

Уведомление Администрации морской безопасности Китайской Народной Республики о специальных мерах по предотвращению выхода из строя механического и электрического оборудования на судах

P&I Корреспонденты "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. держат нас в курсе последних событий, касающихся обновленной информации о специальных мерах по предотвращению отказов механического и электрического оборудования на судах.

3 апреля 2024 года Администрация морской безопасности (MSA) Китайской Народной Республики опубликовала уведомление о специальных мерах по предотвращению отказов механического и электрического оборудования на судах (далее именуемое "Уведомление").

Предпосылки

В последние годы власти Китая уделяют особое внимание основным рискам для безопасности судов, связанным с отказами механического и электрического оборудования. Шанхайская администрация морской безопасности (MSA) опубликовала "Заявление Шанхайской администрации морской безопасности об усилении контроля за безопасностью судов с отказавшими механизмами" и "Уведомление о дальнейшем усилении самостоятельной инспекции судов, планирующих войти в глубоководный канал в устье Янцзы". Благодаря разработке и внедрению этих специальных административных правил, управление безопасностью судов, заходящих в порт Шанхая и покидающих его, было еще более усилено, что позволило эффективно снизить такие риски и предотвратить возникновение транспортных происшествий на воде.

Сроки, цели и подходы к проверке в рамках специальных мероприятий

Период

Специальные мероприятия начнутся 7 апреля 2024 года и завершатся 31 октября 2024 года.

Объекты

Объектами специальных мероприятий, инициированных Министерством транспорта Китая для предотвращения поломок судового механического и

электрического оборудования, являются суда, заходящие в порты Китая (включая морские и речные порты).

Методы проведения инспекций

Специальные методы проведения инспекций включают:

1. MSA на всех уровнях должны проводить детальные проверки механического и электрического оборудования судна вместе с их обычными проверками безопасности.
2. Если по различным каналам выясняется, что на судне произошли сбои в работе механического и электрического оборудования, то, в принципе, должна быть проведена специальная проверка.
3. Для судов, на которых за последние 12 месяцев произошло два или более сбоев в работе механического и электрического оборудования, MSA предложит их судоходным компаниям и учреждениям, осуществляющим инспекцию судов, совместно провести инспекции и потребует от судов представления отчетов об анализе аварий и превентивных мерах при отказах механического и электрического оборудования.

Кроме того, суда, на которых произошел сбой в работе механического и электрического оборудования, должны заблаговременно сообщать об этом в местное MSA и, при необходимости, проходить специальные проверки безопасности. На суда, которые не сообщают о неисправностях механического и электрического оборудования в предварительном порядке, после обнаружения со стороны MSA будут наложены более строгие штрафные санкции в соответствии с законом.

Требования к самостоятельной инспекции в рамках специальных мероприятий

Китайские суда должны усилить меры по техническому обслуживанию своего механического и электрического оборудования. А судоходные компании должны разработать ключевые пункты проверки механического и электрического оборудования, применимые к их собственным судам, со ссылкой на "Специальные рекомендации по самостоятельной инспекции для предотвращения поломок судового механического и электрического оборудования" (прилагаются). Суда также должны проводить самостоятельную инспекцию перед отправлением в соответствии с требованиями и своевременно устранять любые недостатки или скрытые проблемы, выявленные в ходе такой инспекции.

Иностранным судам, планирующим заходы в китайские порты, следует заранее провести соответствующее техническое обслуживание своего механического и электрического оборудования и выявить скрытые неисправности.

Китайское классификационного общество, китайские органы, занимающиеся инспекцией национальных и иностранных судов, должны усиливать их проверки и инспекции на вновь построенных, восстановленных судах, а также на судах, на которых были проведены ремонтно-восстановительные работы в отношении механического и электрического оборудования, с тем чтобы улучшить качество

такой проверки и снизить риск отказа механического и электрического оборудования.

