

# Швартовка судов в море

Наставление по швартовным и грузовым операциям в море судов рыбопромыслового флота Российской Федерации  
*Введено в действие с 1 марта 2002 года.*

Швартовные и грузовые операции в открытом море из-за незащищенности судов от воздействия волнения, ветра и течений являются в морской практике особо сложными и относятся к категории неизбежного производственно-хозяйственного риска.

**Решая вопросы швартовных и грузовых операций в открытом море, судовладельцы, руководители промысла и капитаны судов на первое место должны всегда ставить обеспечение безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море.**

# Швартовка судов в море

По условиям швартовных операций суда рассматриваются как **принимающие** и **швартующиеся** (становящиеся на бакштов) или **отходящие** (снимающиеся с бакштова).

**Принимающие** суда являются плавучими подвижными причалами, к которым швартуются или становятся на бакштов (или отходят от них) другие суда.

**Швартующиеся** или **отходящие** суда осуществляют все основное маневрирование по подходу и швартовке к борту принимающих судов и по отходу от них, а также маневрирование по постановке и снятию с бакштова.

# Швартовка судов в море

*Как правило, швартоваться к другому судну или становиться на бакштов должно судно меньшего водоизмещения.*

Швартовку крупнотоннажных судов друг к другу следует производить в дрейфе или на ходу.

Запрещается швартоваться в открытом море к крупнотоннажным судам с ошвартованными у борта другими крупнотоннажными судами или судами с кошельком за бортом.

Выбор способа швартовки зависит от конкретных обстоятельств и гидрометеорологических условий в районе нахождения судов, причем право выбора принадлежит *капитану принимающего судна*.

# Ограничения для ведения швартовных и грузовых операций в открытом море и на открытых рейдах

Водоизмещение судна по грузовую марку, т	Волнение моря, баллы
20 - 300	3
301 - 2000	4
2001 и более	5

***Эти ограничения являются запрещающими для производства швартовных и грузовых операций.***

*Ограничения, установленные в таблице, относятся к тому из швартующихся судов, водоизмещение которого меньше.*

Если суда ошвартованы друг к другу, а погода ухудшается и волнение моря достигает предельных значений, указанных в таблице, грузовые и другие операции должны быть прекращены, а суда должны отойти друг от друга.

Решение о прекращении грузовых и других операций может принимать в море самостоятельно капитан любого из ошвартованных судов, а на рейде - администрация порта.

*Исходными данными для установления ограничений принято водоизмещение судна по грузовую марку.*

# Сопутствующие швартовке процедуры техники безопасности

Швартовка и производство грузовых операций в открытом море допускаются только при наличии надежной кранцевой защиты судов.

Перед началом швартовки все грузовые стрелы и другие выступающие за борт предметы и устройства должны быть завалены внутрь судна и раскреплены, а места у швартовных устройств должны быть освобождены от посторонних предметов.

При выполнении швартовных операций использование промысловых устройств (мальгогеры, блоки, роулы и т.п.) запрещается.

Производство грузовых операций в открытом море допускается только после полного завершения швартовных операций. **Одновременное производство грузовых операций с одного борта и швартовных с другого борта запрещается.**



Следует всегда уделять повышенное внимание швартовным концам, находящимся в воде.

## Подготовка к швартовке

При подготовке к швартовным операциям и их выполнении капитаны швартуемых судов обязаны находиться на мостике и лично руководить маневрированием.

Перед подходом на швартовку одного судна к другому требуется:

- проверить исправность работы рулевого устройства, машинного телеграфа, средств внутрисудовой (основной и резервной) линии связи, радиотелефона, а также сверить часы на мостике и в машинном отделении;
- задраить все иллюминаторы и двери борта, которым или к которому швартуется судно;
- согласовать по радиотелефону точное место швартовки, борт и номер трюма (или трюмов), даже если ранее уже имелась договоренность по этим вопросам;
- наиболее полно информировать по радиотелефону друг друга о конкретных условиях предстоящего маневрирования.

# Подготовка к швартовке

**Информация капитана принимающего судна**, как правило, должна включать следующие сведения:

- элементы движения судна (курс, скорость, угол дрейфа);
- направление и скорость дрейфа судна (при его нахождении в дрейфе);
- маневренные особенности судна;
- максимальный крен от ветра и волнения моря;
- угол и период перемещения судна (при его нахождении на якоре);
- направление и скорость течения;
- место для швартовки у борта;
- возможные маневры, содействующие швартовке или постановке на бакштов (изменение курса и скорости работы главным двигателем или активным рулем и т.д.);
- порядок подачи швартовных концов;
- виды основной и резервной связи.

