

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

ПИСЬМО

от 8 июля 1996 г. N МФ-35/1921

Направляю для руководства "Инструкцию по безопасности морских буксировок" ([Приложение](#)).

Инструкция вводится в действие с 1 сентября 1996 г.

С введением в действие настоящей Инструкции считается утратившей силу "Инструкция по обеспечению безопасности морских буксировок судов и других плавучих сооружений", утвержденная В/о "Совсудоподъем" 24 ноября 1975 г. (приложение к письму ММФ от 17 марта 1976 г. N 22).

Заместитель Директора
С.В.ПАЛЕХОВ

Приложение
к письму Федеральной службы
морского флота России
от 8 июля 1996 г. N МФ-35/1921

Утверждаю
Заместитель Директора
Федеральной службы
морского флота России
С.В.ПАЛЕХОВ
2 июля 1996 года

Согласовано
Начальник Главной
государственной
морской инспекции
А.Н.БЫСТРОВ
1 июля 1996 года

ИНСТРУКЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ БУКСИРОВОК

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция содержит основные положения по безопасности дальних морских и океанских буксировочных работ (в дальнейшем - буксировок, если не оговаривается иной район плавания) при осуществлении разовых перегонов (здесь и в дальнейшем применяются определения Морского Регистра судоходства, если не оговаривается иное) из портов Российской Федерации судов на буксире вне

установленного для них района плавания, независимо от способов и особенностей буксировки каждого из них.

1.2. Действие настоящей Инструкции распространяется на всех участников буксировок, организуемых и/или осуществляемых предприятиями, организациями и учреждениями Федеральной службы морского флота Министерства транспорта Российской Федерации (в дальнейшем - Росморфлот), независимо от ведомства и/или форм собственности судовладельцев буксируемых судов, а также на лиц, осуществляющих надзор и контроль за обеспечением безопасности мореплавания в системе Росморфлота.

1.3. Предприятия, организации или учреждения, не входящие в систему Росморфлота, при организации и/или осуществлении буксировок могут руководствоваться настоящей Инструкцией только по согласованию с Росморфлотом, чьей интеллектуальной собственностью она является.

1.4. Действие настоящей Инструкции не распространяется на буксировки, не являющиеся дальними морскими и океанскими, буксировки аварийных судов, судов в ледовых условиях и судов, специально предназначенных для их буксировки.

При осуществлении буксировок судов из иностранных портов судовладельцам и капитанам буксирных судов следует руководствоваться правилами, требованиями или обычаями того порта, откуда совершается буксировка.

Однако судовладельцы и/или капитаны буксирных и буксируемых судов могут использовать положения настоящей Инструкции при любых буксировках в целях повышения их безопасности.

1.5. Буксировки выполняются, как правило, спасательно - буксирными судами или ледоколами. Использование для этих целей других типов морских судов допускается после их соответствующего дооборудования и предъявления к освидетельствованию Морским Регистром судоходства на предмет пригодности к конкретным буксировочным операциям.

1.6. Основанием для производства буксировок являются лицензии на право производства такого вида деятельности, выдаваемые Росморфлотом судовладельцам буксирных судов, и свидетельства буксирных судов, выдаваемые Морским Регистром судоходства при наличии на буксирных судах действующих классификационных свидетельств.

1.7. При организации, подготовке и осуществлении буксировок их участники в целях обеспечения безопасности буксировок должны руководствоваться в дополнение к настоящей Инструкции:

1.7.1. Руководством по техническому надзору за судами в эксплуатации (издание Морского Регистра судоходства) в части, касающейся освидетельствования судов при разовых перегонах вне установленного района плавания.

1.7.2. Правилами классификации и постройки морских судов и Правилами по оборудованию морских судов (издания Морского Регистра судоходства) в части, касающейся буксирных судов.

1.7.3. Техничко - эксплуатационными требованиями к подготовке и буксировке на плаву крупногабаритных водоизмещающих аппаратов (РД 31.13.01-87, приложение в письму ММФ СССР от 17.09.87 N 153).

1.7.4. Положением о сроках проведения дальних морских и океанских экспедиционных буксировочных работ с приложением к нему "Таблицы сроков проведения дальних морских и океанских экспедиционных буксировочных работ" (приложение к письму ММФ СССР от 10.01.79 N 4).

1.7.5. Общими [правилами](#) плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (издание ГУНиО МО Российской Федерации, 1993, N 9034) в части, касающейся выхода судов из морских портов.

