

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО MSC.1/Circ.1255
принято 13 мая 2008 г.**

**РУКОВОДСТВО ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ/ОПЕРАТОРОВ
СУДОВ ПО ПОДГОТОВКЕ ПРОЦЕДУР АВАРИЙНОЙ
БУКСИРОВКИ**

1 Комитет по безопасности на море на своей 84 сессии (7–16 мая 2008 г.), следуя рекомендации 50 сессии Подкомитета по конструкции и оборудованию судов, принял *Руководство для владельцев/операторов судов по подготовке процедур аварийной буксировки*, изложенное в Приложении, нацеленное на оказание помощи владельцам/операторам судов в подготовке процедур аварийной буксировки для конкретного судна, на которое распространяются требования правила II-1/3-4 Конвенции СОЛАС.

2 Руководство предназначено помочь владельцам/операторам судов в выполнении необходимых мер по установлению процедур аварийной буксировки, обеспечить информацией о содержании *Буклета аварийной буксировки* и предоставить совет по выработке процедур буксировки.

3 Процедуры, выработанные посредством данного Руководства, нацелены на оказание помощи экипажу в принятии самых безопасных и эффективных действий при возникновении чрезвычайных ситуаций, требующих буксировки.

4 Правительствам-членам ИМО рекомендуется довести приложенное Руководство до сведения всех заинтересованных сторон для применения в сочетании с правилом II-1/3-4 (*Устройства аварийной буксировки и процедуры*) Конвенции СОЛАС.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ/ОПЕРАТОРОВ СУДОВ ПО ПОДГОТОВКЕ ПРОЦЕДУР АВАРИЙНОЙ БУКСИРОВКИ

1 Назначение

Назначением данного Руководства является оказание помощи владельцам/операторам судов в том, что касается подготовки процедур аварийной буксировки для конкретного судна, на которое распространяются требования правила II-1/3-4 Конвенции СОЛАС. Процедуры должны рассматриваться как часть указанных в пункте 8 части А Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) требований по готовности к чрезвычайным ситуациям.

2 Замечания

2.1 Владельцам, операторам и экипажам судов следует учитывать, что в чрезвычайной ситуации нет времени на обсуждения. Соответственно, эти процедуры должны отрабатываться заранее.

2.2 Процедуры буксировки должны быть на судне в состоянии готовности к использованию экипажем по подготовке их судна к буксировке в чрезвычайной ситуации.

2.3 Место хранения оборудования и доступ к нему должны быть известны экипажу. Любые выявленные изменения в условиях хранения и доступа должны доводиться до сведения экипажа.

2.4 Экипаж, задействованный в чрезвычайной ситуации, должен знать о наличии электроэнергии, требуемой для лебедок и инструментов, также как и для палубного освещения (при плохой видимости и в ночное время).

2.5 Известно, что не все суда будут иметь одно и то же оборудование, так что могут быть ограничения в возможных процедурах буксировки. Тем не менее, важно заранее определить то, что следует сделать, и предоставить эту информацию экипажу в готовом для использования формате (буклете, схемах, плакатах и т. д.).

3 Оценка судна

3.1 Владелец/оператор судна должен обеспечить инспекцию судна и оценить возможность его буксировки в чрез-

вычайных ситуациях. Должны быть рассмотрены как судовое оборудование, так и имеющиеся процедуры. Вопросы, подлежащие рассмотрению, изложены в последующих пунктах.

3.2 Должна быть оценена возможность буксировки за нос и корму, и должно быть рассмотрено следующее:

- .1 процедуры обращения с буксируным устройством (подача и прием проводника, буксира, бриделя); и
- .2 схема, надежность конструкции и безопасная рабочая нагрузка мест соединений (киловые планки, клюзы, лебедки, кнекты, битенги и т. д.).

3.3 Должны быть указаны судовые инструменты и оборудование для устройства буксирующей линии и места их хранения. Это должно включать, не ограничиваясь перечисленным, следующее:

- .1 цепи;
- .2 кабели;
- .3 такелажные скобы;
- .4 стопоры;
- .5 инструменты; и
- .6 линеметательный аппарат.

3.4 Должно быть указано наличие и характеристики судового радиооборудования для связи между мостиком, командой на палубе и буксирующим/спасающим судном.

3.5 Если безопасная нагрузка для мест соединений не известна, она определяется техническим анализом, отражающим условия буксировки. Для руководства может использоваться MSC/Circ.1175.