# Подготовка к швартовке

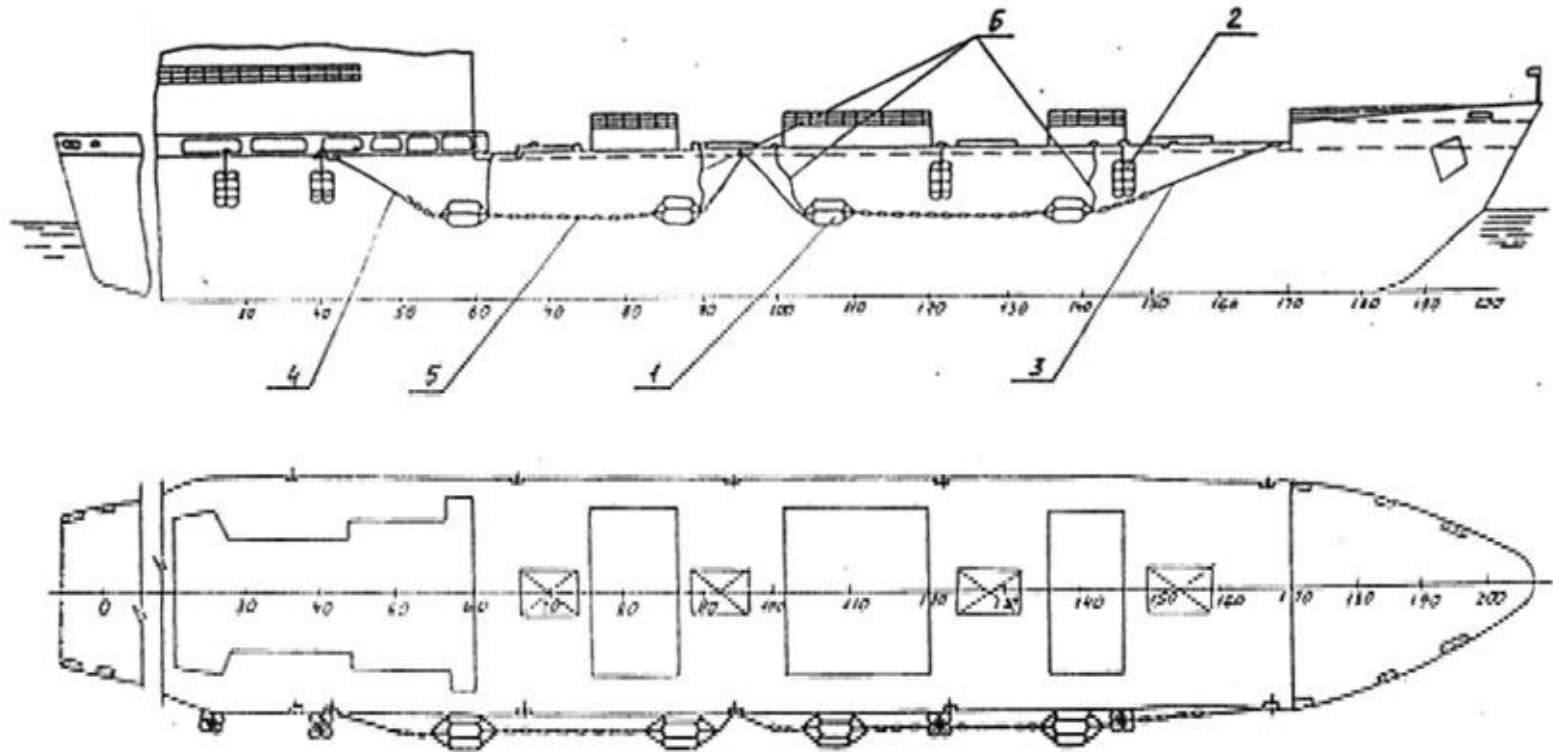
**Информация капитана швартуемого** или становящегося на бакштов **судна**, как правило, должна включать следующие сведения:

- маневренные особенности судна;
- расположение и количество сдаваемого груза (по трюмам);
- размеры люков (горловин) трюмов, из которых будет производиться выгрузка;
- ассортимент и количество необходимого снабжения;
- места расположения приемников топлива, холодильного агента и воды.



# Подготовка к швартовке

Каждый участок борта принимающего судна, предназначенный для швартовки, должен быть заблаговременно оборудован достаточным количеством плавучих и подвесных кранцев, по принципу и в соответствии с типовыми схемами.



