

СРАВНИТЕЛЬНОЕ ПРАВО

Ю. С. Анцыферов*

ОСОБЕННОСТИ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ БУКСИРОВОК В РОССИИ И ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВАХ

По данным Международной Морской организации, из всех аварий морских судов в мировом океане 90 % происходит в 50-мильной прибрежной зоне и большая часть из них в проливах, узкостях, в портах и на подходах к ним.¹ Учитывая эту статистику и особую опасность морских аварий для среды обитания человека, регламентация плавания и стоянки судов в прибрежной зоне, в особенности в портах, приобретает особую актуальность.

В Российской Федерации данные операции на текущий момент регламентируются Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (далее — Правила).²

В соответствии с п. 2.1.15 Правил руководство буксировкой судов в водах порта регламентируется обязательными постановлениями по порту. Эти постановления призваны конкретизировать положения Правил и дополнить их с учетом специфики конкретного порта. (Отдельные из указанных постановлений будут рассмотрены ниже.) Кроме того, вопросы, возникающие в ходе буксировки, могут разрешаться капитаном порта.

В Правилах определены императивные нормы, устанавливающие запрет на проведение следующих видов буксировок в любых портах РФ:

- а) если мощность двигателей и маневренные качества буксирных судов не обеспечивают надежного управления буксирным караваном (с учетом ветра и течения);
- б) буксировка лагом судов, груженных легковоспламеняющимися нефтепродуктами наливом, равно как и буксировка одним буксиром одновременно нескольких судов, груженных нефтепродуктами наливом;

* Анцыферов Юрий Сергеевич, Дирекция по правовым вопросам ОАО «Северсталь».

© Ю. С. Анцыферов, 2010

E-mail: yusantsyferov@severstal.com

¹ Рекомендации семинара на тему «Лоцманское обеспечение в морских портах Российской Федерации: состояние и проблемы законодательного обеспечения». Москва, 29 ноября 2005 г. // http://www.100rm.ru/sf/docs/docs_29.11.05_1.doc

² Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним: Постановление Министерства транспорта России и Роскомрыболовства от 1 декабря 1992 г. // http://www.nw-agency.ru/spravochne_sw_stranitsw/pravila_ystavw_kodeksw/pravila_morportah.htm

в) буксировка самоходного судна с ошвартованными у его борта плавучими средствами.³

Также запрещается оставлять на якоре без буксиров несамоходные плавучие средства без экипажа.⁴

Если рассматривать саму процедуру проведения служебно-вспомогательной буксировки в портах РФ, то буксирное судно освобождается от работ с буксируемым судном только по команде руководителя буксировки. Буксирный трос может быть отдан без команды с буксируемого судна только в случае непосредственной угрозы опрокидывания буксирующего судна.

Данное правило при проводке судов ледоколами изложено иначе: буксируемое судно должно быть постоянно готовым не только отдать буксир по первому требованию капитана ледокола, но и дать полный ход назад.⁵

Во исполнение и для конкретизации указанных Правил в портах Российской Федерации принимаются акты для упорядочения буксирных работ в конкретно взятом порту.

Так, «Обязательные постановления Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Санкт-Петербург»»⁶ предполагают обязательное использование буксирного обеспечения при швартовных операциях для всех судов (за исключением судов типа «река-море», имеющих подруливающие устройства и/или два гребных винта, и пассажирских круизных судов, оборудованных мощными подруливающими устройствами).

Аналогичные правила устанавливаются обязательными постановлениями по Мурманскому морскому торговому порту,⁷ п. 2.4.7 которых предполагает обязательное использование буксиров в порту при швартовке, перешвартовке, перетяжке более чем на 100 метров. Одновременно от обязательного использования буксиров освобождаются:

а) двухвинтовые суда и суда, оборудованные подруливающим устройством, полным водоизмещением не более 5000 тонн;

б) одновинтовые суда, полным водоизмещением не более 2000 тонн, за исключением швартовки к причалам № 5, 6 ММТП;

в) суда местного сообщения, кроме нефтеналивных дедвейтом более 400 тонн.⁸

Несколько иначе к вопросу определения порядка и необходимости использования буксиров подошли в Калининградском морском рыбном порту. Обычаи не предполагают возможности отказа от использования буксиров при определенных конструктивных особенностях судна. В соответствии со «Сводом обычаев» данного порта капитан судна или агент обязаны подать заявку на предоставление необходимого количества буксиров для швартовых операций (в целях безопасности судов и сохранности гидротехнических сооружений), исходя из следующих требований.⁹

³ Правила. П. 2.1.17–2.1.20.

