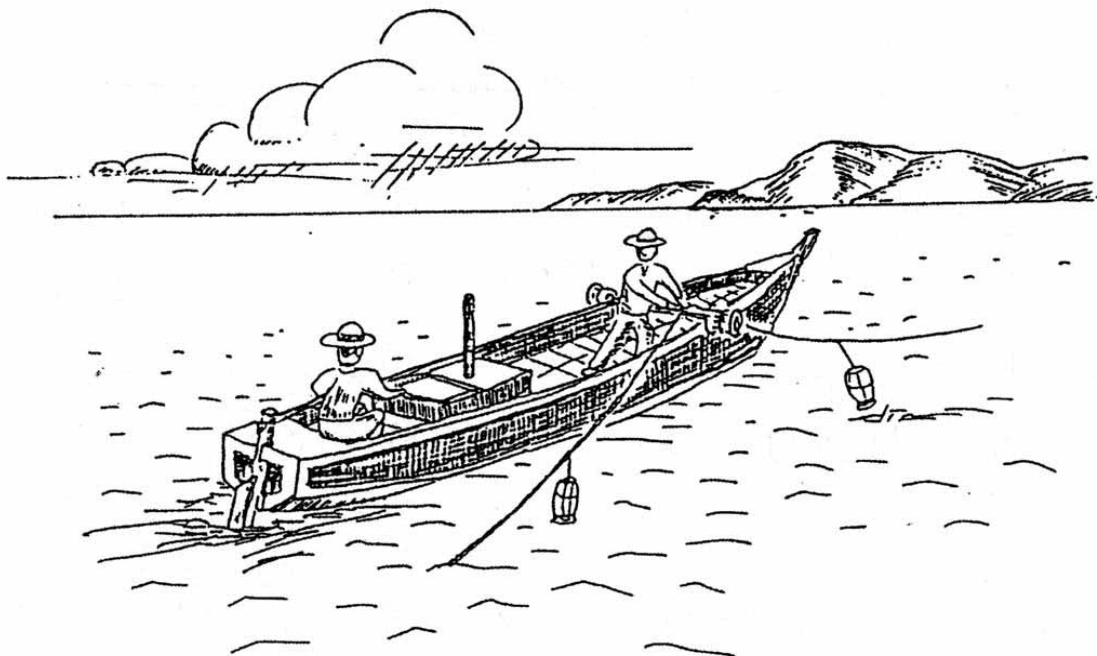
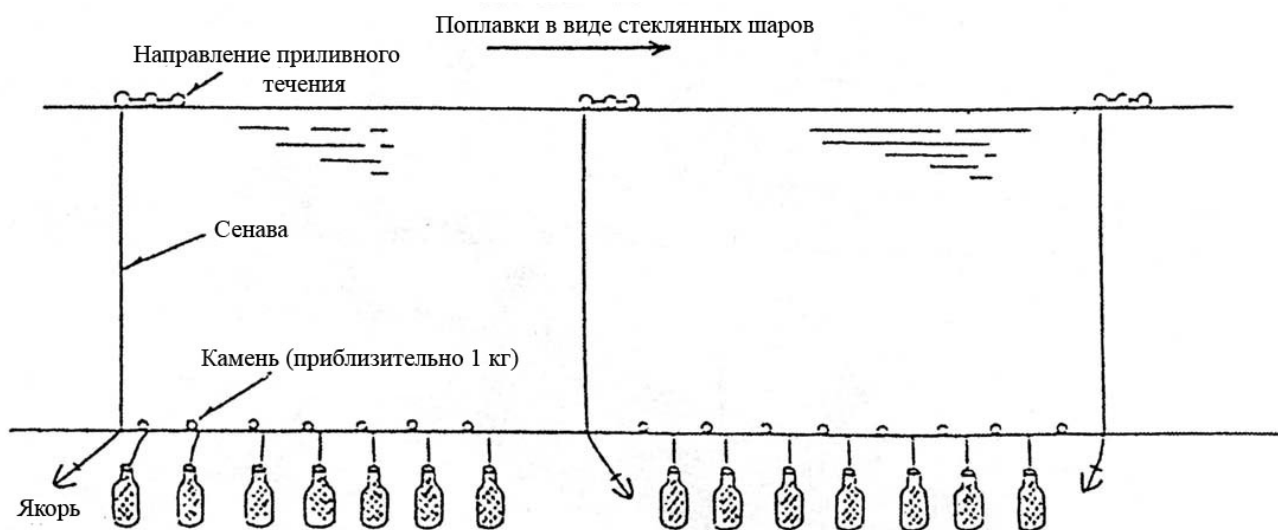