1.7.6. Инструкцией о выпуске судов в море капитанами морских торговых портов (приложение 6 к Приказу ММФ СССР от 27.05.91 N 40).

1.7.7. Другими общими для всех судов действующими организационно - распорядительными и нормативными документами Росморфлота, регламентирующими обеспечение безопасности мореплавания.

2. Организация буксировок

2.1. Буксировки в системе Росморфлота организуются и осуществляются, как правило, судовладельцами буксирных судов Госморспасслужбы России при Росморфлоте: бассейновыми аварийно - спасательными управлениями, экспедиционными отрядами и управлениями аварийно - спасательных, судоподъемных и подводно - технических работ (в дальнейшем - БАСУ), а также другими судовладельцами Росморфлота, имеющими соответствующие лицензии.

2.2. Буксировка может быть осуществлена:

одним буксирным судном с одним или двумя буксируемыми судами в составе буксирного каравана;

несколькими буксирными судами с одним или несколькими буксируемыми судами в составе буксирного каравана.

В дальнейшем по тексту Инструкции рассматриваются общие положения, относящиеся к буксирным или буксируемым судам, независимо от того, является ли буксирное судно основным или вспомогательным в составе буксирного каравана, буксируется ли одновременно одно или несколько судов и есть ли экипаж на буксируемом судне или нет, если не оговаривается иное, а под буксирным караваном (в дальнейшем - караваном) понимается группа судов, совершающих совместное плавание, в составе одного или нескольких буксируемых судов и одного или нескольких буксирных судов, включая все буксирное снаряжение.

2.3. Перед буксировкой судна, имеющего район установленного плавания, существенно отличающийся от района предстоящей буксировки, должен быть разработан проект перегона, в состав которого включаются инструкции для капитанов буксирного и буксируемого судов.

2.4. Если Морским Регистром судоходства будет признано, что для осуществления буксировки не потребуются существенных изменений конструкции или дооборудования буксируемого судна, то его судовладельцем должен быть разработан перечень мероприятий по обеспечению безопасности перегона с приложением к нему инструкции для капитана буксируемого судна.

2.5. При планировании буксировок двух судов одним буксирным судном или одного судна несколькими буксирными судами в проекте перегона (перечне мероприятий по обеспечению безопасности перегона) должна быть обоснована, соответственно, для первого случая - возможность, а для второго случая - необходимость их осуществления указанным количеством буксирных судов.

2.6. Проект перегона (перечень мероприятий по обеспечению безопасности перегона) должен быть представлен на одобрение Морскому Регистру судоходства.

2.7. Буксировка осуществляется на основании договора, заключаемого между судовладельцами буксирного и буксируемого судов или другими лицами по их поручению.

2.8. Для заключения договора буксировки судовладелец буксируемого судна предоставляет проект перегона (перечень мероприятий по обеспечению безопасности перегона) в комплекте с технической документацией судовладельцу буксирного судна, который имеет право выставить обоснованные распорядительные требования и запросить дополнительную техническую документацию по буксируемому судну для обеспечения безопасности предстоящей буксировки.

Не исключено, что к моменту заключения договора буксировки буксируемое судно будет уже подготовлено его судовладельцем к перегону (см. [п. 3.1](#)).

2.9. В качестве прототипов для заключения договора буксировки могут быть рекомендованы проформы международных контрактов на морскую буксировку "TOWCON" (по общей сумме) и "TOWHIRE" (по суточной ставке), как наиболее полно отражающие все условия буксировок. В эти проформы могут быть внесены поправки и/или дополнительные условия, которые необходимы и приемлемы для осуществления буксировки конкретного судна (в частности, без экипажа на борту буксируемого судна, при буксировке двух судов одним буксирным судном или одного судна несколькими буксирными судами).

2.10. Для обеспечения безопасности буксируемого судна на его борту может находиться квалифицированный экипаж или его минимально необходимая часть, возглавляемая капитаном (в общем случае - сопровождающие). Буксировка судна с пассажирами на борту запрещается.

В том случае, если в период буксировки безопасность сопровождающих на буксируемом судне не обеспечивается, то они могут находиться на борту буксирного судна, либо функции сопровождающих может осуществлять экипаж буксирного судна.

В любом случае организация обеспечения безопасности буксируемого судна в процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации на нем, должна быть отражена в договоре буксировки. Как правило, спасание буксируемого судна при возникновении аварийной ситуации на нем не по вине буксирного судна осуществляется по согласованию с судовладельцем буксируемого судна и по отдельному спасательному контракту.