3.6 Эта оценка должна выполняться лицами, знающими операции по буксировке и буксирующее оборудование судна.

4 Буклет аварийной буксировки

4.1 Буклет аварийной буксировки должен быть составлен для каждого конкретного судна и представлен в четком, кратком, но полном, готовом к использованию формате (буклет, схема, плакат и т. д.).

4.2 Данные конкретного судна должны включать, не ограничиваясь нижеперечисленным, следующее:

- .1 название судна;

- .2 позывной сигнал;
- .3 номер ИМО;
- .4 особенности якорного устройства (длина смычки, особенности соединения, вес, тип и т. д.);
- .5 особенности якорь-цепи (длина, особенности соединений, максимально допустимая нагрузка и т. д.);
- .6 высота швартовой палубы над основной плоскостью;
- .7 крайние значения осадки; и
- .8 крайние значения водоизмещения.

4.3 Все процедуры, разработанные в соответствии с разделом 5, должны быть представлены ясно и понятно, чтобы ими можно было легко воспользоваться в условиях чрезвычайной ситуации.

4.4 Должна быть исчерпывающая информация: схемы и рисунки, включающая следующее:

- .1 схемы сборки и установки;
- .2 буксирное оборудование и места крепления буксирной линии; и
- .3 возможности мест крепления и оборудования буксирной линии и безопасные рабочие нагрузки (SWLs).

4.5 Экземпляр буклета должен находиться под рукой у владельца/оператора судна, чтобы облегчить передачу информации буксирной компании как можно скорее в случае чрезвычайной ситуации. Экземпляр буклета должен также храниться в электронном виде в общепринятом формате, чтобы быстро обеспечить его доставку заинтересованным сторонам.

4.6 Не менее трех экземпляров буклета должно находиться на судне:

- .1 на мостике;
- .2 в помещении полубака; и
- .3 в судовой канцелярии или на посту управления грузовыми операциями.

5 Разработка процедур

5.1 Процедуры конкретного судна должны выявляться в процессе оценки судна и вноситься в Буклете аварийной буксировки. Эти процедуры должны включать, как минимум, следующее:

- .1 матрицу, способствующую быстрому принятию решений, которая суммирует набор действий при различных сценариях чрезвычайных ситуаций, таких как погодные условия (умеренные, суровые), наличие судового электропитания (работы ГД, палубного электропитания), надвигающейся опасности посадки на мель и т. д.;
- .2 организацию работ на палубе (расстановку людей, распределение оборудования, включая радиооборудование, распределение оборудования безопасности и т. д.);
- .3 организацию задач (что необходимо сделать, каким образом, что необходимо для каждой задачи и т. д.);
- .4 схемы сборки и установки бриделей, буксируемых линий и т. д., показывающие возможные устройства аварийной буксировки за нос и корму судна;
- .5 должны быть приняты во внимание возможные перерывы в подаче электроэнергии и ситуации нерабочего состояния судна, особенно при подборке тяжелых буксируемых линий;
- .6 должен быть план по связи со спасательным/буксирующим судном. В этом плане должна быть вся информация, которую капитан должен передать на спасательное/буксирующее судно. Этот список должен включать, не ограничиваясь перечисленным, следующее:
 - .1 повреждение или мореходность;
 - .2 состояние управляемости;
 - .3 способность к движению;
 - .4 системы электроэнергии на палубе;
 - .5 судовое оборудование для буксировки;
 - .6 существующую систему аварийной быстрой отдачи буксира;

- .7 местоположение носового и кормового крепления буксирной линии;
 - .8 оборудование, места соединений и крепления и безопасная рабочая нагрузка (SWL);
 - .9 размерения и возможности буксирного оборудования; и
 - .10 данные о судне;
- .7 оценку существующего оборудования: инструменты и устройства должны оцениваться для возможного использования при установке бриделя и креплении буксира;
- .8 выявление любых незначительных инструментов или оборудования, способных, как может оказаться, значительно улучшить буксировку судна;
- .9 инвентарную ведомость и местоположение оборудования, которое может быть использовано в ходе ситуаций аварийной буксировки;
- .10 информацию о других подготовительных работах (блокировка руля и валопровода, балластировка и дифферентовка и т. д.); и
- .11 другую относящуюся к делу информацию (лимитирующее состояние моря, скорости буксировки и т. д.).
-