Рис. 1-30. Промысел осьминогов с помощью плетёных ловушек



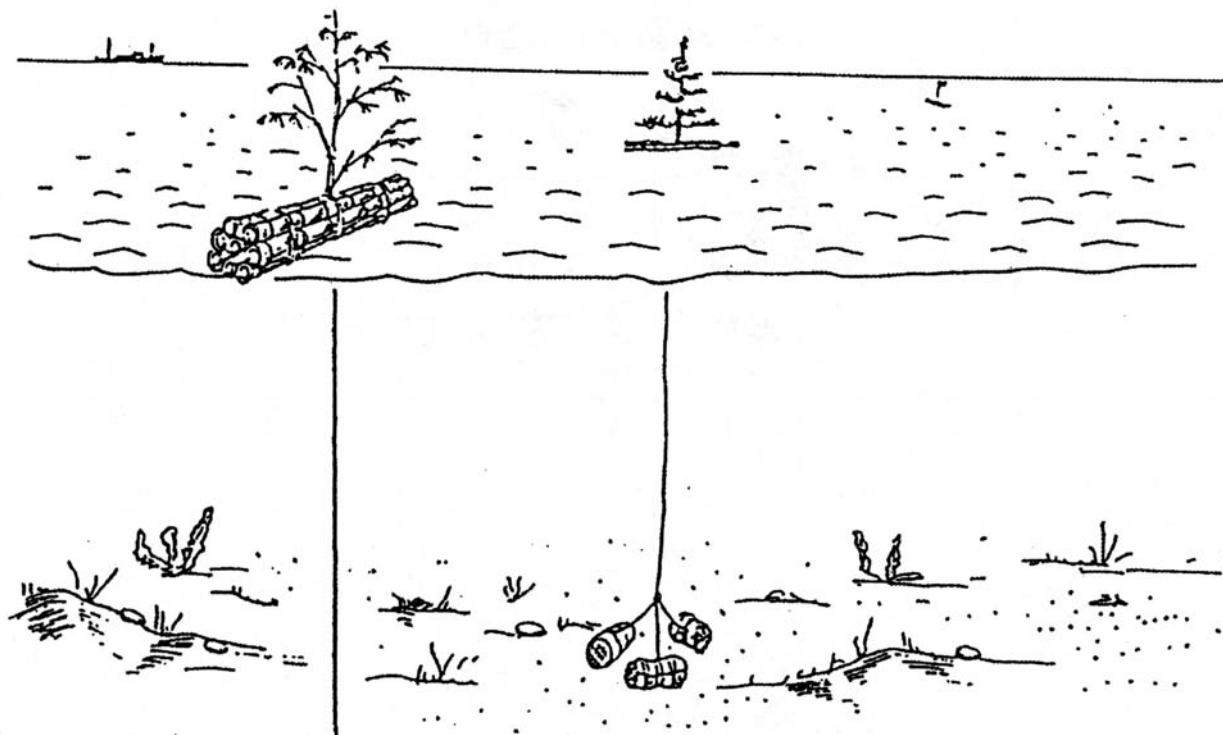
2) Для лова рыбы используются корзины, которые раскладывают на дне моря. Например: Корзины для лова морских угрей. (См. рис. 1-31)

Рис. 1-31. Корзины для лова морских угрей



(9) Лов рыбы с помощью ложных укрытий
Согласно этому методу, под водой размещают брёвна, бамбук и рисовую солому. Рыба, заходящая в такое ложное убежище, оказывается пойманной. (См. рис. 1-32)

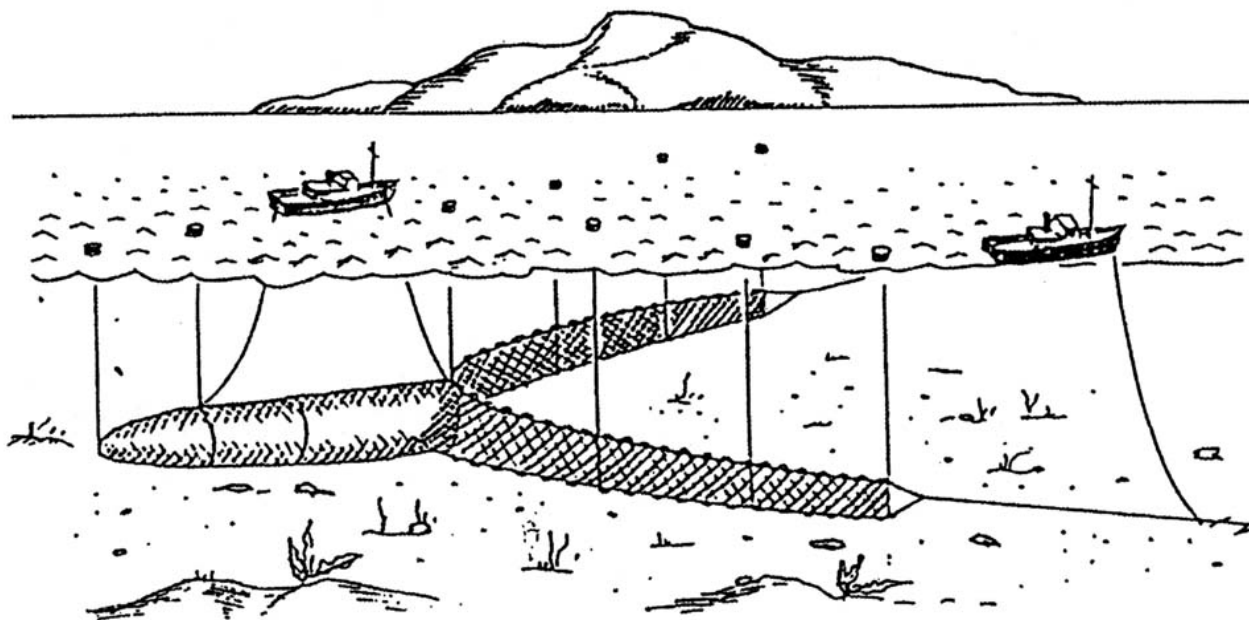
Рис. 1-32. Промысел большой корифены с помощью ложных укрытий