2.11. В случае конвертовки буксируемого судна в договоре буксировки должна быть отражена ответственность его судовладельца за герметичность и состояние внутренних помещений и оборудования судна.

2.12. В договоре на буксировку двух судов одним буксирным судном должна быть оговорена степень ответственности судовладельца буксирного судна перед судовладельцем буксируемых судов за утерю и повреждения каждого из буксируемых судов, в том числе в результате обрыва любой из буксирных линий, закрепляемых на буксируемых судах.

2.13. Руководство организацией и подготовкой буксировки, ее осуществление возлагается на судовладельца буксирных судов, который обязан:

2.13.1. Определить характер буксировки (см. [п. 2.2](#)) и структуру командования караваном.

2.13.2. Выбрать буксирное судно (основное и вспомогательные буксирные суда - для осуществления буксировки несколькими буксирными судами).

2.13.3. Выбрать сроки буксировки с учетом наиболее благоприятного периода перегона.

2.13.4. Разработать план перехода.

2.13.5. Разработать инструкцию по обеспечению безопасности буксировки конкретного буксируемого судна.

2.14. Ответственность за несоблюдение условий буксировки одобренному проекту перегона (перечню мероприятий по обеспечению безопасности перегона) несет судовладелец буксирного судна.

2.15. При организации буксировки одного судна несколькими буксирными судами приказом судовладельца буксирных судов по подготовке к буксировке, ее осуществлению и структуре командования караваном капитан основного буксирного судна назначается старшим и ему в оперативном отношении в части, касающейся обеспечения безопасности буксируемого судна, подчиняются капитаны вспомогательных буксирных судов. Капитан основного буксирного судна может быть назначен начальником буксирного каравана.

Обязанности, права и ответственность начальника каравана, а также необходимость введения отдельной такой должности, не снижая ответственности капитана буксирного судна (основного) в части, касающейся обеспечения безопасности буксируемого судна,

определяет судовладелец буксирных судов в зависимости от сложности каждой конкретной буксировки.

2.16. Мощность буксирного судна должна быть не менее определяемой проектом перегона или свидетельством на перегон, а при отсутствии проекта перегона или данных об указанной мощности в свидетельстве на перегон - расчетным путем для плановой скорости буксировки. Величина тяги на гаке и маневренность буксирного судна должны предусматривать достаточную способность удержания каравана при наиболее неблагоприятной комбинации течения, штормовой балльности волны и ветра, которые можно ожидать по статистике по маршруту перегона.

2.17. Сроки проведения буксировки определяются по "Таблице сроков проведения дальних морских и океанских экспедиционных буксировочных работ" с учетом ограничений Морского Регистра судоходства на буксировку по условиям погоды.

2.18. План перехода, разрабатываемый, при возможности, с привлечением капитана буксирного судна (основного), должен включать:

- названия и основные тактико - технические данные (ТТД) буксирного и буксируемого судов, в том числе для буксирного судна: плановую скорость буксировки, суточный расход топлива и смазочных масел на стоянке и на ходу с буксируемым судном;

- установленные Морским Регистром судоходства ограничения на буксировку по условиям погоды;

- маршрут перехода с указанием расстояний и походных ордеров по каждому отрезку маршрута;

- порты захода и места укрытия от непогоды;

- плановую таблицу перехода, включающую расчет ходового и стояночного времени, контрольные сроки выхода из порта отправления, заходов в промежуточные порты и прихода в порт назначения;

- расчет количества топлива и смазочных масел на переход и, при необходимости и возможности, размещение топлива на буксируемом судне;

- другие сведения по усмотрению судовладельца буксирного судна.

2.19. Инструкция по обеспечению безопасности буксировки конкретного буксируемого судна разрабатывается на основе проекта перегона (перечня мероприятий по обеспечению безопасности перегона) в комплекте с технической документацией и договора буксировки.

Целью инструкции является конкретизация и/или обоснованное дополнение (но не дублирование) инструкций капитанам буксирного и буксируемого судов, находящихся в составе комплекта технической документации, условий буксировки, указанных в свидетельстве на перегон и в договоре на буксировку, настоящей Инструкции и других организационно - распорядительных и нормативных документов Росморфлота по буксировкам судов и обеспечению безопасности мореплавания. Она должна содержать конкретные организационные мероприятия и/или рекомендации капитанам буксирного и буксируемого судов по обеспечению безопасности предстоящей буксировки.

