

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ И ГИДРОГРАФИЯ

DOI: 10.21821/2309-5180-2023-15-4-557-566

ISSUES OF ORGANIZING VESSELS PILOTAGE THROUGH THE DRAWBRIDGES SPANS IN ST. PETERSBURG

A. Ya. Birger, V. V. Karetnikov

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
St. Petersburg, Russian Federation

The topic of the work is an overview study of the current problem associated with the complexity of navigation of river vessels and river-sea-going vessels during their passage along the Neva River in the raised spans of St. Petersburg bridges. It is noted that when passing through the raised spans of St. Petersburg bridges in the induced state, such factor as the "surface dimension" is one of the main ones. It is emphasized that large-tonnage river and river-sea-going vessels cannot pass all the bridges of St. Petersburg when they are in the induced state, but since the bridges are drawn at night during navigation period, the height restriction is no longer so strict. Unfortunately, all bridges of St. Petersburg have only one draw span, so reverse navigation is organized through their raised spans in order, firstly, to avoid divergences of vessels in the sections between the bridges and, secondly, to enable the skipper to minimize manoeuvring when choosing the optimal path of entry into the raised span of the bridge. In addition, the attention is drawn to the fact that when entering the drawbridge span, the skipper must take into account many additional factors, including, for example, local navigation features, the actual hydro-meteorological situation and the current hydrological regime of the Neva River. It is noted in the study that the boatmaster should take into account such an important circumstance as the presence of a large number of pleasure craft used for sightseeing viewing of the process of vessel movement through the raised spans of bridges. Due to the fact that boatmasters of large-tonnage river vessels and river-sea-going vessels may experience significant difficulties in the process of organizing navigation safety when moving into the raised bridge spans on the Neva River section within the boundaries of St. Petersburg; mandatory pilotage, some features of the organization of which are considered in this work, has been established. Examples of accidents related to the procedure of bridges drawing that occurred within the boundaries of St. Petersburg and had serious consequences are analyzed. The amendments proposed to be made to the "Rules of movement and mooring of vessels in the Volga-Baltic basin of the inland waterways of the Russian Federation" in relation to the issue under consideration are considered.

Keywords: drawbridge spans, navigation safety, pilotage of vessels, inland waterways, the Neva River.

For citation:

Birger, Arkady Ya., and Vladimir V. Karetnikov. "Issues of organizing vessels pilotage through the drawbridges spans in St. Petersburg." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova* 15.4 (2023): 557–566. DOI: 10.21821/2309-5180-2023-15-4-557-566.

УДК 656.62; 629.122

ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ СУДОВ (СОСТАВОВ) ЧЕРЕЗ РАЗВОДНЫЕ ПРОЛЕТЫ МОСТОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ВО ВРЕМЯ ИХ РАЗВОДКИ

А. Я. Биргер, В. В. Каретников

ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

Темой работы является обзорное исследование существующей в настоящее время проблемы, связанной со сложностью навигации речных судов и судов река – море во время прохождения их по реке Нева в разведенные пролеты Санкт-петербургских мостов. Отмечается, что при прохождении в разведенные

пролеты мостов Санкт-Петербурга в наведенном состоянии такой фактор, как «надводный габарит», является одним из основных. Подчеркивается, что крупнотоннажные речные и суда «река – море» плавания не могут пройти все мосты Санкт-Петербурга, когда они находятся в наведенном состоянии, но поскольку мосты в период навигации разводят в ночные часы, ограничение по высоте не является столь жестким. К сожалению, все мосты Санкт-Петербурга имеют только один разводной пролет, поэтому в их разведенные пролеты организуется реверсивное судоходство с целью, во-первых, избежать расхождений судов на участках между мостами и, во-вторых, дать возможность судоводителю минимизировать маневрирование при выборе оптимальной траектории захода в разведенный пролет моста. Кроме того, в статье обращается внимание на то, что при заходе в разводной пролет моста судоводитель должен учитывать множество дополнительных факторов, среди которых, например, местные особенности плавания, фактическая гидрометеорологическая обстановка и текущий гидрологический режим реки Невы. В исследовании отмечается, что судоводитель должен принимать во внимание такое важное обстоятельство, как наличие большого количества прогулочных судов, используемых для экскурсионного просмотра процесса движения судов в разведенные пролеты мостов. Ввиду того, что судоводители крупнотоннажных речных судов и судов «река – море» плавания могут испытывать существенные затруднения в процессе организации безопасности плавания при движении в разведенные пролеты мостов на участке реки Невы, в границах города Санкт-Петербурга установлена обязательная лоцманская проводка, некоторые особенности организации которой рассмотрены в данной работе. Проанализированы примеры аварий, связанных с процедурой разводки мостов, которые произошли в черте Санкт-Петербурга и имели серьезные последствия. Рассмотрены дополнения, которые предлагается внести в «Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации» применительно к данному вопросу.