(10) Лов рыбы с помощью вентера

Согласно этому методу, вентер устанавливается под водой для лова косяков рыб и поднимается, когда достаточное количество рыбы попадает в сеть. Типичным примером лова рыбы с помощью вентера есть расположенные в Внутреннем море Сето и префектуре Окаяма рыболовные сети для лова песчанки. (См. рис. 1-33)

Рис. 1-33. Лов песчанки с помощью вентера



Использование вентера в районе Бисан Сето может привести к затруднению движения судов. Поэтому, судам, проходящим в районе Бисан Сето, необходимо строго соблюдать требования свода законов безопасности морского судоходства и правила предупреждения столкновений на море. К тому же, необходимо соблюдать указания, данные патрульными катерами, которые отвечают за обеспечение безопасности судоходства в этих морских районах. В случае столкновения, контакта с судном или повреждения рыболовных снастей, следует немедленно сообщить о происшествии в следующие инстанции: Центр консультативного обслуживания воздушного движения Бисан Сето, ближайший Офис безопасности морского судоходства, Станцию или патрульный катер МСА.

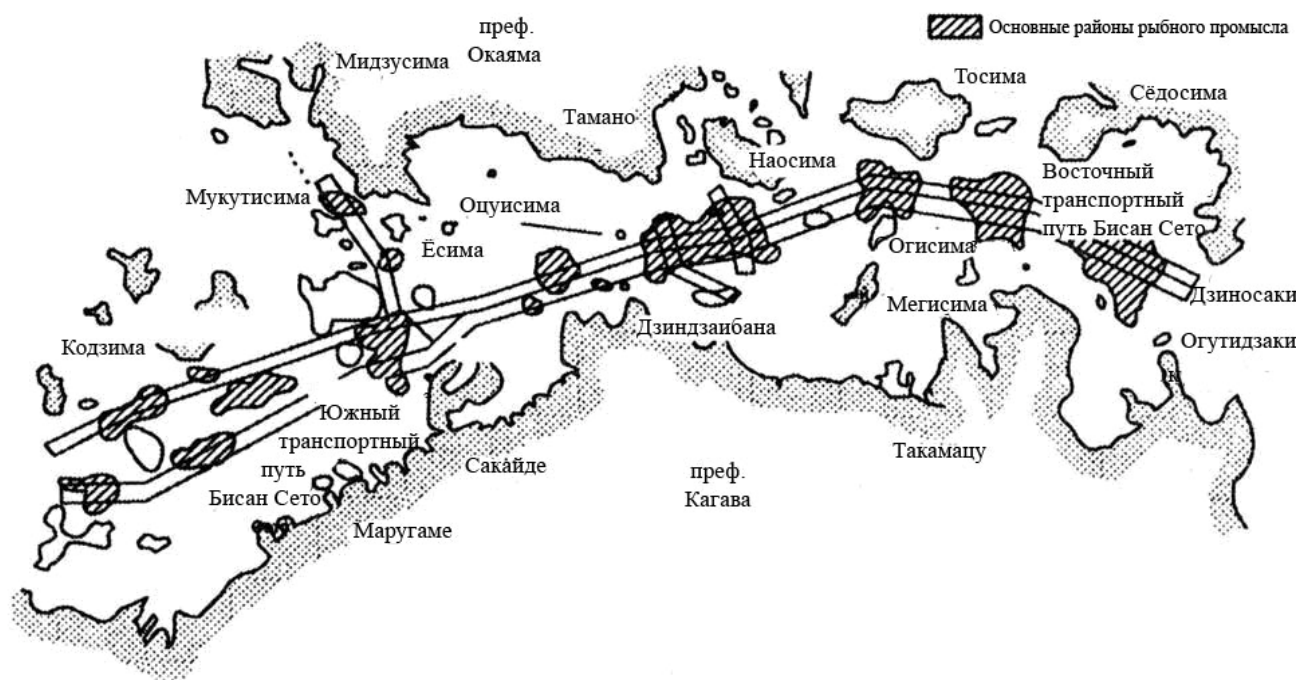
Следует обращать внимание на передвижение судов, использующих способ лова рыбы с помощью вентера, и других судов. При необходимости, использовать информацию об операциях лова рыбы с помощью вентера поступающую из Центра консультативного обслуживания воздушного движения Бисан Сето.