К инструкции должна быть приложена копия договора на буксировку или выписки из него, касающиеся безопасности буксировки.

Инструкции, в целом, должны дополнять одна другую и включать:

- основные характеристики мореходных качеств буксируемого судна и рекомендации по выбору благоприятных курсов и скоростей буксировки, соответствующих ограничениям Морского Регистра судоходства на буксировку по условиям погоды, использованию мест укрытия от непогоды, наблюдению за состоянием и поведением буксируемого судна;

- мероприятия и/или рекомендации, согласованные с условиями договора буксировки, по спасанию буксируемого судна при возникновении аварийной ситуации на нем;

- особенности в организации связи с береговыми радиостанциями для обеспечения ее надежности на протяжении всего перехода, порядок радиопереписки, организацию связи судов между собой;

- другие обоснованные мероприятия и/или рекомендации по обеспечению безопасности предстоящей буксировки по усмотрению судовладельца буксирного судна.

2.20. При организации буксировки в иностранном порту план перехода и инструкцию по обеспечению безопасности буксировки конкретного буксируемого судна разрабатывает капитан буксирного судна (основного) перед выходом в море на основе договора буксировки, акта сюрвейерского осмотра и судовых документов буксируемого судна. Основное содержание разработанных документов капитан буксирного судна (основного) сообщает своему судовладельцу для утверждения.

3. Подготовка к буксировке

3.1. Судовладелец буксируемого судна обязан:

3.1.1. Подготовить судно к буксировке в соответствии с требованиями проекта перегона (перечня мероприятий по обеспечению безопасности перегона) и дополнительными требованиями судовладельца буксирных судов.

3.1.2. Предъявить судно Морскому Регистру судоходства для освидетельствования и получить от него свидетельство на перегон.

3.1.3. Укомплектовать судно квалифицированными сопровождающими (см. [п. 2.10](#)), если по договору буксировки такая обязанность возложена на него. Обеспечить сопровождающих необходимыми и достаточными для совершения рейса запасами провизии и воды, камбузным и санитарным оборудованием.

3.1.4. В порту отхода предъявить судно Инспекции Государственного надзора порта для проверки его мореходного состояния перед выходом в море.

3.1.5. Проявить должную заботу о том, чтобы к началу буксировки судно во всех отношениях было пригодно и готово для буксировки от места отхода до места назначения, после чего предъявить его капитану буксирного судна (основного) для приемки к буксировке и, если судно будет буксироваться с сопровождающими судовладельца буксирующего судна, вручить капитану буксирного судна (основного) необходимые для оформления отхода в рейс документы буксируемого судна (см. [п. 3.14](#)).

3.2. Судовладелец буксирных судов обязан:

3.2.1. Предоставить судовладельцу буксируемого судна укомплектованное квалифицированным и опытным экипажем, подготовленное во всех отношениях к буксировке и удовлетворяющее требованиям проекта перегона (перечня мероприятий по обеспечению безопасности перегона) буксирное судно (основное и вспомогательные буксирные суда).

3.2.2. Вручить капитану буксирного судна (основного) проект перегона (перечень мероприятий по обеспечению безопасности перегона) в комплекте с технической документацией, план перехода и инструкцию по обеспечению безопасности буксировки конкретного буксируемого судна.

3.2.3. Заключение договор с органом Гидрометцентра РФ на гидрометеорологическое обслуживание буксирного судна (основного) по маршруту буксировки.

3.2.4. Провести инструктаж капитана буксирного судна (основного) по безопасности мореплавания, в том числе, по правовым вопросам захода в территориальные и внутренние воды государств по маршруту буксировки.

3.3. Капитан буксирного судна обязан:

3.3.1. Совместно со своим судовладельцем подготовить во всех отношениях буксирное судно к предстоящей буксировке.

3.3.2. Изучить с судоводительским составом документы, изложенные в [п. 3.2.2](#), навигационные и гидрометеорологические условия плавания по маршруту буксировки.

3.3.3. Изучить с командным составом и членами аварийной партии особенности устройства и конструкций, расположение аварийного материала и закрытий в корпусе, надстройках и рубках, возможность быстрого доступа в отсеки и замеров с палубы воды в отсеках и цистернах буксируемого судна, систему и порядок связи с буксируемым судном при его посещении.