Капитан принимающего судна несет ответственность за своевременное оборудование борта плавучими и подвесными кранцами.

# Взаимодействие судов

Швартующееся судно должно подходить к принимающему возможно под более острым углом к его диаметральной плоскости и самым малым ходом, соизмеримым в данных условиях с соблюдением всех мер предосторожности и учетом маневренных качеств судна.

Капитан принимающего судна оказывает необходимую помощь швартуемому судну всеми возможными способами. При этом помощь маневрированием должна быть согласована с капитаном швартующегося судна.

Если капитан швартующегося судна при подходе допустил ту или иную ошибку в производстве маневров и в результате этого капитан принимающего судна оценил сложившуюся ситуацию подхода как опасную и потребовал отойти и повторить маневр, то швартующееся судно обязано выполнить это требование.

**При передаче топлива с одного судна на другое, также при приеме и сливе холодильного агента запрещается швартовка к ним третьего судна.**

# Заводка швартовов

Между двумя взаимно ошвартованными судами в море должно быть заведено **не менее четырех швартовных концов**: два носовых и два кормовых.

До крепления на кнехтах швартовные концы должны пропускаться через швартовные клюзы швартуемого судна.

*На крупнотоннажных судах допускается проводка их через киповые планки.*

**Проводка швартовных канатов через вожаковый полуклюз или мальгогер запрещается.**

Подача и крепление швартовных концов (или бакштова), подаваемых с принимающего судна, а также их отдача при отходе судов осуществляются по команде с мостика принимающего судна после согласования (до начала швартовки или отшвартовки) с капитаном швартуемого или отходящего судна.

# Взаимодействие судов

С момента подачи первых швартовных концов и до отдачи последнего швартова капитаны принимающего и швартующегося судов несут **обоюдную ответственность** за организацию и своевременное принятие мер по обеспечению безопасной стоянки и работы.

Пересадка людей с одного судна на другое судно должна осуществляться в соответствии с *Наставлением по технике безопасности при пересадке людей с одного судна на ошвартованное к нему другое судно в открытом море и на открытых рейдах.*

Указания капитана принимающего судна по обеспечению безопасности ошвартованного судна должны обязательно выполняться капитаном последнего.

**Капитан ошвартованного судна** имеет право потребовать от капитана принимающего судна принятия дополнительных мер по обеспечению безопасной стоянки судна у борта, если он считает, что она обеспечена не в полной мере.

Любая перешвартовка стоящего у борта судна может производиться только с разрешения капитана судна, к которому оно ошвартовано.

# Состояние готовности

При совместной стоянке в море судов, ошвартованных друг к другу, их главные **двигатели должны находиться в постоянной готовности** для сохранения возможности отхода судов друг от друга и быстрого принятия мер по предотвращению навала.

Любые действия, связанные с выводом из рабочего состояния главного двигателя или рулевого устройства ошвартованного судна, могут производиться только **с разрешения капитана принимающего судна**.

В процессе проведения грузовых операций капитаны обязаны обеспечить сохранение мореходных качеств судов, в том числе остойчивости и непотопляемости; должны быть приняты меры, исключаящие возможность смещения груза в случае качки.

# Швартовка к судну на ходу

## *подготовка*

Капитан принимающего судна для обеспечения швартовки ставит свое судно носом под небольшим углом к волне, чтобы прикрыть борт швартовки от ветра и волнения; сообщает на швартующееся судно истинный курс и скорость своего судна.

Скорость должна быть согласована с капитаном швартующегося судна. После этого следует идти этим курсом и постоянным ходом при минимальной скорости, обеспечивающей управляемость.

# Швартовка к судну на ходу

## *подход*

Швартующееся судно должно заходить на курс швартовки со стороны кормы принимающего судна так, чтобы к моменту выхода на траверз места швартовки его скорость была равна скорости принимающего судна, а расстояние между ними составляло примерно 30-50 м.

После этого судно начинает постепенное сближение под курсовым углом, не превышающим  $10^\circ$ . При выполнении этого маневра следует избегать резкого изменения курса, которое может быть причиной навала.

# Швартовка к судну на ходу

## *заводка швартовов*

При подходе швартуемого судна к месту швартовки с принимающего судна первым подается носовой продольный швартовный конец, который на швартуемом судне следует завести через бортовой швартовный клюз и закрепить на кнехтах борта швартовки.

Затем подается второй носовой конец, который заводится через носовой швартовный клюз и закрепляется на кнехтах борта, противоположного борту швартовки.

