

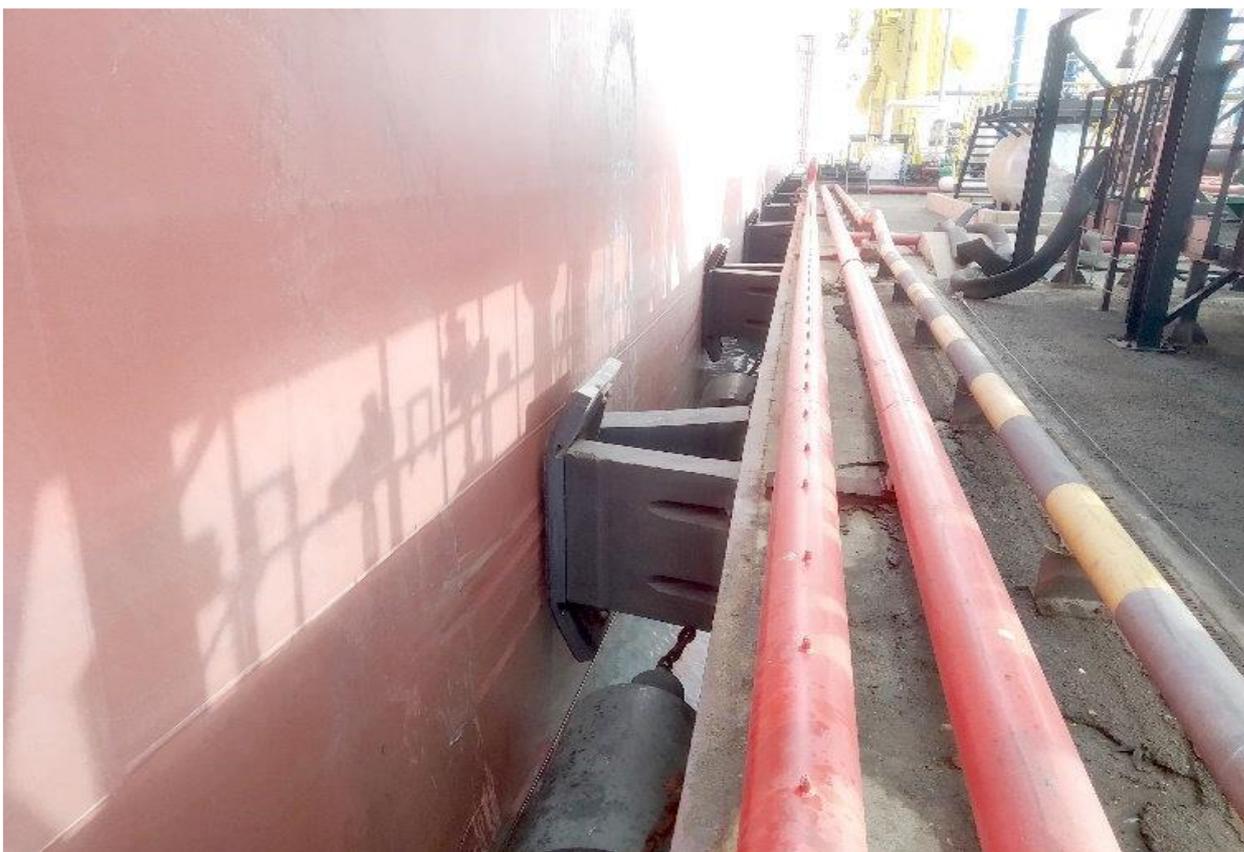
РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ПОВРЕЖДЕНИЕМ ИМУЩЕСТВА ТРЕТЬИХ ЛИЦ (FFO)

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в России - компания Антарика держит нас в курсе последних событий, касающихся рисков, связанных с зафиксированными и плавучими объектами (FFO¹).