3.3.4. Провести инструктаж капитана буксируемого судна, командного состава и аварийной партии буксирного судна по подаче и отдаче буксирной линии, постановке на якорь и съёмке с якоря и периодическим осмотрам буксируемого судна.

3.3.5. Подать в орган Гидрометцентра РФ заявку на гидрометеорологическое обслуживание судна по маршруту буксировки.

3.3.6. Проверить готовность всех судов каравана к буксировке, обратив особое внимание на исправность и готовность буксирных устройств и снаряжения на судах.

3.4. При подготовке нескольких буксирных судов к буксировке обязанности, изложенные в п. [п. 3.3.5](#) и [3.3.6](#), возлагаются на капитана основного буксирного судна и, в дополнение к общим обязанностям капитана буксирного судна, он обязан:

3.4.1. Изучить с капитанами всех судов каравана изложенное в п. [п. 3.3.2](#) и [3.3.3](#).

3.4.2. Провести инструктаж капитанов всех судов каравана по изложенному в [п. 3.3.4](#).

3.5. Техническое состояние буксируемого судна и его готовность к буксировке подтверждаются наличием на указанном судне свидетельства на перегон, а готовность судна к выходу в море - соответствующим актом проверки его мореходного состояния Инспекцией Государственного надзора порта.

Однако, в целях безопасности буксировки, капитан буксирного судна (основного) обязан убедиться в готовности буксируемого судна к буксировке. Для чего, в частности, перед выходом в море он с членами назначаемой им комиссии обязан проверить на буксируемом без сопровождающих на борту судне наружным осмотром герметизацию и водотечность надводной части корпуса, готовность буксирного и швартовного устройств и снаряжения, снаряжения для восстановления бриделя в случае его повреждения при буксировке, средств доступа на судно со шлюпки, сигнальных и отличительных огней и знаков.

3.6. Капитан буксирного судна (основного) может запросить у судовладельца буксируемого судна дополнительные к проекту перегона (перечню мероприятий по обеспечению безопасности перегона) сведения и выставить обоснованные требования по буксируемому судну для обеспечения безопасности буксировки.

3.7. При необходимости, до выхода из порта отправления, на буксируемое судно могут быть погружены переносные водоотливные средства и другое аварийное имущество буксирующего судна.

3.8. Для доставки на буксируемое судно аварийной партии, буксирного оснащения и аварийного имущества на борту буксирного судна должен быть соответствующий исправный мотобот.

3.9. На буксирном судне должен быть запасной буксирный трос, равный по длине и разрывной прочности основному, который должен храниться на вьюшке или барабане, поставляемом с ним, таким образом, чтобы обеспечивалась удобная перемотка троса на барабан буксирной лебедки.

При наличии на буксирном судне двухбарабанной лебедки предпочтительнее уложить и закрепить запасной буксирный трос на втором барабане буксирной лебедки.

Если на барабанах двухбарабанной лебедки уложены буксирные тросы различного диаметра, то запасной буксирный трос должен соответствовать требованиям, предъявляемым к тому буксирному тросу на барабане лебедки, который будет задействован для осуществления конкретной буксировки.

3.10. Буксирное снаряжение (все оборудование на борту и соединения между буксирующим и буксируемым судами), в том числе и запасное, должно иметь сертификаты о его испытании, одобренные Морским Регистром судоходства. Количество тросов,

такелажа и запасного буксирного снаряжения на буксирном судне должно обеспечивать возможность переоснащения всей буксирной линии в случае ее обрыва. Выбор деталей буксирного устройства и их прочность должны определяться расчетным путем в соответствии с Правилами Морского Регистра судоходства.

3.11. Все суда, включая и буксируемое судно, если на нем есть сопровождающие, должны иметь по две переносных ручных УКВ радиостанции двусторонней радиотелефонной связи, а на буксирном судне (основном) обязательно наличие факсимильной аппаратуры для приема гидрометеоинформации.

3.12. При подготовке к буксировке судна в заграничном плавании из любого российского или иностранного порта судовладельцу и капитану буксирного судна следует учитывать требования, которые могут быть предъявлены к буксирному судну сюрвейером в иностранном порту ([Приложение](#)).

3.13. По окончании подготовки к буксировке все суда каравана предъявляются Инспекции Государственного надзора порта для проверки их мореходного состояния перед выходом в море и получения разрешения на выход в рейс.