Ключевые слова: разводные пролеты мостов, безопасность судоходства, лоцманская проводка судов, внутренние водные пути, река Нева.

Для цитирования:

Биргер А. Я. Вопросы организации лоцманской проводки судов (составов) через разводные пролёты мостов Санкт-Петербурга во время их разводки / А. Я. Биргер, В. В. Каретников // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2023. — Т. 15. — № 4. — С. 557–566. DOI: 10.21821/2309-5180-2023-15-4-557-566.

Введение (Introduction)

Обеспечение безопасности судоходства в период разводки Ленинградских мостов всегда привлекало к себе повышенное внимание как руководства города, так и судовладельческих компаний, капитанов судов в связи со специфичностью и важностью его для организации судоходства на ВВП. Этот участок входит в состав Волго-Балтийского бассейна ВВП и является частью транзитного водного пути между Балтийским, Чёрным и Каспийским морями. Через него также проходят пути, связывающие Балтийское море с Москвой и Белым морем. Волго-Балт активно используется для перевозок судами типа *река – море* различных грузов, включая жидкие нефтепродукты, а также пассажирскими (круизными) теплоходами, осуществляющими популярные круизы по всей единой глубоководной системе России. Повышенная степень ответственности связана с прохождением крупнотоннажных судов через центр Санкт-Петербурга, представляющий огромную историко-культурную ценность и привлекательность для туристов со всего мира.

Ночная разводка мостов является брендом Санкт-Петербурга. На водной акватории Невы десятки прогулочных судов стремятся предоставить своим пассажирам (туристам) оптимальную возможность увидеть прохождение каравана судов через разведенные мосты и количество желающих увидеть это из года в год растет. Прогулочным судам, в соответствии с действующими правилами плавания, запрещается затруднять движение судов, следующих в караванах. С учетом скученности судов на ограниченном участке акватории Невы указанное обстоятельство накладывает дополнительную ответственность на организаторов и участников судоходства. Вопрос ночного судоходства на Неве находится под постоянным пристальным вниманием контрольно-надзорных органов.

Методы и материалы (Methods and Materials)

Организация лоцманской проводки судов, следующих в разведенные пролеты Санкт-Петербургских мостов, является одной из важнейших составляющих общей безопасности судоходства

на этом участке ВВП. Движение в период разводки петербургских мостов является весьма сложной и ответственной процедурой в силу ее специфики. Прежде всего, эти сложности, непосредственно обусловлены навигационными условиями, такими как небольшая ширина разводных пролетов, свальные течения в пролетах, большое количество огней, порой мешающих судоводителю ориентироваться в обстановке и, в дополнение к этому ночной, строго ограниченный по времени период движения судов. При этом количество транзитных судов может достигать до 20–22 единиц в каждом направлении в течение одной ночи.

График разводки петербургских мостов ежегодно утверждается Комитетом по транспорту и Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Правительства Санкт-Петербурга [2]. Поэтому не случайно, что этот участок, в соответствии с Приказом Минтранса России «Перечень участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке» [3], является единственным на внутренних водных путях России с обязательной лоцманской проводкой для всех судов.

В силу неразрывной связи процесса судоходства по Неве с жизнедеятельностью городской инфраструктуры, неотъемлемой частью которой являются переправы через Неву, руководство города всегда уделяло этому вопросу повышенное внимание. Так, 9 июля 1984 г. Исполкомом Ленсовета было принято Решение № 473 «Об утверждении Правил пропуска судов при разводке ленинградских мостов» [4]. В этом документе помимо технических условий разводки мостов (период разводки в течение года, ограниченный погодными условиями) впервые было использовано понятие «обязательная лоцманская проводка».

Ответственность за организацию безопасной проводки флота через ленинградские мосты возлагалась на Северо-Западное речное пароходство (СЗРП), которое на тот момент являлось наиболее крупным системообразующим предприятием речного флота в Северо-Западном регионе страны наряду с пароходством «Волготанкер». Общее руководство пропуском судов (независимо от ведомственной принадлежности) при разводке мостов возлагалось на диспетчерскую службу ЛенПорта СЗРП — организацию, являвшуюся одним из подразделений пароходства, которой вменялось в обязанность выполнение лоцманской проводки всех судов. Исключения допускались для кораблей и объектов ВМФ и нефтеналивного флота пароходства «Волготанкер», имеющего своих лоцманов.