Предложения от Huatai

Эти специальные мероприятия аналогичны программе "Концентрированной инспекционной кампании", которая проводится крупнейшими PSC MoU по всему миру. В ходе этих специальных мероприятий Администрация морской безопасности Китая проведет инспекцию механического и электрического оборудования судов, заходящих в китайские порты. Чтобы обеспечить успешное прохождение судами специальной проверки, Huatai предлагает несколько контрмер, которые перечислены ниже, для рассмотрения судами и их владельцами или менеджерами:

1. Руководствуясь прилагаемым "Специальным руководством по самостоятельной инспекции для предотвращения отказов судового механического и электрического оборудования" и в сочетании с "Контрольным перечнем проверок перед отправлением", судно должно провести подробные технические осмотры и испытания главного двигателя и его вспомогательного оборудования, котлов, основного источника питания, аварийный источник питания, рулевое устройство и т.д., чтобы обеспечить надежную работу механического и электрического оборудования судна и его надлежащую подготовку к предстоящей проверке.
2. Назначьте на борт достаточное количество компетентных членов экипажа для выполнения различных требований по обеспечению безопасности и реагированию на чрезвычайные ситуации.
3. Обеспечьте эффективное внедрение системы управления безопасностью судна (SMS), особенно тех ее частей, которые связаны с плановой эксплуатацией, техническим обслуживанием, тестированием, управлением в чрезвычайных ситуациях и оповещением об авариях/близких к ним происшествиях. Члены экипажа должны уметь правильно и эффективно эксплуатировать и тестировать различное механическое и электрическое оборудование в соответствии с соответствующими процедурами или инструкциями, а также сообщать о несчастных случаях, связанных с отказом механического и электрического оборудования, и устранять выявленные в результате этого недостатки.
4. Система управления безопасностью судна должна содержать план учений и тренировок, относящихся к отказам механического и электрического оборудования, чтобы судно могло провести учения или тренировки на месте в соответствии с планом, улучшить работу экипажа и возможности реагирования на чрезвычайные ситуации, а также ознакомить экипаж с мерами реагирования на чрезвычайные ситуации и их соответствующими последствиями, их обязанностями в чрезвычайных ситуациях в случае аварий с механическими и электрическими повреждениями. Аварийные учения/учебные сценарии, связанные с отказами механического и электрического оборудования, могут включать, но не ограничиваться следующим далее: отказ главного двигателя, аварийное локальное

управление, отключение электроэнергии, аварийное рулевое управление, процедуры эксплуатации и тестирования аварийных генераторов и т.д.

5. В случае аварии, связанной с отказом механического и электрического оборудования, следует немедленно предпринять соответствующие действия, чтобы свести к минимуму или даже устранить неблагоприятные последствия аварии. Судну также следует заранее сообщить об этом в местный MSA, сотрудничать со специальной инспекцией безопасности местного MSA.

Приложение

Специальные рекомендации по самостоятельной инспекции для предотвращения отказов судового механического и электрического оборудования

Суда должны проводить самостоятельную проверку состояния технической безопасности, а также механического и электрического оборудования в соответствии с международными конвенциями, национальными законами, нормативными актами и другими соответствующими положениями и добросовестно выполнять свои основные обязанности по обеспечению безопасности.

1. Работает ли надлежащим образом главное двигательное устройство (основной двигатель)

Чтобы предотвратить выход из строя основного двигательного устройства, необходимо провести самостоятельный контроль топлива, газа, воды и электричества, уделив основное внимание топливной системе, смазочной системе, системе вентиляции, системе водяного охлаждения и системе управления двигателем и т.д.

(1) Исправна ли топливная система основного силового агрегата (узел подачи масла, масляный насос высокого давления, маслопровод, контроль утечки масла, подогрев топлива, автоматическое переключение топливных насосов (если они установлены) и т.д.).

(2) Находятся ли средства связи на мостике и пульте управления, такие как телеграф, а также тахометры и другие приборы, находящиеся поблизости, в нормальном состоянии.

(3) Исправна ли система подачи воздуха для запуска основного двигателя (давление в главном баллоне для подачи воздуха, главном воздушном компрессоре, главном пусковом клапане, пусковом клапане воздушного цилиндра, воздухораспределителях и т.д.).

(4) Исправна ли система подачи смазочного масла (нет ли следов утечки из трубопровода и разъема фильтра, в норме ли показания манометра, надежно ли закреплен разъем датчика и работает ли автоматическое переключение насосов подачи смазочного масла (если они установлены) и т.д.).