Необходимо снижать скорость судна при прохождении в непосредственной близости в районах операций лова рыбы с помощью вентера.

Большим судам рекомендуется использовать информацию об операциях лова рыбы с помощью вентера поступающую из Центра консультативного обслуживания воздушного движения Бисан Сето и, в случае необходимости, делать предупреждающие сигналы при возникновении проблем.

Рис. 1-34. Районы лова рыбы с помощью вентеря

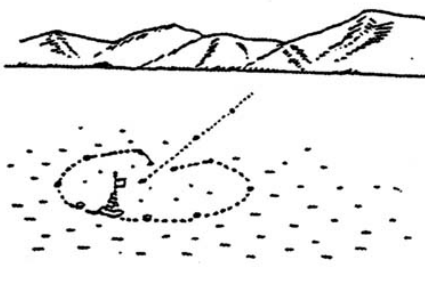
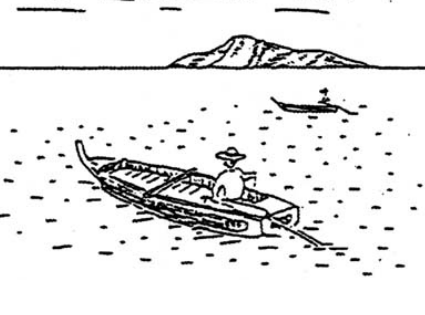
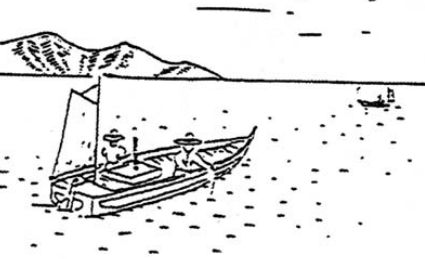
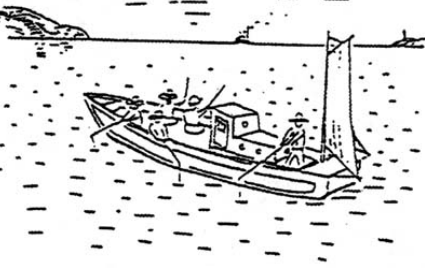

Промысловый сезон в Бисан Сето с использованием вентеря (с 15 января по 30 ноября; август-март – самые активные)

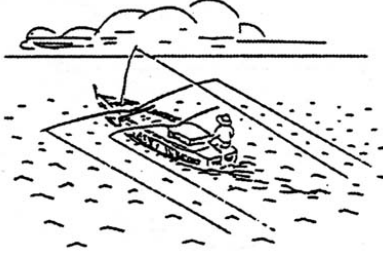
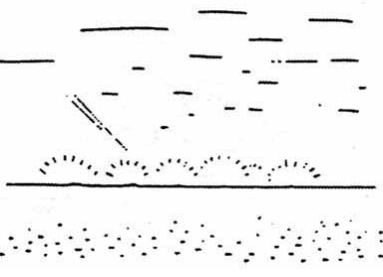
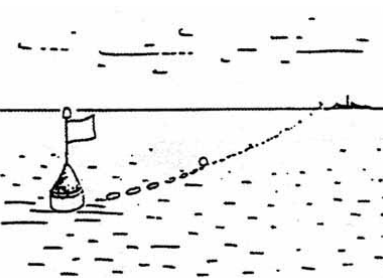

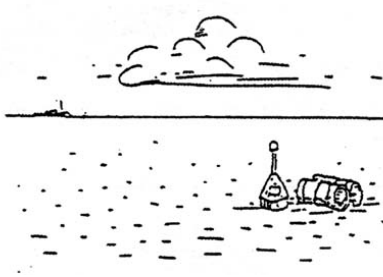


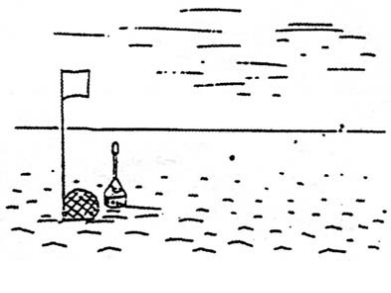
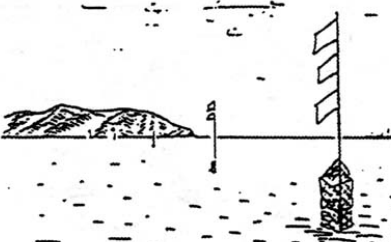