⁴ Правила. П. 4.1.6.

⁵ Правила. П. 7 Приложения 2 к Правилам.

⁶ Обязательные постановления Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Санкт-Петербург» (введены в действие 22 апреля 2003 г.) // <http://www.pasp.ru/rus/rules/zona/towboat.asp>

⁷ Обязательные постановления по Мурманскому морскому торговому порту (введены в действие с 21 июня 1999 г.) // <http://www.marpm.ru/enactment/enactment1.asp>

⁸ Там же. П. 2.4.2.1.–2.4.2.3.

⁹ Свод обычаев ФГУП «Калининградский морской рыбный порт». П. 6.5 // <http://kmp.ru/o-porte/svod-obychaev.html>

Длина судна (м)	Швартовка к причалу		Отшвартовка от причала		Перешвартовка в акватории	
	Кол-во буксиров	Мощность, л/с	Кол-во буксиров	Мощность, л/с	Кол-во буксиров	Мощность, л/с
< 100	1	300	1	300	1	300
100–120	2	300	2	300	2	300
120–150	2	1200	2	1200	2	1200
150–170	3	1200	3	1200	3	1200

Количество и мощность необходимых буксиров увеличивается в зависимости от длины судна.

По общему правилу, руководство и контроль за работой буксиров при буксировке или швартовных операциях самоходного судна независимо от его вместимости и от того, использует оно свои машины или нет, осуществляет капитан буксируемого судна. Он же определяет количество и мощность буксиров исходя из конкретных условий и рекомендаций лоцмана, а также из фактических гидрометеорологических условий и особенностей причалов.

Однако из этого правила есть исключения. Так, в морском порту Санкт-Петербурга руководство буксировкой или буксирной операцией при перестановках несамоходных судов и плавсредств валовой вместимостью менее 75 % осуществляет капитан буксирующего судна.

Если в буксировке участвует несколько буксиров, то руководство буксировкой возлагается на капитана головного буксира. В этом случае независимо от способа буксировки (за кормой, лагом, толканием и т. д.) назначение головного буксира должно быть оговорено до начала буксировки.¹⁰

В отдельных случаях служебно-вспомогательная буксировка может быть запрещена из-за сложных гидрометеорологических условий. Так, уже упоминавшиеся ранее Обязательные постановления в морском порту Санкт-Петербурга разрешают перестановку судов в балласте, крупнотоннажных судов типа «Ro-Ro» и «Ro-Flow», контейнеровозов и плавкранов при ветре не свыше 15 м/с, а буксировку этих судов на участке «Рейд Лесного мола — Невские ворота» — при скорости ветра не более 10 м/с.¹¹

В отдельных портах ограничения или запрет на проведение буксировочных операций связаны не со скоростью ветра, а с высотой волны. Так, «Обязательные постановления по Таганрогскому морскому торговому порту» запрещают буксировку более одного судна, а также буксировку несамоходного судна лагом при волнении моря с высотой волны более 0,75 м.¹²

Отдельные требования могут предъявляться и к оборудованию, используемому при буксировке, или непосредственно к способу буксировки. Например, в Таганрогском морском торговом порту при буксировке на акватории порта способом «за кормой»

¹⁰ Обязательные постановления Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Санкт-Петербург». П. 2.4.7.

¹¹ Там же. П. 2.4.7.–2.4.8.

¹² Обязательные постановления по Таганрогскому морскому торговому порту. П. 4 // <http://www.mart.ru/spinform/rule/4.htm>

длина буксирного троса не должна превышать 30 м.¹³ В порту Санкт-Петербурга буксировка способом «толкания» разрешается не более двух судов одновременно и при условии, что их общая ширина не превышает 18 м.¹⁴

В свете усиливающихся тенденций к глобализации экономики и необходимости укрепления международных экономических контактов особую актуальность приобретают изучение и анализ аналогичных норм, регламентирующих проведение служебно-вспомогательной буксировки в других странах. Порядок их регулирования в целом аналогичен рассмотренному, с отдельными изъятиями и исключениями, которые могут иметь для российских судов принципиальное значение. Они и будут рассмотрены ниже.