(5) Исправна ли система подачи охлаждающей воды (нет ли следов утечки из трубопровода и охладителя, в норме ли показания манометра, надежно ли

закреплен разъем датчика и работает ли автоматическое переключение насосов подачи охлаждающей воды (если они установлены) и т.д.).

(6) Исправна ли система подачи воздуха на основном двигателе (давление подаваемого воздуха, содержит ли он воду и т.д.).

(7) Работоспособность реверсирования основного двигателя (система регулирования шага управляемого винта, сцепление).

2. Функционирует ли должным образом вспомогательное оборудование главных энергетических устройств, таких как защита безопасности и системы дистанционного управления

Для предотвращения выхода из строя системы безопасности основного силового агрегата требуется самостоятельный контроль датчика концентрации масляного конденсата, защита от потери давления смазочного масла, надежность функции защиты от превышения скорости и т.д.

(1) Исправны ли сигнализация о превышении скорости и устройство аварийной остановки основного дизельного двигателя.

(2) Исправны ли сигнализация о низком давлении смазочного масла в основном дизельном двигателе, сигнализация о высокой температуре воды в гильзе цилиндра и защитное устройство автоматической остановки.

(3) Исправны ли основной датчик концентрации масляного конденсата в дизельном двигателе и датчик температуры основного подшипника? (применимо только к дизельному двигателю мощностью более 2250 кВт или внутреннему диаметру цилиндра более 300 мм при использовании UMS ([Unmanned Machinery Spaces](#)) на морских судах)

(4) Имеются ли в централизованной системе мониторинга какие-либо аварийные записи, связанные с защитой безопасности и автоматическими остановочными устройствами главной двигательной установки. (применимо только к морским судам)

(5) Исправно ли работает сигнализатор низкого давления смазочного масла в редукторе и сигнализатор высокой температуры смазочного масла в редукторе с входной мощностью более 1470 кВт? (применимо только для морских судов)

(6) Исправно ли работает сигнализатор низкого давления смазочного масла для редуктора с входной мощностью более 370 кВт и удовлетворительно ли работает сигнализатор высокой температуры смазочного масла для редуктора с входной мощностью более 1470 кВт? (применимо только к судам внутреннего речного плавания)

3. Исправен ли работает судовой паровой котел

Котел может регулировать температуру масла и воды с помощью парового нагрева, чтобы обеспечить нормальное рабочее состояние дизельных двигателей. Для предотвращения выхода котла из строя рекомендуется провести

самостоятельную проверку системы водоснабжения, системы сжигания топлива, системы безопасности и т.д.

(1) Правильно ли работает система водоснабжения (количество установленных насосов для подачи воды, качество подачи воды, индикатор уровня воды и т.д.).

(2) Нормально ли работает система сгорания (зажигание, подача масла, воздуха и т.д.).

(3) Исправна ли система безопасности (предохранительный клапан, подача воздуха, пожаротушение, сигнализация низкого уровня воды и т.д.).

4. В нормальном ли состоянии находится основной источник питания судна

Чтобы избежать сбоя основного электроснабжения, следует провести профилактический самостоятельный контроль основного двигателя, генератора и главного распределительного щита.

(1) Достаточна ли мощность основного источника питания (обратите внимание на отказы одного или нескольких групповых генераторов и судов, оснащенных боковым подруливающим устройством, а также судов, на которых дополнительно установлены EGCS - **Exhaust Gas Cleaning System**, BWTS - **Ballast Water Treatment System** и т.д.).

(2) Правильно ли запущен и работает основной двигатель (топливо, смазочное масло, охлаждающая вода и т.д.).

(3) Правильно ли функционирует система защиты основного двигателя (защита от превышения скорости, низкое давление смазочного масла, высокая температура охлаждающей воды и т.д.)

(4) Находятся ли главный распределительный щит и панель управления генератором в нормальном состоянии (автоматический запуск, остановка, синхронизация, разгрузка, распределение нагрузки, управление ступенчатой разгрузкой генераторной установки и т.д.).

(5) Работает ли нормально функция контроля изоляции главного распределительного щита.