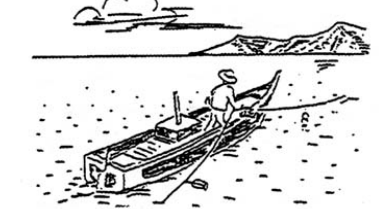
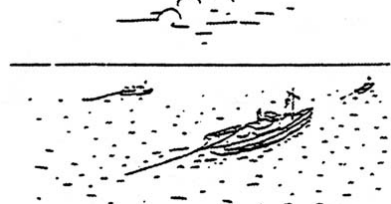
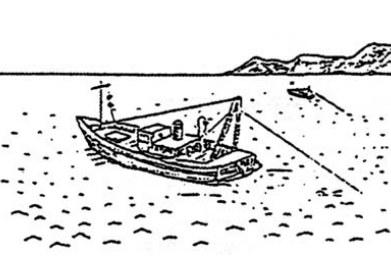
2. Визуальное распознавание рыболовных судов / рыболовных снастей и рекомендуемые меры

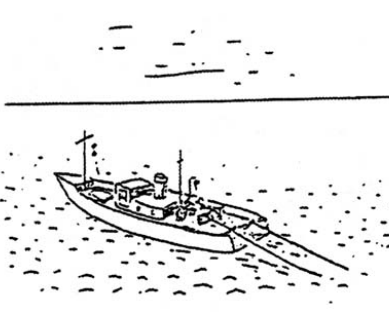
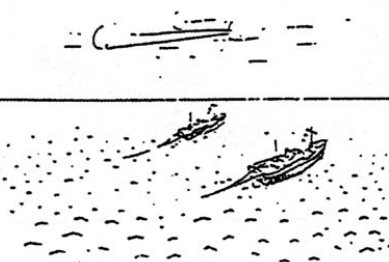
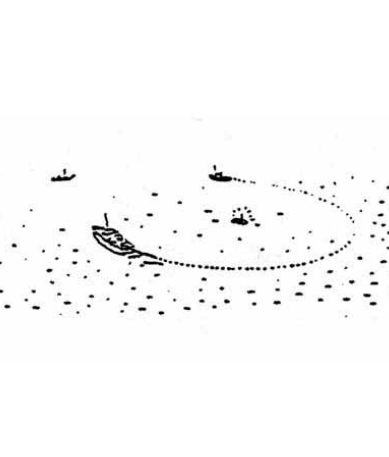
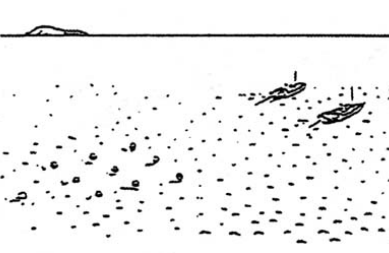
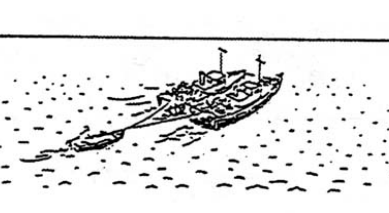
Если по курсу следования судна видны рыболовные суда, ведущие рыбную ловлю, то можно предположить, что поблизости от них могут находиться рыболовные сети, линии и другие снасти. Снасти могут быть обнаружены с опозданием, если судов не видно, а есть только установленные рыболовные снасти, а при сильном ветре и волнах на море, распознать их еще тяжелее.

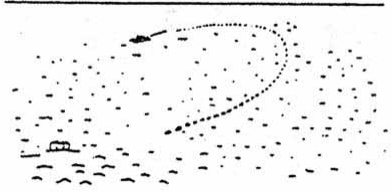
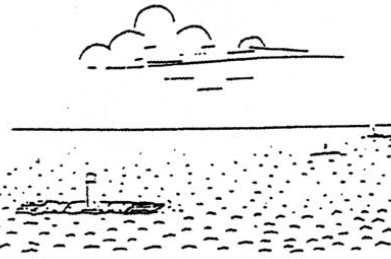
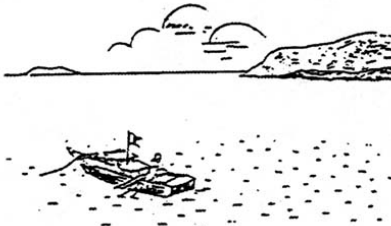
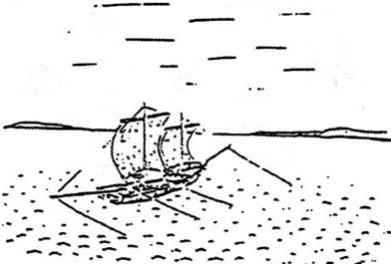
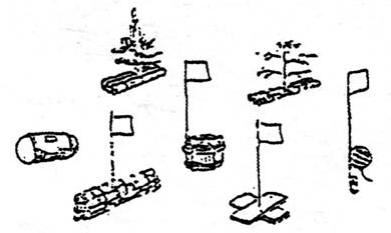
Таблица 1-4. Визуальное распознавание рыболовных судов / рыболовных снастей и меры предосторожности