В Великобритании, стране с давними морскими традициями, основные руководящие рекомендации содержатся в «Кодексе морской безопасности в портах» (далее — Кодекс). Пункт 1.3.26 Кодекса указывает, что заключение контракта на использование буксира формально находится в компетенции капитана судна. Тем не менее на начальство порта в целях безопасности возлагается обязанность разработать, с участием всех заинтересованных сторон, соответствующее руководство по использованию буксиров в порту, включающее указание количества буксиров, где это необходимо.¹⁵ Дополнительно должны быть разработаны процедуры, определяющие порядок использования специальных директив в том случае, если капитан или хозяин судна откажется от использования руководства по каким-либо причинам.

Отдельно указывается, что целью руководства по буксировке не является ограничение доступа к предоставляемым услугам пользователям, подготовленным надлежащим образом.¹⁶

Специальные указания по использованию буксиров содержатся в части второй Кодекса. При этом в соответствии с п. 2.7.2 использование буксиров должно включаться в качестве одного из факторов при оценке возможных рисков. Оценка должна производиться на основании мощности имеющихся в наличии буксиров.

Там, где будет выявлена необходимость использования буксиров, администрация порта должна разработать уже упоминавшееся руководство по буксировке и включить его в свою систему безопасности. При этом положения руководства должны быть основаны на объективной оценке безопасности, а не на экономических соображениях и учитывать физическое состояние порта, а также судов, в нем находящихся.

Отдельные требования предъявляются и к капитанам, и к команде, которые должны быть соответствующим образом подготовлены и обладать необходимой квалификацией.¹⁷

Разработанное на основании Кодекса «Руководство порта Ливерпуль» предполагает использование от одного до трех буксиров, в зависимости от длины судна и той части порта, к которой судно будет подходить.¹⁸ Однако, учитывая разницу в размерах судов, их форме и маневренности, количество буксиров для конкретного судна может быть

¹³ Там же. П. 4.3.

¹⁴ *Обязательные постановления Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Санкт-Петербург»*. П. 2.4.10.

¹⁵ *Port Marine Safety Code* // <http://www.coastms.co.uk/PortsandtheEnvironment/Advice%20Encyclopedias%20CD/Port%20Marine%20Safety%20Code.pdf>

¹⁶ *Ibid.* S. 2.7.4.

¹⁷ *Ibid.* S. 2.7.6.

¹⁸ *Towage Guidelines. The Port of Liverpool* // http://www.portofliverpool.co.uk/assets/pdf/towage_guidelines_pol.pdf

сокращено. По общему правилу, такое решение может быть принято после консультаций с авторитетным капитаном порта Ливерпуль. При изменении количества буксиров, предусмотренных Руководством, должны учитываться следующие факторы:

- водоизмещение корабля;
- минимальный клиренс под килем во время планового прохождения реки Мерсей (the Mersey) и прилегающей системы доков;
- амплитуда прилива на дату прохождения;
- ожидаемые погодные условия рядом со шлюзами или причалами;
- проводится ли швартовочная операция во время отлива или прилива;
- прогноз погоды, включая видимость;
- вспомогательные средства — подруливающие устройства, размер и количество;
- тип рулевого управления (одинарный, двойной или тройной, а также насколько высоко оно поднято);
- надводная часть судна;
- общий тоннаж;
- нестандартный дизайн корабля;
- любые из обнаруженных дефектов корабля, отмеченные на основании Общих рекомендаций порта Ливерпуль (№ 4–2000);
- тип основного двигателя — воздушный, газотурбинный, дизельно-электрический, трансмиссионный;
- какие-либо действующие на шлюзах запреты;
- наличие быстходных судов и членов команды на них.

Таким образом, данное Руководство гораздо более подробно и тщательно, чем аналогичные российские правовые документы, регламентирует зависимость условий буксировки от погодных условий и технических характеристик судна.