5. Удовлетворительно ли работает аварийный источник питания

В случае выхода из строя основного источника питания судна аварийный источник питания (в основном аварийный генератор) может служить независимым источником энергии для обеспечения питанием жизненно важного оборудования, в том числе рулевого механизма. Проверка аварийных источников питания может быть выполнена путем самостоятельной проверки аварийного генератора, аварийного распределительного щита, аварийного аккумуляторного блока и т.д.

(1) Запускается ли аварийный генератор и работает ли он удовлетворительно. (топливо, смазочное масло, охлаждающая вода и т.д.)

(2) Соответствуют ли пусковые устройства аварийного генератора предъявляемым требованиям. (применимо только к морским судам)

- (3)** Достаточен ли запас топлива для аварийного генератора.
- (4)** Переведен ли переключатель режимов автоматического запуска аварийного генератора в положение "автоматически".
- (5)** Может ли аварийное оборудование быть запущено в течение 45 секунд (в течение 30 секунд для судов внутреннего плавания) в соответствии с правилами при отключении основного источника питания.
- (6)** Правильно ли работает функция контроля изоляции аварийного распределительного щита.
- (7)** Исправен ли аварийный аккумулятор.
- (8)** Исправен ли быстрозакрывающийся клапан топливного бака аварийного генератора.
- (9)** Переведены ли переключатели различных блоков нагрузки на распределительном щите аварийного генератора в открытое положение.
- (10)** Установлен ли обратный клапан на трубопроводе подачи сжатого воздуха в баллон аварийного генератора (находится в помещении аварийного генератора).
- (11)** Исправен ли сигнализатор утечки топлива из маслопровода высокого давления аварийного генератора.

6. Исправно ли работает рулевое устройство

Для обеспечения эффективной работы рулевого устройства и предотвращения выхода его из строя можно провести самостоятельный контроль системы электропитания, гидравлической системы, устройства сигнализации и работы рулевого устройства.

- (1)** Может ли рулевое устройство автоматически включаться после отключения питания. (применимо только к морским судам)
- (2)** Может ли рулевое устройство получать питание в течение 45 секунд в случае отключения основного источника питания. (применимо только к морским судам с диаметром баллера руля, превышающим 230 мм)
- (3)** При единичном отказе силового оборудования рулевого механизма с электрическим управлением оно должно быть способно переключиться на резервное силовое оборудование в течение 10 секунд. (применимо только к судам внутреннего плавания)
- (4)** Достаточна ли емкость бака для хранения гидравлического масла рулевого устройства для заправки по меньшей мере одной системы силового привода (включая резервуар)?
- (5)** Исправны ли звуковая и визуальная сигнализация низкого уровня (как на мостике, так и в машинном отделении) гидравлического масляного бака рулевого устройства.

(6) Работает ли звуковая и световая сигнализация (защита от короткого замыкания, перегрузки, обрыва фазы) рулевого устройства должным образом (в судовом помещении или на рубке управления и мостике, где обычно осуществляется управление судном). (применимо только к морским судам)

(7) Выполнена ли проверка эффективности рулевого управления.

(8) Находятся ли средства связи между мостиком и отсеком рулевого механизма в хорошем состоянии?

7. Являются ли члены экипажа компетентными и знакомы ли они с работой механического и электрического оборудования, находящегося в их ведении

Для предотвращения механических и электрических неисправностей судна, вызванных человеческими факторами, такими как неправильная эксплуатация, рекомендуется проводить самостоятельную инспекцию с точки зрения сертификации экипажа, комплектования экипажа, практической эксплуатации и возможностей членов экипажа реагировать на чрезвычайные ситуации и т.д.

(1) Имеют ли члены экипажа действительный "Сертификат компетентности" и соответствует ли судно минимальным требованиям безопасности к составу экипажа.

(2) Владеют ли члены экипажа эффективным языковым общением во время своей повседневной работы и в чрезвычайных ситуациях.

(3) Знаком ли ответственный экипаж с процедурами эксплуатации, тестирования и аварийного реагирования основного двигательного устройства (проверка аварийной сигнализации о высокой температуре смазочного масла и системы охлаждения, проверка аварийной сигнализации о превышении скорости, проверка аварийной сигнализации о неисправности (утечке) топливного бака, аварийные процедуры аварийного отключения и отказа основного двигателя и т.д.).