3.14. Разрешение на выход в рейс буксируемого судна выдается Инспекцией Государственного надзора порта на основании ее акта проверки мореходного состояния судна перед выходом в море, при наличии действительных на все время буксировки свидетельств на перегон и необходимых свидетельств, выданных Морским Регистром судоходства, для совершения заграничного рейса при буксировке, если к судну применимы международные конвенции, а также при отсутствии препятствий со стороны органов пожарной охраны, санитарно - карантинного, пограничного и таможенного контроля.

3.15. По готовности судна к буксировке капитан буксируемого судна обязан доложить об этом письменным рапортом капитану буксирного судна (основного) с указанием:

- готовности судна к плаванию;
- состояния буксирного, швартовного и якорного устройств и снабжения;
- наличия и содержания в постоянной готовности средств борьбы за живучесть судна, аварийного и противопожарного снабжения и спасательных средств;
- наличия установленных судовых запасов, навигационных карт и пособий;
- наличия и исправности электрорадионавигационных приборов, средств связи, сигнальных и отличительных огней и знаков, факсимильной аппаратуры.

Такой же рапорт капитану основного буксирного судна обязаны подать капитаны вспомогательных буксирных судов при буксировке одного судна несколькими буксирными судами.

4. Буксировка

4.1. Место формирования каравана должно находиться там, где буксирному судну разрешено начать буксировку в соответствии с местными и другими правилами, требованиями или обычаями. Оно всегда подлежит одобрению судовладельцем буксирного судна, должно быть безопасным и свободным для маневрирования буксирного судна при подаче буксирной линии на буксируемое судно и каравана при выходе в открытое море.

4.2. При осуществлении буксировки капитан буксируемого судна подчиняется капитану буксирного судна (основного).

4.3. Курсы и скорости каравана назначаются с учетом:

- ограничений Морского Регистра судоходства на буксировку по условиям погоды;
- плана перехода и инструкции по обеспечению безопасности конкретной буксировки;
- реальной гидрометеообстановки.

4.4. В период плавания должно вестись постоянное наблюдение за поведением буксируемого судна. Контроль за его водонепроницаемостью осуществляется визуально по изменениям ватерлинии, дифферента, остойчивости или появлению крена.

4.5. Осмотры буксирной линии и буксируемого судна должны производиться при каждом удобном случае в местах якорных стоянок, в промежуточных портах захода и, при необходимости и возможности, в море, особенно перед наступлением и после штормовой погоды, перед заходом в узкости, проливы, каналы и перед выходом в открытое море. При этом необходимо обильно смазывать буксирный трос в кипах и клюзах, а в период плавания периодически его перетравливать.

При осмотрах буксируемого судна обязательно проверяется исправная работа навигационных огней и знаков.

4.6. В судовом журнале буксирного судна должны отражаться осмотры буксирной линии и буксируемого судна, оценка их состояния, а также условия погоды и другие важные обстоятельства, влияющие на ход и безопасность буксировки.

4.7. Во время стоянки на якоре, при нахождении в дрейфе, в ночное время и при плохой видимости на всех судах каравана должны быть приняты меры для обращения на себя внимания приближающихся судов для предупреждения столкновений и навалов.

4.8. В случае ухудшения погоды, когда караван будет застигнут штормом в открытом море, капитан буксирного судна (основного) должен принять меры для обеспечения безопасности буксируемого судна, рекомендуемые хорошей морской практикой, к числу которых относятся:

- уменьшение хода;

- увеличение длины буксирной линии;

- выбор наиболее благоприятного для буксируемого судна курса относительно волны и ветра;

- усиление наблюдения за состоянием и поведением буксируемого судна;

- следование в место укрытия от непогоды.

4.9. Прокладка и счисление пути должны вестись на всех судах каравана, в том числе и на буксируемом судне, если на нем есть сопровождающие. При этом основной считается прокладка буксирного судна (основного), которой руководствуются остальные суда каравана.

4.10. Место назначения каравана должно находиться там, где буксирному судну разрешено сдать буксируемое судно в соответствии с местными и другими правилами, требованиями или обычаями. Оно всегда подлежит одобрению судовладельцем буксирного судна, должно быть безопасным и свободным для маневрирования каравана при входе и буксирного судна при отдаче буксирной линии на буксируемом судне.

4.11. По окончании буксировки капитан буксирного судна (основного) составляет отчет, который направляет своему судовладельцу, а копию отчета - в ГУ Госморспасслужбы России.