Руководство по проведению буксирных операций в другом британском порту Sullom Voe состоит из ряда руководящих указаний, представляющих особый правовой интерес своей спецификой.¹⁹ Так, инструкция № 2 предписывает обязательную проверку всех проводов, кабелей, хомутов, несущих тросов с выдачей соответствующего сертификата о проведении испытаний. Инспекция оборудования проводится до проведения буксировочных операций в порту. Подозрительные или поврежденные части оборудования немедленно изымаются из эксплуатации с нанесением маркировки «Не использовать!». Те же самые требования предъявляются и к разматывающему механизму.

Кроме того, должно быть уделено особое внимание герметичности люков и дверей, которые должны поддерживаться в необходимом рабочем состоянии.²⁰

Все морские операции должны производиться с соблюдением необходимой техники безопасности и с особой тщательностью. При этом на палубе судна должно находиться как можно меньшее количество членов команды.²¹

В отдельном параграфе выделены следующие принципиальные принципы, на которые должно быть обращено особое внимание:

- буксировка — это способ уменьшения риска, а не его увеличения;
- всегда имейте в запасе 1,5–2 узла скорости;

¹⁹ Section 2. Towing Operations // Sullom Voe Harbour Authority. Safety Management System. Operations Manual // www.shetland.gov.uk/ports/contingencyplans/documents/3.Section2.pdf (Date: 06 August, 2008)

²⁰ Ibid. Guidance Note No: T5.

²¹ Ibid. Guidance Note No: T8.

— не используйте активную буксировку до того момента, пока не пройдете соответствующий инструктаж;

— большинство традиционных буксиров могут использоваться только для пассивной буксировки.²²

Таким образом, в Руководстве по проведению буксировочных операций данного порта особое внимание уделено правилам техники безопасности и снижению технических рисков.

Буксирный флот Соединенных Штатов Америки также имеет достаточно долгую историю, поскольку сама история этого государства начиналась с морского плавания, и освоение Восточного побережья США в XVIII — первой половине XIX в. шло в основном посредством морского и речного флотов. Современный буксирный флот США достаточно велик. По данным на 2002 год, в него входило 5445 буксиров, 3429 из которых находились во внутренних водах.²³

Имея в виду существенную экологическую опасность, которую представляют для акваторий портов потенциальные крушения нефтетанкеров, особое внимание хотелось бы обратить на принятый в 1990 г. Калифорнийский закон о предотвращении разлива нефти. Этот закон установил обязательное требование использования буксиров для танкеров, перевозящих свыше 5000 тонн нефти, в заливе Сан-Франциско. Расчет мощности буксира производится по формуле одна лошадиная сила на каждую тонну грузоподъемности судна.

Как и в большинстве стран, в США более детализированные инструкции даются в руководствах каждого отдельно взятого порта.

Так, в соответствии с правилами порта Вайними для всех танкеров обязательным требованием является использование двух буксиров.²⁴

Для барж, длина которых составляет менее 150 футов (45,7 м), использование буксиров необязательно, если их использование не посчитают необходимым капитаны буксира или судна, требующего буксировки.

Для барж длиной 150–250 футов (от 46 до 76 м) по общему правилу используется один буксир.

Для барж длиной более 250 футов (более 76 м) требуется по крайней мере один буксир. При этом мощность буксира должна составлять 1500 лошадиных сил или более.

Пустые баржи должны перевозиться с участием буксиров по мере необходимости.

Несмотря на меры, предпринимаемые для обеспечения безопасности, в США произошло несколько серьезных аварий с участием буксиров, в результате которых Национальный совет по транспортной безопасности (NTSB) принял ряд нормативных документов, устанавливающих дополнительные требования при проведении буксирных операций.

Так, на реке Алабама 22 сентября 1993 г. буксир «Mauvilla» в условиях плохой видимости свернул в рукав реки и врезался в железнодорожный мост, что повлекло гибель 42 пассажиров проезжавшего в этот момент по мосту поезда и 5 членов экипажа.

²² Ibid. Guidance Note No: T12.

²³ US Industry Profile: Towing and tugboat services // <http://www.answers.com/topic/towing-and-tugboat-services>.