Становление лоцманской службы началось с создания института лоцманов-координаторов, в обязанность которых помимо распределения лоцманов на суда входило взаимодействие с диспетчерскими службами ЛенПорта, Мостотреста и Морского порта. В целях качественной всесторонней подготовки лоцманов службе было выделено специальное помещение с учебным классом, приобретены учебные пособия и необходимая картографическая продукция.

Руководством трех задействованных организаций: Морской порт, Мостотрест и ЛенПорт, был разработан «Порядок организации проводки судов с акватории морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (далее — Порядок) [5]. Этот ежегодно обновляемый документ позволяет обеспечивать проведение необходимых мероприятий в ежедневном круглосуточном режиме при планировании движения в разводку на предстоящую ночь. Дежурные службы указанных организаций решают возникающие вопросы в режиме онлайн. От лица ФБУ «Администрация Волго-Балтийского Бассейна внутренних водных путей» (АБВВП) существенную роль в этом играет лоцман-координатор, основной частью работы которого является распределение лоцманов на суда. При этом лоцман-координатор учитывает многие факторы, включая личные качества лоцмана и его опыт работы.

Совместными усилиями руководства лоцманских служб морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» и АБВВП налажен процесс обучения и аттестации речных лоцманов с целью получения ими возможности осуществления проводки по акватории порта (в закрытой части) во избежание задержек судов, связанных со сменой лоцманов. Проводка судов через разведенные мосты является весьма специфичной. Движение осуществляется ночью в рамках временного промежутка, ограниченного расписанием разводки. Суда идут одно за другим, в караване. При большом количестве судов, включенных в план разводки, для того, чтобы все они успели пройти, судоводители

должны соблюдать минимальную безопасную дистанцию между судами, вплоть до 200 м при движении вверх и 500 м при движении вниз. При этом скорость судов может достигать 15–20 км/ч. С учетом наличия достаточно сильного (до 4 км/ч) течения на реке снижение скорости судна далеко не всегда оправдано с точки зрения безопасного прохода створа моста. К тому же любой маневр, особенно связанный с изменением скоростного режима, в той или иной степени, оказывает влияние на впереди или сзади идущие суда.

Сложность проводки судов в разводку Петербургских мостов заключается не только в том, чтобы безопасно завести судно в пролет моста, — каждому судоводителю при движении по внутренним водным путям (ВВП) приходится проходить не один десяток мостов. Особенность данного участка петербургских мостов состоит в том, что движение осуществляется в караванах, которые двигаются во встречных направлениях, и в данном случае чрезвычайно важным является *оперативное взаимодействие, согласованность и взаимопонимание между лоцманами*.

В каждой смене лоцманов назначается старший лоцман из числа наиболее опытных. Его основной задачей является посредством своих коллег-лоцманов обеспечить скоординированные действия (маневры) всех судов в караване. Особенно актуальным это является при возникновении нештатных ситуаций. Данная обязанность старшего лоцмана закреплена в одном из пунктов действующей редакции Порядка [5].

20 февраля 1996 г. Приказом Мэрии Санкт-Петербурга № 36 [6], взамен Решения Исполкома Ленсовета от 9 июля 1984 г. № 473 [4] (в настоящее время документ [4] утратил свою актуальность), были утверждены «Правила проводки судов при разводке Санкт-Петербургских мостов» [6]. В этом документе конкретизированы вопросы обязательной лоцманской проводки, в том числе обеспечение лоцманской проводки возложено на государственное бюджетное учреждение «Волго-Балт» — преемника в данном вопросе ЛенПорта СЗРП. При этом утвержден запрет на проводку судов негосударственными лоцманскими службами. 12 мая 1996 г. распоряжением мэра Санкт-Петербурга [7] запрет на работы негосударственных лоцманов как противоречащий действующему законодательству был отменен. В монографии [8] отмечается, что в соответствии с п. 1 ст. 41 «Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [9] допускается в целях обеспечения безопасности плавания по внутренним водным путям и предотвращения транспортных происшествий с судами создание негосударственных организаций лоцманской проводки судов.

Правительство Санкт-Петербурга всегда с большим вниманием относилось к вопросам безопасности судоходства на Неве. Не случайно, при разработке постановления «Об утверждении правил эксплуатации мостов и набережных в Санкт-Петербурге» [10] в него был внесен раздел, посвященный разводке мостов и порядку пропуска судов при разводке мостов. В соответствии с Постановлением [10, п. 4.9] общее руководство пропуска и ответственность за организацию безопасного пропуска судов через разведенные судоходные пролеты мостов в разводку мостов возлагается на ФБУ «Администрация Волго-Балт».