После этого корму швартуемого судна, действуя рулем, необходимо поджать к принимающему судну.

При сближении судов с принимающего судна подают кормовой швартовный конец, который крепится на швартуемом судне.

Для обеспечения безопасной работы судов после подачи основных швартовов подаются и закрепляются дополнительные швартовные канаты.



# Швартовка к судну на ходу

## отшвартовка

Отход от принимающего судна, имеющего ход относительно воды, осуществляется в следующем порядке:

- по готовности судов к отходу отдаются и выбираются все швартовные концы, за исключением носового продольного.
- принимающее судно выходит на ветер (волну).
- на отходящем судне увеличивают ход, отводят корму от борта принимающего, переключают руль на 5-10 градусов в сторону, противоположную борту швартовки;



Большой угол кладки руля вызовет резкое вращение корпуса относительно **РР**, что приведет к навалу кормы на принимающее судно!

- отдают последний швартовный конец и отходят.

# Швартовка к судну, лежащему в дрейфе

*Швартовка к судну, лежащему в дрейфе, отличается тем, что дрейфующее судно занимает положение лагом к волне.*

Основным условием проведения швартовных операций при нахождении судов в дрейфе является учет разности в скоростях свободного дрейфа принимающего и швартующегося судов.

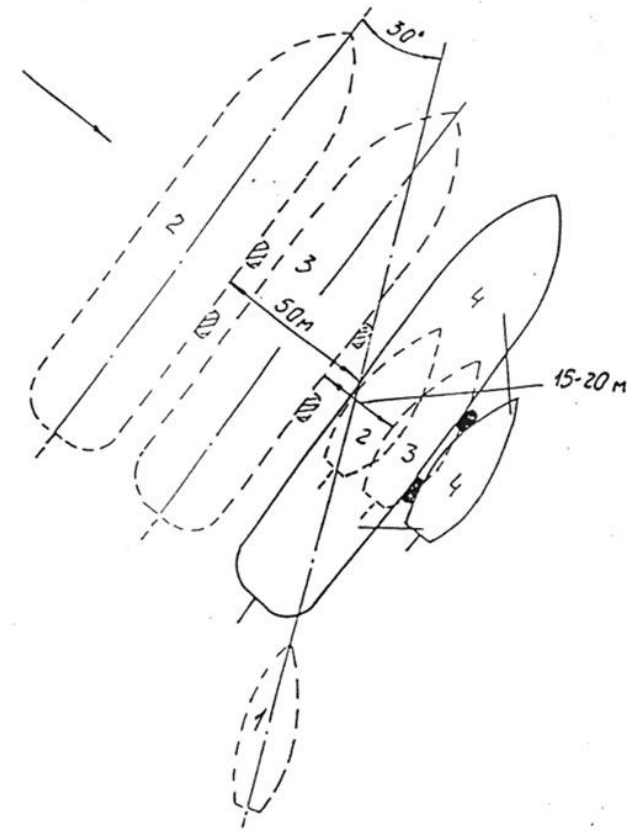
Принимающие суда, находящиеся в дрейфе, при швартовке к ним других судов должны предварительно занять такое положение, чтобы рабочий борт их был подветренным.

# Швартовка к судну, лежащему в дрейфе

Для швартовки к принимающему судну, имеющему большую скорость дрейфа, следует **подходить к подветренному борту** последнего с таким расчетом, чтобы занять параллельное положение на расстоянии между судами около 50 м в районе места швартовки и ждать пока принимающее судно будет нанесено на швартуемое судно.

Швартуемому судну при сближении следует удерживать параллельность курсов, чтобы в момент первого касания навал на кранцы произошел одновременно всем корпусом или его наибольшей площадью.

При сближении судов следует вначале подавать носовые, а затем кормовой швартовный конец. Следует избегать применения *прижимных* швартовов.



# Швартовка к судну, лежащему в дрейфе

## *отход*

При отходе от борта необходимо обеспечить своевременную выборку швартовов, чтобы избежать намотки их на винт отходящего судна.

Отходящее судно не должно давать ход до тех пор, пока сброшенные в воду концы не будут выбраны из воды.

Капитан судна, к которому производилась швартовка, обеспечивает разворот ошвартованного судна носом к ветру для наиболее безопасного его отхода.

При сохранении положения лагом к волне (ветру) отход от дрейфующего судна отличается тем, что, прежде чем дать ход вперед или назад, отходящее судно на шпринге, работая машиной, отводит корму а затем маневрирует, отходя от дрейфующего судна.