²⁴ Tank Vessel Escort Regulations for Port Hueneme Harbor. Sections 851.50–851.54 // www.dfg.ca.gov/ospr/law/regs/ptheunme.pdf

Несмотря на наличие радара на буксире, капитан своевременно не заметил отклонение от курса.

Изданная в результате данной катастрофы 30 сентября 1994 г. NTSB рекомендация указывала на необходимость использования не только радаров, но и соответствующих карт и компасов. Кроме того, было указано на необходимость более тщательной подготовки экипажа, включая специальные курсы по радарной навигации, которые должны быть организованы береговой охраной. Указывалось также на необходимость разработки критериев оценки уровня профессионализма в навигации, в том числе с использованием радара.²⁵

В Канаде деятельность расположенных на ее территории портов регламентируется Канадским законом о морском флоте, принятым в 1998 г.²⁶ Статья 56 данного документа устанавливает право для администрации порта в том числе и на установление собственных правил и обычаев, обязательных для исполнения.

Так, правила порта Сент-Джон предписывают для всех судов, впервые входящих в данный порт, обязательное использование буксира или буксиров, если только специально не будет разрешено вхождение без буксиров (например, для высокоманевренных пассажирских судов). Последующее использование буксиров в самом порту производится до тех пор, пока капитаны не удостоверятся, что судно может маневрировать без их участия.²⁷

Пункт 4.2.7 правил указывает, что судам, за исключением груженых танкеров, в зависимости от их технических характеристик могут быть выданы единовременные или разовые разрешения на освобождение от использования буксиров. К таким судам относятся:

- (а) суда водоизмещением менее 10 000 тонн с работающим надлежащим образом носовым подруливающим устройством;
- (b) суда с носовым, кормовым подруливающим устройством и/или рулевым устройством, которое было спроектировано для создания более мощного бокового усилия;
- (с) суда, которым в силу их частых заходов в данный порт и достаточной маневренности было разрешено причаливать/отчаливать без участия буксиров при нормальных погодных условиях.

В соответствии с п. 4.28 данных правил независимо от того, подпадает ли судно под указанные технические характеристики, разрешение должно быть обязательно получено в период весеннего паводка, при скорости ветра свыше 25 узлов в час или когда подруливающие устройство действует не в соответствии с проектируемой мощностью.

Кроме того, с учетом обстоятельств и условий, имеющих значение для сохранения экологии, для навигационной безопасности или техники безопасности при проведении разного рода мероприятий или работ, руководство порта может потребовать обязательного использования буксиров.

Отдельное внимание уделено буксировке судов, не имеющих двигателя, а также разновидности буксировки без использования двигателей буксируемого судна.

²⁵ *Safety recommendation of National Transportation Safety Board. Date: 30 September 1994 // www.nts.gov/Recs/letters/1994/M94_39_41.pdf*

²⁶ *Canada Marine Act // <http://lois.justice.gc.ca/en/ShowFullDoc/cs/C-6.7/20090601/en>*

²⁷ *Saint John Port Authority Practices and Procedures 2004. S. 4.26 // http://www.sjport.com/english/public_registry/documents/WebPracticesProceduresMarch232004.doc*

В таких случаях буксирующее судно должно обладать достаточной мощностью для направления буксируемого судна во все концы и направления при любой силе ветра. Данная мощность может быть достигнута путем использования второго буксирующего судна. Во всех случаях за безопасность буксировки будет отвечать основное буксирующее судно.²⁸

Нестандартные объекты (плавающие краны, буровые установки) могут буксироваться в порту только после разработки и утверждения руководством порта плана перехода.²⁹

При использовании навигационных каналов приоритет отдается не буксирному каравану, а другому пилотируемому судну, воспрепятствовать проходу которого буксирный караван не имеет права. Для буксирного каравана обязательно информировать через руководство порта о своем намерении войти в канал.³⁰

Иногда использование буксиров дополнительно обуславливается особым географическим расположением порта. Так, в канадском порту города Ванкувер предусматриваются особые требования для буксировки при прохождении Канадских национального железнодорожного и автомобильного мостов.³¹ В соответствии с п. 3.2.9 правил этого порта для глубоководных кораблей, за исключением самоуправляемых барж водоизмещением 6500 тонн или больше, для прохождения указанных мостов требуется 2 буксира, которые должны находиться в непосредственной близости как до прохождения мостов — на протяжении 0,5 морской мили, так и после прохождения — на протяжении 0,2 морской мили.