Существуют обоснованные сомнения в том, что региональные органы власти уполномочены решать вопросы организации судоходства на внутренних водных путях РФ, поскольку река Нева является важной составной частью федеральных водных путей, подведомственных Минтрансу РФ. Однако с учетом специфики судоходства на этом участке, связанного с прохождением крупнотоннажных судов, в том числе с опасными грузами, через сложный для судоходства участок в центре многомиллионного города, озабоченность городских властей в этой части представляется вполне закономерной. В первую очередь это связано с возможными аварийными случаями, которые, в лучшем случае, могут привести к нарушению транспортной логистики (своевременное прибытие к месту происшествия скорой помощи, МЧС, нарушение сроков поставки различной продукции, нарушения в движении городского транспорта и т. п.).

Разводка мостов — бренд Санкт-Петербурга. Десятки тысяч туристов в течение навигационного периода во время экскурсий на прогулочных теплоходах наблюдают за этим завораживающим

зрелищем. Поэтому любое, даже незначительное, происшествие не только может явиться причиной проблем в городском хозяйстве, но и стать предметом гласности и обсуждения в средствах массовой информации, и привести к существенным имиджевым потерям. На рис. 1 приведен скриншот монитора АИС, сделанный в одну из ночей в пиковый период навигации 2023 г., на котором показаны суда, имеющие на борту специальное оборудование АИС, а также маломерные суда, выходящие в это время на акваторию Невы.

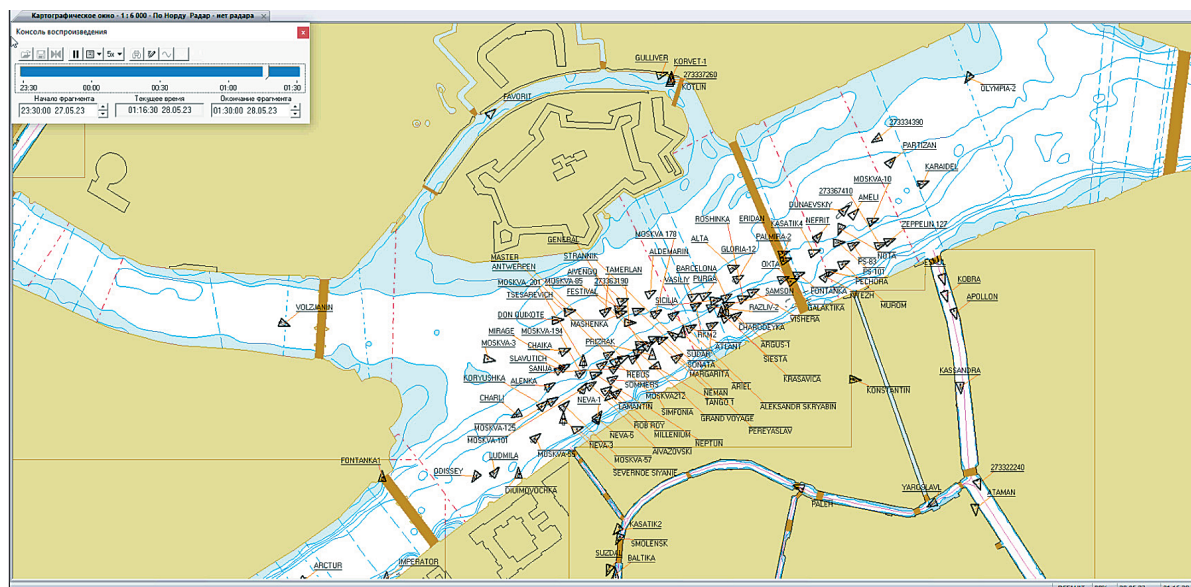


Рис. 1. Скриншот монитора АИС участка р. Невы между Благовещенским и Троицким мостами

За период более 25 лет с момента образования лоцманской службы менялись названия организации, при этом порядок работы службы не претерпевал существенных изменений. Прием на работу в лоцманскую службу осуществляется только после стажировки кандидата в течение периода от одного до трех месяцев под руководством назначаемого для этого лоцмана-наставника. После стажировки выполняется контрольная проводка, по результатам которой принимается решение о допуске лоцмана к самостоятельной работе. При этом следует отметить, что в действующем «Положении о лоцманах на внутренних водных путях» [11] такое понятие, как «стажировка» отсутствует. В п. 9 данного документа указано, что лоцманское удостоверение выдается Администрацией БВВП лицу, «успешно прошедшему практику по лоцманской проводке судов в бассейне ВВП, указываемом в лоцманском удостоверении». Понятие «практика» в данном контексте не конкретизировано.