5. Связь и информация

5.1. Перед началом буксировки капитан буксирного судна (основного) сообщает в адрес ГМСКЦ России при Росморфлоте (и своему судовладельцу - при выходе не из базового порта) следующую информацию:

- дату и время выхода из порта;

- тип, название, главные размерения и водоизмещение буксируемого судна;

- наличие и количество сопровождающих на буксируемом судне;

- ограничения буксировки по условиям погоды;

- основные этапы плана перехода.

5.2. Ежедневно на 12.00 московского времени капитан буксирного судна (основного) сообщает в адреса своего судовладельца и ГМСКЦ России координаты, курс, скорость, запасы топлива, воды, продуктов питания, погоду и состояние судов.

5.3. В случаях штормовой погоды или аварийного случая указанная в [п. 5.2](#) информация должна передаваться каждые 4 часа. В случаях обрыва буксирной линии или

опасного дрейфа каравана по любой причине, в том числе в штормовую погоду, капитан буксирного судна (основного) обязан в соответствии с Правилем 2 главы V SOLAS всеми имеющимися в его распоряжении средствами связи передать информацию об этом находящимся поблизости судам, а также компетентным властям через первый береговой пункт, с которым он может установить связь.

5.4. При отклонении от плана перехода капитан буксирного судна (основного) информирует своего судовладельца и судовладельца буксируемого судна о причинах такого отклонения и дальнейших своих намерениях и действиях.

Начальник Главного управления
Госморспасслужбы России
В.И.КАРЕВ

Приложение
к Инструкции по обеспечению
безопасности морских буксировок

ПАМЯТКА

Настоящая памятка не относится к числу руководящих документов Росморфлота по безопасности морских буксировок. Она содержит информацию, которую следует учитывать судовладельцам и капитанам буксирных судов при работе на международном буксирном рынке.

Приводимая информация является кратким неофициальным переводом перечня основных (но не исчерпывающих) требований по буксирному оснащению и укомплектованию экипажем, выполнение которых сюрвейерам Спасательной Ассоциации (главное управление которой находится в г. Лондоне) следует проверить или оценить на российском буксирном судне прежде, чем выдать сертификат, удостоверяющий сюрвейерскую гарантию на буксировку и, фактически, дающий капитану буксирного судна разрешение на ее осуществление. Очевидно, что отсутствие такого сертификата будет означать недействительность страхового полиса.

В указанный перечень включены следующие требования:

1. На буксирном судне должно быть не менее 2-х буксирных стальных тросов, каждый из которых должен соответствовать тяговому усилию буксирного судна на швартовых. Разрывная прочность этих тросов должна соответствовать минимуму, рассчитанному по формуле:

$$S / P - 75 / \sqrt{L} ,$$

где: S - разрывная прочность троса в тоннах,

P - статическое тяговое усилие буксирного судна на швартовых в тоннах,

L - длина буксирного троса в метрах.

Однако разрывная прочность, рассчитанная по данной формуле, не должна быть более 4-кратного и менее 2-кратного статического усилия буксирного судна на швартовых.

2. Основной буксирный трос должен быть уложен и закреплен на основном барабане буксирной лебедки, а запасной буксирный трос должен храниться на специальной вьюшке

для него либо на барабане, поставляемом с буксирным тросом, с возможностью его легкой перемотки на основной барабан буксирной лебедки, либо, что предпочтительнее, уложен и закреплен на втором барабане буксирной лебедки.

3. Технические характеристики буксирной лебедки должны соответствовать размерениям буксирного троса для правильной и полной его укладки на барабан лебедки.

4. Концы буксирного троса для океанских буксировок должны быть с замкнутыми огонами, сращивание поврежденного троса не допускается и, в этом случае, он должен быть заменен или обрезан, если его длина достаточна.

5. Буксирное судно должно иметь достаточный запас буксирных шкентелей из стального троса (как минимум 4) различной длины (от 20 до 80 метров, к примеру) с такими же характеристиками, как и основной буксирный трос, с усиленными стальными с гальванопокрытием коушами на концах шкентелей, а концы троса при изготовлении огонов для коушей шкентеля должны быть обжаты манжетами типа "суперпетля".

6. Если предполагается использовать шкентель из стального троса в качестве предохранительной вставки в буксирной линии и, если такое его применение одобрит сюрвейер, то его разрывная прочность должна соответствовать рассчитанной по приведенной выше формуле для буксирной линии в целом. В таком случае, основной буксирный трос должен иметь разрывную прочность не более чем на 10 процентов большую по сравнению с рассчитанной по формуле.