Вид со стороны	Разъяснения	Меры предосторожности	Примечания
	<p>Лов рыбы фиксированной сетью. От берега в открытое море тянется непрерывная цепочка из буйков и поплавков. На дальнем конце установлены сигнальный флажок и фонарь, который зажигают каждый вечер.</p>	<p>Судно не может пересекать фиксированную сеть. Сеть находится на глубине ≈ 27 м (15 м на Окинаве, за исключением внутреннего моря). Маленькие сети натягивают в 100 м от берега, а большие на расстоянии 2000 – 3000 м. Следует быть особенно внимательным во время прохождения вдоль берега в поисках укрытия или во время входа судна в залив.</p>	<p>Лов рыбы с помощью данного метода ведётся во всех прибрежных водах Японии. Смотрите карту установки сетей, выпущенную Гидрографическим отделом Бюро морской безопасности. Обратите внимание на последние изменения.</p>
	<p>Ужение и ярусный лов рыбы. При ужении и ярусном лове рыбы рыбак гребёт одной рукой и лодка на якорь не ставится.</p>	<p>Лодки, с которых ведётся ужение и ярусный лов рыбы, часто собираются группами. Рыболовы, как правило, не обращают внимания на торговые суда, так как сосредоточены на процессе. Рекомендуется привлечь их внимание. Если кораблю требуется покинуть район ведения рыбной ловли, оставьте достаточно свободного пространства по обоим бортам корабля.</p>	<p>Ужение рыбы распространено во внутренних морях, заливах и водах вблизи проливов.</p>
	<p>Ужение и ярусный лов рыбы (с моторной лодки). Моторные лодки, с которых ведётся ужение и ярусный лов рыбы, не стоят на одном месте, а дрейфуют вдоль течений.</p>	<p>Лодочные моторы обычно быстро заводятся, так что обе стороны могут легко избежать столкновения. Необходимо оставить достаточно свободного пространства для маневрирования.</p>	<p>Часто встречается во внутренних морях, а также в районах и водах вблизи проливов.</p>
	<p>Ужение и ярусный лов рыбы (с моторной рыболовной лодки). Лодка на якорь не ставится. Лов ведётся с лодки, идущей под парусом против ветра.</p>	<p>Лов рыбы данным способом часто ведётся на транспортных путях. Особенно внимательно следите за передвижением лодок, и в случае угрозы столкновения привлечите их внимание с помощью осторожного манёвра, предупреждающего столкновение.</p>	<p>Часто встречается у входа в залив. Этот способ рыбной ловли используют рыболовы-любители, которые по субботам и воскресеньям ловят рыбу для развлечения, поэтому надо быть особенно осторожным.</p>
	<p>Ужение и ярусный лов полосатого тунца. При ужении и ярусном лове полосатого тунца на поверхности моря разбрызгивают воду.</p>	<p>Лов рыбы часто ведётся в больших морских районах. Предупреждающие столкновение манёвры рекомендуется выполнять заранее, с запасом времени.</p>	<p>Лов рыбы ведётся в дневное время. Ужение и ярусный лов тунца ведутся в морских районах вдоль течения Куроисио и его ответвлений.</p>

Вид со стороны	Разъяснения	Меры предосторожности	Примечания
	<p>Лов рыбы буксируемой крючковой снастью</p>	<p>Суда, ведущие лов буксируемой крючковой снастью, не являются рыболовными судами в юридическом аспекте. Тем не менее, рекомендуется избегать этих судов и обращать особое внимание на ситуацию. Следует также помнить, что длина буксируемых снастей составляет от 40 до 50 м.</p>	<p>Лов рыбы ведётся в дневное время. Лов рыбы буксируемой крючковой снастью часто ведётся во всех заливах и вдоль всего побережья Японии.</p>
	<p>Лов скумбрии подъёмной сетью на шесте. Лов рыбы с использованием указателей. Лов кальмаров.</p>	<p>Лов рыбы данным способом часто ведётся по ночам группами судов. Иногда используются прожектора. Не рекомендуется предпринимать никаких попыток пересечения групп рыболовных судов; следует выполнить предупреждающие столкновение манёвры, обращая при этом особое внимание на находящиеся по соседству суда.</p>	<p>Лов рыбы ведётся ночью. Наблюдается повсеместно вдоль побережья Японии. Подъёмные сети на шестах натягивают вниз по приливному течению. Лов скумбрии ведётся рыболовными судами, движущимися против течения.</p>
	<p>Лов рыбы дрейфтерной сетью (жаберной сетью). При лове рыбы дрейфтерной сетью обычно используются сигнальные флажки. В некоторых случаях, их не используют, но наличие флажков обязательна.</p>	<p>Между сигнальными флажками с фонарями размещают буи и поплавки. Поскольку жаберные сети уходят на глубину на 5 – 6 м ниже буйков, судно не может пройти над этими сетями. В дневное время следует выполнить манёвры по предупреждению столкновений.</p>	<p>Лов рыбы жаберной сетью ведётся в ночное время. Желтохвост, летучие рыбы, скумбрия, лосось, форель. Лов рыбы жаберной сетью. Летучие рыбы, скумбрия. Используются только буи (поплавки могут погружаться на глубину от 4 до 6 метров).</p>
	<p>Лов испанской скумбрии жаберной сетью. Это одна из разновидностей дрейфового лова жаберной сетью.</p>	<p>Сигнальные огни устанавливаются на обоих концах и посередине, а средняя часть оснащена поплавками. Судно не может перейти через эту сеть. На рисунке показан эпизод во внутреннем море.</p>	<p>Внутреннее море, затока Исе и районы в Кюсю. Обратите внимание на сигнальные огни, поскольку они разного цвета.</p>
	<p>Донный лов жаберными сетями. Треска, желтохвост, Rinogaja, северный одноперый терпуг</p>	<p>Донные жаберные сети часто бывают оснащены большими буями и сигнальными огнями. Ведущее лов судно стоит недалеко от сетей. Переход над донными жаберными сетями не составляет никаких трудностей, если только вы не попытаетесь пройти непосредственно через буи. Донные жаберные сети расставляются по направлению течения</p>	<p>Часто встречается в Японском море. Донный лов рыбы жаберной сетью ведётся как днём, так и ночью.</p>