Очевидно, что практику по лоцманской проводке судов на участке петербургских мостов можно пройти только на данном участке бассейна ВВП. Не имея практических навыков на конкретном участке даже при успешном прохождении теоретических квалификационных испытаний, предусмотренных Положением [11], лоцманом стать невозможно, поскольку для этого в первую очередь необходимы доскональные знания особенностей участка проводки. В лоцманской службе АБВВП, в силу возложенных на нее обязанностей по обеспечению безопасности судоходства, данному вопросу придается первостепенное значение. Не случайно, за последние более чем двадцать лет при проходе караванов судов через мосты Санкт-Петербурга не было зарегистрировано ни одного происшествия, имеющего серьезные последствия.

Приведем примеры аварий, связанных с процедурой разводки мостов, которые произошли в черте нашего города и имели серьезные последствия. 16 августа 2002 г. примерно в 4 ч утра из-за неисправности рулевого устройства произошло затопление в разводном участке Литейного моста теплохода «Каунас» (рис. 2). Судоходство через пролет моста было прервано на неделю.



Рис. 2. Фото терпящего бедствие т/х «Каунас»
в разводном пролете Литейного моста

1 августа 2012 г. в 1 ч 47 мин произошло столкновение (грузового т/х «Келарви» при выходе из Троицкого моста на траверзе реки Фонтанки с прогулочным пассажирским судном «Росси». Причиной явилось нарушение правил плавания судоводителем затонувшего в результате столкновения прогулочного судна. В воде оказались 15 человек. Усилиями городских спасательных служб и экипажей находившихся в акватории других судов все пострадавшие были спасены. Следует заметить, что т/х «Келарви» шел, как обычно при разводке мостов, в составе каравана других грузовых судов. С большой долей вероятности можно предположить, что избежать тяжелых последствий для оказавшихся в воде людей, а также происшествий с другими теплоходами удалось благодаря слаженным действиям лоцманов и диспетчерского аппарата. После этого происшествия в «Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации» [12] (далее — Правила) были внесены существенные ограничения движения прогулочных судов по реке Неве, особенно в период разводки мостов.

Как отмечалось ранее, с каждым годом количество прогулочных судов в период белых ночей в водной акватории в центре Санкт-Петербурга увеличивается, и организация безопасного судоходства в данном случае является очень непростой задачей, грамотное решение которой во многом зависит от опыта лоцманов транзитных судов.

Согласно существующей давней традиции, лоцманская служба АБВВП полностью обеспечивала лоцманское обслуживание судов при прохождении разведенных пролетов мостов. Однако в настоящее время имеется тенденция создания частных лоцманских компаний и одна из них уже функционирует в Санкт-Петербурге. Следует отметить, что отсутствие единого руководства при общей организации движения судов через разводные пролеты мостов города Санкт-Петербурга во время их разводки, без сомнения, снизит уровень безопасности. В настоящее время в новую службу перешли лоцманы, получившие всестороннюю подготовку в АБВВП и имеющие достаточный опыт работы. Для них в составе всей лоцманской службы была организована необходимая подготовка, включая стажировку, аттестацию, а также получение необходимых допусков и разрешений для проводки судов, следующих в / из разводки по закрытой части Морского порта и др. В связи с этим необходимо продумать вопрос прохождения необходимой подготовки при пополнении лоцманской службы новыми сотрудниками.

Существует еще одна важная особенность, связанная с функционированием нескольких лоцманских организаций, такая как *количественный состав лоцманов*. В АБВВП он всегда поддерживался с учетом имеющегося опыта, исходя из максимально возможного количества судов и составов к прохождению в разводку в течение одной ночи. Этот вопрос является особенно актуальным на следующую ночь после отмененной по каким-либо причинам разводки (праздничные мероприятия на Неве, погодные условия, плановые профилактические ремонты приводов разводных пролетов мостов и др.).

В последние три-четыре года в силу объективных причин наблюдается существенное снижение судопотока. Это, естественно, влечет за собой проблему, связанную с содержанием лоцманской службы в прежнем количественном составе, которая функционирует за счет приносящей доход деятельности, поскольку не имеет государственного финансирования. При этом изменение стоимости работ за проводку судна не может быть произведено оперативно, так как предполагает предварительное обоснование и согласование с ФАМРТ. В этом смысле частная лоцманская компания имеет преимущество, поскольку может изменять ставку за проводку судна по своему усмотрению в зависимости от ситуации на рынке и своих возможностей или потребностей.

АБВВП всегда ставит перед собой задачу исключить задержку любого судна, максимально используя для этого возможности сотрудников своей лоцманской службы, так как суточный простой судна влечет за собой существенные непроизводительные расходы для любого судовладельца. Понятно, что интересы лоцманской службы АБВВП и частных лоцманских организаций могут не совпадать. При этом АБВВП при планировании разволок вынуждена учитывать возможности и частных организаций, что зачастую весьма проблематично. В АБВВП выработан порядок подготовки к судоходству в период разводки мостов и движения судов в разведенные мосты, который предполагает тщательный анализ заявки на предстоящую ночь совместно лоцманской и диспетчерской службами, распределение лоцманов на суда, проведение рабочих совещаний старшими лоцманами и капитанами рейда непосредственно перед разводкой и др.