Необходимая для используемых буксиров тяга определяется в зависимости от полной грузоподъемности буксируемого судна. Если грузоподъемность превышает предусмотренную, то начальник порта может потребовать использования дополнительных буксиров.

Возможен и отказ от использования части/всех буксиров, если судно оборудовано системой для маневрирования, функционирующей отдельно от основного двигателя, которая, по мнению начальника порта, обеспечивает судно дополнительной маневренностью, эквивалентной части или всем требованиям к буксирному обеспечению.

В соответствии с п. 3.2.10 дополнительно к буксирам, задействованным в буксирной операции, требуются буксиры такой же мощности при перевозке танкерами таких опасных веществ, как горючее, бензин, нефть или другие огнеопасные вещества, воспламеняющиеся при температуре свыше 61 °С (если общая масса груза превышает 3500 тонн).

Аналогичные требования устанавливаются для судов, перевозящих сжиженный газ или иные сжиженные продукты, если их вместимость составляет 100 тонн, и для судов, перевозящих более 50 тонн груза на палубе, при условии, что этот груз иного плана, чем груз, расположенный в других частях судна.

Буксиры не должны вмешиваться в передвижение глубоководных кораблей или небольших судов, перевозящих или буксирующих опасные грузы в рассматриваемой зоне.

²⁸ Ibid. S. 4.40.

²⁹ Ibid. S. 4.44.

³⁰ Ibid. S. 4.43.

³¹ *Vancouver Fraser Port Authority. Harbour Operations Manual* // http://www.portmetrovanancouver.com/libraries/port_users_marine_operations/harbour_manual.sflb.ashx

Однако даже такое большое количество правил не всегда помогает избежать аварий. Так, в Канаде рассматривалось дело в связи со столкновением судна «Lake Charles» и буксира «Robert John». Истец — владелец буксира «Robert John» — утверждал, что когда два буксира присоединялись к «Lake Charles» для того, чтобы помочь ему причалить, «Lake Charles» в результате небрежности снесло в сторону «Robert John», в результате чего буксир сел на мель. Ответчики отрицали как собственную небрежность, так и сам факт того, что буксир сел на мель. Суд установил, что попадание судна на мель действительно имело место и что в этом была вина обеих сторон. В результате ответственность была распределена в следующих пропорциях: 75 % по отношению к «Lake Charles» и 25 % по отношению к «Robert John». Истец также требовал уплаты компенсации в соответствии со стандартными условиями буксировки. Суд в свою очередь отметил, что контракт был заключен между истцом и фрахтователем. Владельцы «Lake Charles» не являются стороной по контракту, а следовательно, на них не может возлагаться по нему ответственность.³²

Как мы видим из представленного анализа, регламентации служебно-вспомогательных буксировок уделено большое внимание в каждой из рассматриваемых стран. Это объясняется тем, что безопасность передвижения судов является залогом успешной и бесперебойной работы любого морского порта. Именно поэтому, несмотря на наличие сводных таблиц, определяющих количество буксиров, которое должно использоваться для того или иного типа судна, особая роль отводится сложившимся в порту обычаям и правилам, а также руководству порта, которое, исходя из данных правил или обычаев, может запретить или разрешить операцию, а также увеличить или уменьшить количество используемых буксиров.

Следует отметить, что в большинстве иностранных государств ключевыми факторами при проведении буксирной операции являются не только длина буксируемого судна или погодные условия, но и техническое состояние судов, тип груза, который они перевозят, вспомогательные устройства, используемые при буксировке. Такая же детальная проработка проведения служебно-вспомогательных буксировок в российских портах однозначно повысит уровень безопасности при проведении таких операций с использованием буксиров.

³² Gravel and Lake Services Ltd. v Bay Ocean Management Inc., 2001 FCT 468 // <http://www.admiraltylaw.com/tugandtow.htm>