(4) Знаком ли ответственный экипаж с процедурами эксплуатации, тестирования и аварийного реагирования судовых котлов (низкий уровень воды, тушение пламени, сигнализация подачи воздуха и т.д.).

(5) Знаком ли ответственный экипаж с процедурами эксплуатации, тестирования и реагирования на аварийные ситуации основного источника питания судна (проверка сигнализации об утечке мазута, проверка синхронизации и разгрузки главного генератора, проверка изоляции, процедуры реагирования на аварийные отключения и т.д.).

(6) Знаком ли ответственный экипаж с процедурами эксплуатации, тестирования и реагирования на аварийные ситуации аварийного генератора (запуск, синхронизация и разгрузка аварийного генератора).

(7) Знаком ли ответственный экипаж с процедурами эксплуатации, тестирования и реагирования на аварийные ситуации рулевого устройства (переключение системы рулевого управления, предрейсовый осмотр и тестирование рулевого устройства, проверка аварийной сигнализации рулевого устройства, тренировки по аварийному управлению и т.д.).

8. Эффективно ли внедрены на борту документы SMS, относящиеся к механическому и электрическому оборудованию

Эффективное внедрение системных документов, относящихся к механическому и электрическому оборудованию, на борту имеет решающее значение для предотвращения отказов механического и электрического оборудования. Самостоятельная инспекция должна проводиться главным образом в отношении бортовых ресурсов и персонала, разработки плана работы на борту, готовности к чрезвычайным ситуациям, отчетности и анализа аварий и случаев, когда судно едва не попало в аварию, а также технического обслуживания судна и оборудования.

(1) Обеспечивает ли компания получение капитаном необходимую поддержку (записи о связи судна с берегом, записи о заявках и поставках запасных частей и провизии, SMS-сообщения, техническую поддержку и т.д.).

(2) Назначает ли компания квалифицированных и сертифицированных членов экипажа для выполнения различных требований безопасности на борту.

(3) Обеспечивает ли компания, чтобы члены экипажа могли эффективно взаимодействовать при выполнении своих обязанностей по отправке SMS-сообщений.

(4) Устанавливает ли компания процедуры, планы или инструкции по эксплуатации механического и электрического оборудования.

(5) Перечисляет ли компания неисправности механического и электрического оборудования в чрезвычайных ситуациях, выявляет ли их и разрабатывает ли процедуры реагирования на чрезвычайные ситуации (аварийные операции и учения при работе с главным двигателем, отключение электроэнергии и рулевого механизма и т.д.).

(6) Разрабатывает ли компания и эффективно ли реализует план технического обслуживания механического и электрического оборудования.

9. Другие проблемы, которые могут привести к отказам механического и электрического оборудования

В дополнение к проверке самого механического и электрического оборудования, следует также обратить внимание на возможность того, что другие системы могут вызвать проблемы с механическим и электрическим оборудованием судна. Например, неисправность клапана быстрого перекрытия подачи топлива может привести к случайному прекращению подачи топлива в главный/вспомогательный двигатели, аварийному отключению оборудования вручную из-за травм экипажа, которые могут быть вызваны отсутствием защитных средств для механического и электрического оборудования, или затоплению машинного отделения из-за неисправности системы подачи воды. Дополнительное внимание следует также уделить усталости экипажа на борту и судам, покидающим верфь после технического обслуживания.

Полный текст Циркуляра доступен по [ССЫЛКЕ](#).

Венесуэла - повторное введение санкций США

17 апреля 2024 года OFAC¹ выдало Генеральную лицензию 44A (GL44A), которая разрешает сворачивать нефтегазовые операции в Венесуэле до 31 мая 2024 года, включая “добычу, подъем, продажу и экспорт нефти или газа из Венесуэлы и предоставление сопутствующих товаров и услуг”, а также операции, связанные с государственной нефтяной компанией PdVSA. Никакая новая деятельность, ранее разрешенная в соответствии с Генеральной лицензией 44 (GL 44), не может быть начата, и поэтому период приостановления применяется только к деятельности, разрешенной в соответствии с GL44 до 17 апреля.

¹ OFAC - Управление по контролю за иностранными активами (подразделение Министерства финансов США)