Внутри лоцманской службы предусматривается деление лоцманов на группы в зависимости от опыта и квалификации каждого из них. Так, на сложные буксировки направляются лоцманы, имеющие соответствующий опыт. При этом существует категория лоцманов, которым доверяются проводки только одиночных сухогрузных судов. Используется любая возможность для повышения квалификации (стажировки) лоцманов. Переход из одной группы в другую происходит только после приобретения лоцманом достаточного опыта по решению руководства. Назначение лоцманов на конкретные суда производится с учетом сложности конкретной проводки (буксировки), опыта работы и профессиональных качеств. Особенно это касается сложных буксировок.

Периодически возникает необходимость проводки в разводку мостов сверхгабаритных объектов. В первую очередь это касается вновь построенных на судостроительных заводах судов или их корпусов, в том числе по заказу военно-промышленного комплекса. Таких заводов на Неве несколько. Каждой подобной буксировке предшествует тщательная подготовка, включая проведение в некоторых случаях натурных испытаний на специально создаваемом для этого на акватории Невы полигоне с установкой временных плавучих знаков для имитации пролетов мостов. Во многих случаях требуются дополнительные согласования с городскими структурами, с ГУП «Мостотрест», с РЖД. Эта работа проводится АБВВП при непосредственном участии лоцманской службы.

а)



б)

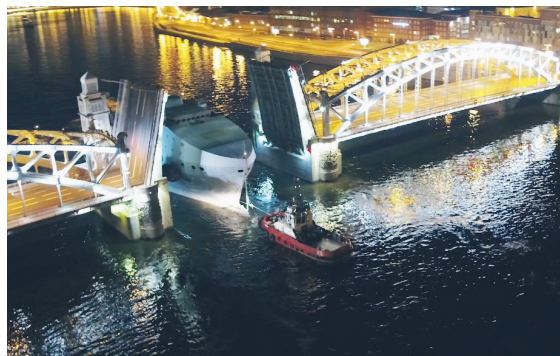


Рис. 3. Проводка исследовательского судна «Академик Агеев»: а — через Троицкий мост; б — через Большеохтинский мост

На рис. 3 в качестве примера показана проводка супергабаритного объекта — океанографического исследовательского судна «Академик Агеев», построенного на судостроительном заводе

«Пелла». Организация буксировки этого объекта потребовала большого объема подготовительных работ, в том числе проведения тренировок на полигоне. С учетом ранее указанных обстоятельств могут возникнуть сложности при направлении на проводку лоцманов из иных, помимо лоцманской службы АБВВП, компаний. Естественно, что судовладелец или его агент при заказе лоцмана преследует свои интересы, но при этом они могут не в полной мере владеть особенностями плана на предстоящую разводку мостов. Решающим фактором здесь может являться стоимость работы, при этом частные компании в данном случае имеют преимущество. Более того, отдельно взятый лоцман при возникновении какой-либо нештатной ситуации, требующей принятия в целях обеспечения общей безопасности вынужденного непопулярного решения в отношении его судна, может продолжать отстаивать интересы компании-нанимателя, что может привести не просто к конфликтным ситуациям, а к созданию аварийной ситуации.

Таким образом, с учетом особенностей организации судоходства на участке ВВП — петербургские мосты можно сделать следующие выводы. Данный участок в процессе решения вопросов по обеспечению безопасности судоходства требует особого отношения. Следует признать, что действующая в настоящее время нормативная база, касающаяся обеспечения лоцманской проводки судов, проходящих через петербургские мосты, недостаточно однозначна. В частности, она не позволяет учитывать в полном объеме то обстоятельство, что в данном случае нельзя рассматривать каждое отдельное судно вне единого плана проводки, а также то, что при планировании разводки необходим более тщательный подход, учитывающий общий состав флота в караване по количеству единиц, наличию буксировок вообще и сложных буксировок в частности. В данной ситуации наиболее приемлемым и доступным способом решения части проблем является внесение в Приказ [12] некоторых дополнений. Соответствующий опыт работы уже имеется. С момента принятия Правил в них неоднократно вносились изменения, направленные на усиление мер безопасности судоходства, в том числе связанные с существенными ограничениями движения судов на акватории Невы в период разводки мостов, что, учитывая особые условия плавания на этом участке, без сомнения, оправдано несмотря на некоторое ущемление интересов судовладельцев. Правила, по сути, отражают «особенности» судоходства в Волго-Балтийском бассейне ВВП, при этом участку петербургских мостов (23 км) в них отводится существенное место.