Вид со стороны	Разъяснения	Меры предосторожности	Примечания
	<p>Ярусный лов. Ярусный лов лосося, форели</p>	<p>Затруднительно отличить плавные ярусы от придонных ярусов. Сигнальные огни располагаются на обоих концах яруса, причём одним из своих концов ярус прикреплен к лодке. Обратите внимание на тот факт, что буи расположены с интервалом всего лишь 300 м. В случае плавного яруса, главный ярус тянется параллельно направлению приливного течения. Не приближайтесь к буям.</p>	<p>Ярусный лов часто ведётся в северной части Японского моря и около Хоккайдо.</p>
	<p>Донный ярусный лов. Лов с помощью корзин. Лов прибойной сетью</p>	<p>На рисунке показан пример использования пеностирольной смолы.</p>	<p>Часто встречается в прибрежных водах Японии.</p>
	<p>Лов прибойной сетью. Ярусный лов</p>	<p>На рисунке показан пример использования рыболовной снасти в качестве обычных растений.</p>	<p>Район залива и прибрежные воды</p>
	<p>Рыболовное судно, ведущее лов осьминогов с помощью плетёных ловушек</p>	<p>При попытке перехода над линиями с плетёными ловушками для осьминогов необходимо находиться на достаточном расстоянии от рыболовной лодки, ведущей лов осьминогов с помощью плетёных ловушек.</p>	<p>Внутреннее море, районы заливов и прибрежные воды Японии.</p>
	<p>Лов донным тралом с небольших моторных лодок. Лов омаров сетями</p>	<p>Такой лов часто ведётся во внутренних морях и в заливах, иногда группами судов. Держитесь подальше от таких групп рыболовных судов.</p>	<p>Часто ведётся ночью. Рыболовные моторные лодки небольшие, от 3 до 5 тонн.</p>
	<p>Лов донным тралом с небольшой моторной лодки</p>	<p>Траление ведётся одной моторной лодкой, оборудованной специальной надстройкой на корме. Лодка тянет стальной трос, прикрепленный к нижней подборе рыболовного трала. Поскольку траловый линь достаточно длинный, то маневры для предупреждения столкновения необходимо предпринять с достаточным запасом времени.</p>	<p>Часто встречается в прибрежных водах со стороны океана и на транспортных путях во внутренних водах.</p>