# Швартовка к судну на якоре

## *подготовка*

При подходе на швартовку к судну, стоящему на якоре, капитан швартуемого судна, во избежание навала, должен учитывать действие ветра и течения, а также перемещение судна, стоящего на якоре.

Для этой цели швартуемое судно должно подойти к стоящему на якоре судну с кормы и удерживаться некоторое время на одном курсе.

Затем капитану этого судна необходимо определить сектор перемещения и период времени между крайними положениями принимающего судна, сопоставить эти данные с направлением ветра и течения и, учитывая их, выбрать наивыгоднейший момент для сближения и швартовки.

Скорость швартуемого судна при сближении должна обеспечивать его маневренность во время швартовки.

# Швартовка к судну на якоре при наличии течения

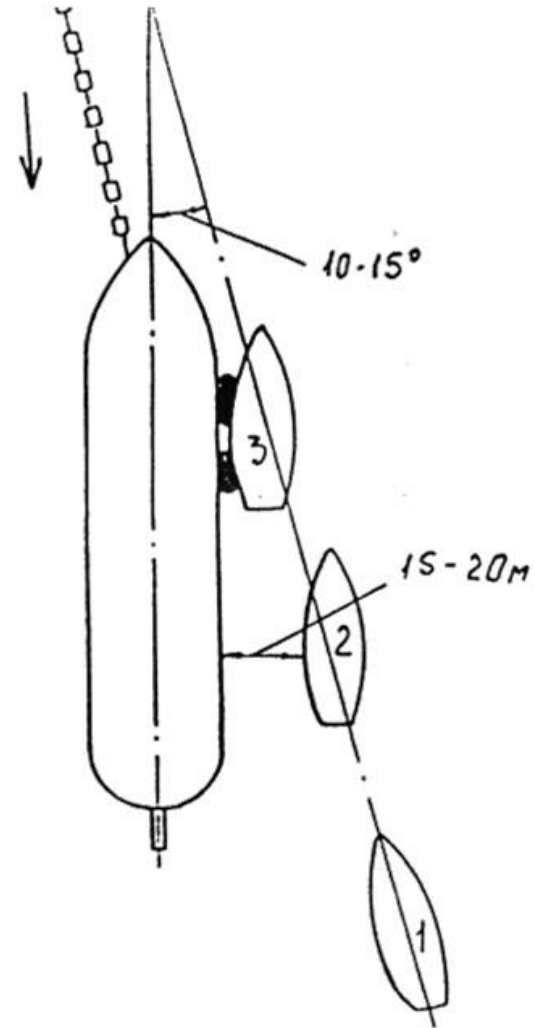
Если судно стоит на якоре против течения, имеющего значительную скорость, и не перемещается, то для швартовки к нему следует подходить с кормы на курсе, почти параллельном его диаметральной плоскости.

При подходе необходимо избегать гашения инерции с помощью работы главного двигателя на задний ход.

Подход совершается с постепенным снижением скорости, чтобы судно не теряло управляемости.

К моменту подачи носового швартова скорость судна должна равняться скорости течения.

Кормовой швартов следует подавать без лишней слабины во избежание намотки его на винт.

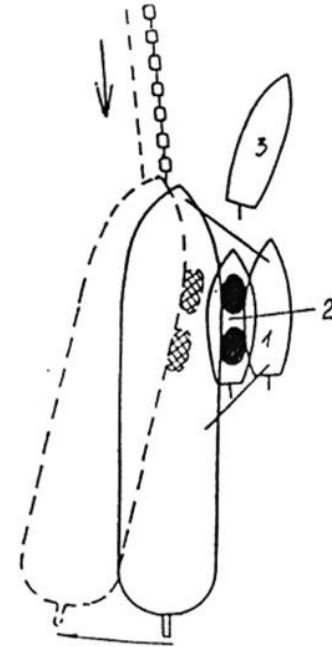


# Швартовка к судну на якорь *отход*

При отходе от судна, стоящего на якорь, следует учитывать его перемещение, т.е. начинать отшвартовку, когда суда подходят к крайнему положению борта швартовки.

Для того, чтобы отойти от него, следует отдать швартовы (**начиная с кормового конца**), дать передний ход и, действуя рулем, отводить нос судна от борта, к которому оно ошвартовалось.

Если при отходе от судна, стоящего на якорь, впереди отходящего находится другое судно, следует учитывать, что разворачивание на носовом шпринге кормой в море крайне опасно и может осуществляться только в хорошую погоду.



Судам, отходящим от борта судна, стоящего на якорь, запрещается проходить у него под носом в непосредственной близости.