Результаты (Results)

Применительно к рассматриваемому вопросу предлагается внести следующие дополнения в Правила (выделено курсивом — *Прим. авт.*):

1. Изложить второй абзац п. 3 Правил [12] в следующей редакции: *«Движение составов, отличающихся по своим техническим характеристикам от типовых схем формирования составов и движение одиночных судов габаритной длиной более 142 м, а также назначение лоцманов на эти составы и суда осуществляются по согласованию с АБВВП».*

2. В п. 9, содержащий требования к осуществлению движения судов (составов) через разводные пролеты мостов во время их разводки, добавить пп. 10, 11 (со сноской) следующего содержания:

10) *«указания назначенных АБВВП старших лоцманов в части организации безопасной проводки караванов судов являются обязательными для исполнения всеми лоцманами идущих в караванах судов»;*

11) *«лоцман для допуска к проводке судов (составов) через разводные пролеты мостов Санкт-Петербурга должен пройти стажировку под руководством специалистов лоцманской службы АБВВП*».*

*Результаты стажировки, а также документальное подтверждение прохождения практики по лоцманской проводке судов на участке мостов Санкт-Петербурга должны учитываться при получении лоцманского удостоверения в соответствии с п. 9 Положения о лоцманах на ВВП (Приказ Минтранса России от 6 ноября 2020 г. № 463)».

Предполагается, что процедура стажировки должна быть разработана АБВВП и доведена до сведения заинтересованных организаций.

Заключение (Conclusion)

В статье выполнен обзор некоторых важных вопросов, связанных с обеспечением безопасности судоходства во время движения караванов транзитных судов на уникальном участке ВВП в период разводки Санкт-Петербургских мостов. При этом особое внимание уделено проблемам организации лоцманских проводок этих судов. Отдельно выделен вопрос функционирования на этом участке водного пути негосударственных лоцманских организаций, в том числе в части их взаимодействия с лоцманской службой АБВВП. Предлагаемые дополнения в ПДСС, направленные на повышение уровня безопасности судоходства на чрезвычайно важном и ответственном участке судоходства, требующем особого внимания, позволят в определенной мере конкретизировать некоторые формулировки в нормативных документах и внести ясность в вопросы, связанные с оперативной работой лоцманской службы как с учетом накопленного многолетнего опыта, так и новых тенденций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Атлас единой глубоководной системы европейской части РФ. Т. 3, ч. 1: Волго-Балтийский водный путь. Река Нева. — СПб.: Волго-Балт, 2023. — 64 с.
2. График разводки Санкт-Петербургских мостов в навигацию 2023 года // Официальный интернет-сайт ФБУ «Администрация «Волго-Балт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.volgo-balt.ru (дата обращения: 02.06.2023).
3. Приказ Минтранса РФ от 04.09.2003 № 182 «Об утверждении перечня участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_44374/ (дата обращения: 02.06.2023).
4. Решение Ленинградского городского Совета народных депутатов от 9 июля 1984 года № 473 «Об утверждении Правил пропуска судов при разводке ленинградских мостов» (Утратило силу на основании приказа КУГХ мэрии Санкт-Петербурга от 20 февраля 1996 года № 36) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/8358918> (дата обращения: 02.06.2023).
5. Порядок организации проводки судов с акватории морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» в разводку мостов на внутренние водные пути и в обратном направлении на навигацию 2023 года // Официальный интернет-сайт ФБУ «Администрация «Волго-Балт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.volgo-balt.ru (дата обращения: 02.06.2023).
6. Приказ Мэрии Санкт-Петербурга от 20 февраля 1996 № 36 «Об утверждении «Правил проводки судов при разводке Санкт-Петербургских мостов» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/9105583> (дата обращения: 02.06.2023).
7. Распоряжение мэра Санкт-Петербурга от 12 мая 1996 года № 464-р «О Правилах проводки судов при разводке Санкт-Петербургских мостов». (Утратило силу на основании постановления Правительства Санкт-Петербурга от 19 января 2022 года № 14) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/9105894?marker> (дата обращения: 02.06.2023).
8. Гречуха В. Н. Правовое регулирование деятельности внутреннего водного транспорта: монография / В. Н. Гречуха. — М.: Прометей, 2020. — 340 с.
9. Федеральный закон от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://mchs.gov.ru/dokumenty/federalnyy-zakon/795> (дата обращения: 02.06.2023).
10. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29 ноября 2006 № 1480 «Об утверждении правил эксплуатации мостов и набережных в Санкт-Петербурге» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/8441055> (дата обращения: 02.06.2023).
11. Приказ Минтранса РФ от 06.11.2020 № 463 «Об утверждении положения о лоцманах на внутренних водных путях» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_372126/ (дата обращения: 02.06.2023).
12. Приказ Минтранса РФ от 10 июля 2013 г. № 235 «Об утверждении правил движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rulaws.ru/acts/Prikaz-Mintransa-Rossii-ot-10.07.2013-N-235/> (дата обращения: 02.06.2023).