Вид со стороны	Разъяснения	Меры предосторожности	Примечания
	<p>Лов донным тралом с моторной лодки в водах материковой отмели</p>	<p>Лов донным тралом с моторной лодки в водах материковой отмели ведется, как правило, одной моторной лодкой. Поскольку лить трала достаточно длинный, то маневры для предупреждения столкновения необходимо выполнять с достаточным запасом времени.</p>	<p>Вес моторных лодок составляет от 15 до 124 тонн. Районы рыбного промысла находятся в водах материковой отмели. Эта разновидность тралового рыболовства используется на глубинах до 500 - 600 м.</p>
	<p>Лов донным тралом с моторных лодок в водах материковой отмели (траление 2 лодками)</p>	<p>При тралении двумя моторными лодками длина траловых линий относительно невелика, но используется толстый лить. Две тралящие лодки, движущиеся парой, легко распознать. Маневры для предупреждения столкновения необходимо выполнить с достаточным запасом времени.</p>	<p>Обычно вес моторных лодок для донного траления в водах материковой отмели составляет от 50 до 60 тонн. Некоторые боты ведут лов в Восточно-китайском море и в южной части Тихого океана.</p>
	<p>Кошельковый лов по двух-лодочной системе</p>	<p>Две лодки для кошелькового лова по двух-лодочной системе и два или три вспомогательных судна работают обычно одной группой. Из-за наличия на поверхности моря буёв и поплавков не следует предпринимать никаких попыток по прохождению этих сетей. Фонари для привлечения рыбы используются крайне редко. Диаметр кошелькового невода находится в пределах от 320 до 470 метров. При использовании одной лодки его диаметр составляет от 160 до 320 метров. Маневры для предупреждения столкновения необходимо выполнить с достаточным запасом времени</p>	<p>Вес небольших моторных лодок для кошелькового лова по двух-лодочной системе не превышает 5 тонн, или же используются лодки без моторов. Размер средних моторных лодок для кошелькового лова по двух-лодочной системе составляет от 5 до 60 тонн. Кроме того, моторным лодкам средних размеров, используемых для кошелькового лова, разрешается вести лов рыбы в определенных районах рыбного промысла. В зависимости от типа рыбного промысла, использование привлекающих рыбу фонарей запрещено.</p>
	<p>Лов сардин тягловым неводом (тягловый невод для ловли сардин тянут две лодки)</p>	<p>Из-за того, что сеть тянут две лодки, создаётся ложное впечатление, что они тянут придонную траловую сеть. Точно идентифицировать тягловый невод можно по свободно вращающемуся бую. Ни в коем случае не пытайтесь подойти близко к сети. Будьте особенно внимательны при следовании судна за рыболовной лодкой.</p>	<p>Часто встречается в районах Внутреннего моря и залива Исе.</p>
	<p>Лодки для кошелькового лова по двух-лодочной системе, направляющиеся в район рыбного промысла, или перед забрасыванием кошельковой сети</p>	<p>Две лодки идут бок о бок и тянут за собой маленькую лодку, направляющуюся в район рыбного промысла (или домой). На корме они везут оснастку для кошельковой сети.</p>	<p>Часто встречаются утром или вечером.</p>

Вид со стороны	Разъяснения	Меры предосторожности	Примечания
	<p>Буксировка рыболовной сети одной лодкой</p>	<p>Лодка, буксирующая рыболовную сеть, делает поворот к сигнальному бую в районе первоначального забрасывания буксируемой сети, продолжая при этом буксировку сети. Когда сеть поднимают наверх, лодка становится на якорь, поэтому надо быть осторожным. Осторожность следует проявлять при прохождении судна вблизи берега. При выполнении маневра для предупреждения столкновения необходимо оставить достаточно свободного пространства.</p>	<p>Часто встречаются во внутреннем море и в заливах вдоль побережья Японии. Лов рыбы буксируемой сетью часто ведётся одной или двумя лодками.</p>
	<p>Лов большой корифены по методу ложных укрытий</p>	<p>Связки бамбука длиной около 10 м закрепляют на морском дне и обозначают сигнальными флажками или бревнами. В некоторых случаях поблизости ведётся лов буксируемой сетью и лов обычной сетью, так что проходящие рядом суда должны быть предельно осторожны. Суднам нельзя проходить через ложные укрытия для ловли большой корифены.</p>	<p>Часто встречается у берегов Кюсю со стороны Японского моря и в южной части Сикоку.</p>
	<p>Лов рыбы с помощью дайверов</p>	<p>Часто встречается при добыче жемчужных раковин. Рыболовные лодки становятся на якорь и поднимают флаг "А". Ни в коем случае не пытайтесь приблизиться к такой лодке. При выполнении маневра для предупреждения столкновения должно оставаться достаточно свободного пространства</p>	<p>Часто встречаются во внутреннем море, в заливах в районе Тюбу и далее на запад.</p>
	<p>Лов рыбы сетями «кадзеутасе»</p>	<p>Эта разновидность лова рыбы редко встречается в наше время, но при вытягивании сетей из воды с подветренной стороны надо быть чрезвычайно внимательным, рекомендуется осторожно выполнить манёвр для предупреждения столкновения.</p>	<p>Ветер облегчает выгаскивание сетей по данному методу (район Внутреннего моря). Редко встречается в наши дни.</p>
	<p>Такие сигнальные флажки обычно используются в рыболовстве (ярусный лов, лов приливной сетью, лов осьминогов с помощью плетёных корзин, лов с помощью корзин и т.д.), и их часто можно видеть в прибрежных водах Японии.</p>	<p>Не рекомендуется напрямую пересекать район с такими сигнальными флажками и буями. Рекомендуется избегать их. В некоторых случаях они могут быть соединены между собой, так что будьте предельно внимательны.</p>	<p>Прибрежные воды, внутренне море и заливы. Сигнальные флажки или буи с фонарями могут использоваться при ярусном лове, при лове дрейфтерной жаберной сетью и т.д. Поэтому очень внимательно посмотрите, нет ли поблизости рыболовных судов, при постановке на якорь в прибрежных водах</p>