7. Если используется шкентель из синтетического каната на основе полиамида или другой подходящей основе в качестве амортизатора ("пружины"), то его разрывная прочность должна быть на 25 процентов больше, чем разрывная прочность основного буксирного троса. Зачастую такие амортизаторы делают в виде сложенного пополам кольца из каната, в этом случае разрывная прочность каждой из двух ветвей кольца должна быть равна разрывной прочности основного буксирного троса, так как общая разрывная прочность такого кольца всего лишь в 1,6 раза больше прочности составляющих его двух ветвей.

Синтетические канаты подвержены усталостной и ультрафиолетовой деградации и поэтому должны подвергаться тщательной проверке сюрвейером и выглядеть как новые, а в некоторых случаях вообще не могут быть применимы в буксирной линии.

8. В тех местах, где буксирная линия должна проходить через направляющие устройства на буксируемом объекте, должен использоваться цепной шкентель для предотвращения трения буксирного троса. Такая цепь может также использоваться для гашения рывков буксирной линии на волнении за счет увеличения провисания линии под действием веса цепи, разница лишь в том, что цепь в этом случае имеет длину большую, чем длина цепного шкентеля (например, 30 и 6 метров соответственно).

9. Основным общим правилом является то, что буксирное судно должно быть в состоянии переоснастить всю буксирную линию в случае ее обрыва. Поэтому общее количество скоб на борту должно определяться этим обстоятельством.

Для простой буксирной линии, состоящей из стального буксирного троса, шкентеля из стального троса, цепного шкентеля и шкентеля крепления, должно иметься в наличии, как минимум, 6 полноразмерных скоб. Скобы должны иметь безопасную рабочую нагрузку, равную статическому тяговому усилию буксирного судна на швартовых, безопасного типа (т.е. болт с гайкой и расщепляющимся шплинтом, но, ни в коем случае, с одним завинчивавшимся штырем), а для буксиров большой мощности должны быть легированной конструкции.

10. Сертификаты об испытании на разрывное усилие всех принадлежностей для буксировки (т.е. стальных тросов, цепей, синтетических канатов и скоб) должны храниться на борту буксирного судна для осмотра сюрвейером.

11. Комсостав буксирного судна должен быть квалифицированным и иметь опыт океанских буксировок, а на буксирном судне должны храниться подробные отчеты по

буксировкам, которые удостоверяют, что судно может безопасно выполнять буксировочные операции.

12. Буксирное судно должно иметь достаточный резерв топлива для предполагаемого перехода морем. Обычно сюрвейер будет рассчитывать или 25-процентный резерв на максимальный этап перехода морем, вычисляя по максимально разумной буксировочной мощности, или 5-дневный резерв, выбирая любой из больших.

13. На борту буксирного судна должен поддерживаться комплект инструментов и запасного снаряжения, включая стропа из стального троса, бухты стальных тросов, цепные стопоры, брезент, химикалии для восстановления истертых гнезд и т.п.

14. Так как во многих обстоятельствах буксирное судно должно использовать их, следующее снаряжение должно быть также на борту буксирного судна:

- переносные насосы со шлангами достаточной длины;
- длительно горящие, установленные правилами, навигационные огни одобренного типа, аккумуляторные или газовые;
- навигационные дневные знаки;
- штормтрапы, которые могут быть размещены на буксируемом судне.

15. На борту буксирного судна для доставки персонала и снаряжения на буксируемый объект должен быть подходящий рабочий мотобот.

16. Для основного буксирного троса должны быть запасены подстилочные доски, как один из материалов, предназначенных для уменьшения перетирания троса.

17. Буксирные суда - снабженцы, предназначенные для использования их в зонах нефтяных месторождений, не могут быть одобрены сюрвейером для использования на буксировочных операциях в тех случаях, когда они перевозят на борту груз.

Значительная часть приведенных требований согласуется с требованиями Морского Регистра судоходства и нашла свое отражение в "Проекте руководства по безопасности буксировочных операций", представленном Подкомитетом ИМО по проектированию и оборудованию судов (приложение к док. 39-й сессии Подкомитета от 26.10.95 N DE 39/13) на рассмотрение для внедрения международных стандартов по безопасности проведения специальных буксировочных операций.

Начальник Главного Управления
Госморспасслужбы России
В.И.КАРЕВ