REFERENCES

1. *Atlas edinoi glubokovodnoi sistemy evropeiskoi chasti RF. Tom 3, chast' 1. Volgo-Baltiiskii vodnyi put'.* Reka Neva. SPb.: Volgo-Balt, 2023.
2. Grafik razvodki Sankt-Peterburgskikh mostov v navigatsiyu 2023 goda. Volgo-Balt Administration official website. Web. 2 Jun. 2023 <www.volgo-balt.ru>.
3. Prikaz Mintransa RF ot 04.09.2003 № 182 «Ob utverzhdenii perechnya uchastkov vnutrennikh vodnykh putei Rossiiskoi Federatsii, tipov i razmerov sudov, podlezhashchikh obyazatel'noi lotsmanskoj provodke». Web. 2 Jun. 2023 <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_44374/>.
4. Reshenie Leningradskogo gorodskogo Soveta narodnykh deputatov ot 9 iyulya 1984 goda № 473 «Ob utverzhdenii Pravil propuska sudov pri razvodke leningradskikh mostov». Web. 2 Jun. 2023 <<https://docs.cntd.ru/document/8358918>>.
5. Poryadok organizatsii provodki sudov s akvatorii morskogo porta «Bol'shoi port Sankt-Peterburg» v razvodku mostov na vnutrennie vodnye puti i v obratnom napravlenii na navigatsiyu 2023 goda. Volgo-Balt Administration official website. Web. 2 Jun. 2023 <www.volgo-balt.ru>.
6. Prikaz Merii Sankt-Peterburga ot 20 fevralya 1996 № 36 «Ob utverzhdenii «Pravil provodki sudov pri razvodke Sankt-Peterburgskikh mostov». Web. 2 Jun. 2023 <<https://docs.cntd.ru/document/9105583>>.
7. Rasporyazhenie mera Sankt-Peterburga ot 12 maya 1996 goda № 464-r «O Pravilakh provodki sudov pri razvodke Sankt-Peterburgskikh mostov». Web. 2 Jun. 2023 <<https://docs.cntd.ru/document/9105894?marker>>.
8. Grechukha, V. N. *Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti vnutrennego vodnogo transporta. Monografiya.* M.: Prometei, 2020.
9. Federal'nyi zakon ot 7 marta 2001 goda № 24-FZ «Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossiiskoi Federatsii». Web. 2 Jun. 2023 <<https://mchs.gov.ru/dokumenty/federalnye-zakony/795>>.
10. Postanovlenie Pravitel'stva Sankt-Peterburga ot 29 noyabrya 2006 № 1480 «Ob utverzhdenii pravil ekspluatatsii mostov i naberezhnykh v Sankt-Peterburge». Web. 2 Jun. 2023 <<https://docs.cntd.ru/document/8441055>>.
11. Prikaz Mintransa RF ot 06.11.2020 № 463 «Ob utverzhdenii polozheniya o lotsmanakh na vnutrennikh vodnykh putyakh». Web. 2 Jun. 2023 <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_372126/>.
12. Prikaz Mintransa RF ot 10 iyulya 2013 g. № 235 «Ob utverzhdenii pravil dvizheniya i stoyanki sudov v Volgo-Baltiiskom basseine vnutrennikh vodnykh putei Rossiiskoi Federatsii». Web. 2 Jun. 2023 <<https://rulings.ru/acts/Prikaz-Mintransa-Rossii-ot-10.07.2013-N-235/>>.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Биргер Аркадий Яковлевич — доцент
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала
С. О. Макарова»
198035, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург,
ул. Двинская, 5/7
e-mail: birgeraya@gumrf.ru
Каретников Владимир Владимирович —
доктор технических наук, доцент
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала
С. О. Макарова»
198035, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург,
ул. Двинская, 5/7
e-mail: karetnikovvv@gumrf.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Birger, Arkady Ya. — Associate professor
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035,
Russian Federation
e-mail: birgeraya@gumrf.ru
Karetnikov, Vladimir V. —
Dr. of Technical Sciences, associate professor
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035,
Russian Federation
e-mail: karetnikovvv@gumrf.ru

Статья поступила в редакцию 14 июня 2023 г.
Received: June 14, 2023.