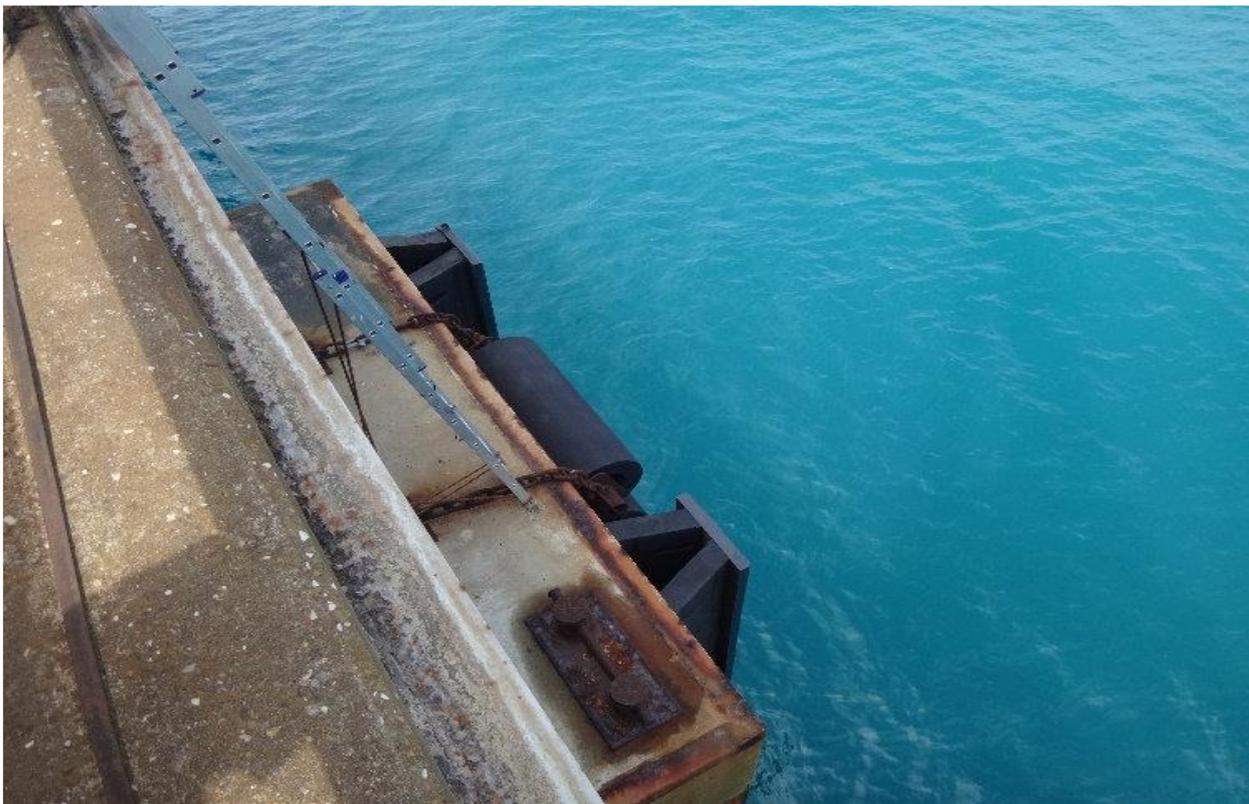
Многолетний опыт работы компании Антарика со случаями повреждения судов в портах Новороссийска, Тамани и Туапсе показал, что риск таких повреждений может быть существенно снижен или устранен, если капитаны судов и их персонал будут осведомлены о конкретной информации до швартовки. Поэтому данная информация предназначена для того, чтобы помочь судовладельцам и капитанам судов, заходящих в указанные порты. Ряд причалов в портах Новороссийска, Тамани и Туапсе оборудованы кранцами типа Trelleborg MV или кранцами аналогичной конструкции от других производителей. И хотя кранцы устойчивы к деформациям и поглощают нагрузки, когда судно находится у борта, во время швартовных операций часто случаются повреждения кранцев такого типа и их элементов. Опасные моменты и основные обстоятельства, приводящие к потенциальному повреждению, будут рассмотрены в разделах ниже.

¹ Fixed and Floating Object

Устройство кранцев Trelleborg на причалах в порту Новороссийска



Устройство кранцев Trelleborg на причалах в порту Туапсе



1 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РОЛЬ ЛОЦМАНА В КОМАНДЕ НА МОСТИКЕ

Наиболее важным фактом является то, что лоцманская проводка означает, что судно эксплуатируется в зоне повышенного риска. Экипаж судна не может позволить себе расслабиться и предоставить все лоцману. Роль лоцмана должна быть хорошо понята и обсуждена на совещании МРХ². Лоцманская проводка не освобождает капитана от ответственности, в то время как основная задача лоцмана – помогать команде на мостике, знакомить с местными условиями и делиться опытом управления судном в конкретном порту.

Antarica отмечает, что это обычная практика, когда лоцманы отдают приказы буксирам на русском языке, и иностранные капитаны часто не до конца понимают намерения лоцмана. Стоит отметить, что во время лоцманской проводки и особенно при подходе к причалу члены команды на мостике должны следить за действиями лоцмана, а не чрезмерно полагаться на него. Для этих целей на совещании МРХ следует согласовать рабочий язык судна и внести соответствующую запись в карточку лоцмана.

Example of Pilot Card filling with regard to agreed working language

ECDIS key factors:				<input checked="" type="checkbox"/>
▪ The ENC's and updates available and applied to the ECDIS for the port and approaches;				<input checked="" type="checkbox"/>
▪ If applicable, any non-standard configuration of ECDIS				<input checked="" type="checkbox"/>
Bridge Team members the roles and responsibilities				
Working Language agreed		Pilot / Bridge Team	<input checked="" type="checkbox"/> English	Pilot / Tugs <input checked="" type="checkbox"/> English
Main Engine Details and Fuel in Use:				
▪ Fuel Oil in use (FO / MDO / MGO / LNG)		0.1% Sulphur content		FILED ON
▪ Is the ME power output similar when burning low sulphur fuels / high sulphur fuels?				Yes/No
▪ If 'No' what is the difference in power output?		+ / -		n/a %
▪ The fuel oil type in use including any changes in the power output and reaction times of the engine				<input checked="" type="checkbox"/>
Under Keel Clearance				
Minimum Calculated Available UKC:	4.79 m (WP-68)	Estimated Squat	0.10 m (3.0kn) 0.20 m (5.0kn) 0.50 m (8.0kn)	Minimum Safety Depth: Underway (3 kts / 5 kts / 8 kts) At Anchor (0 kts) / At Berth (5%) 3 kts / 5 kts / 8 kts 9.5 m / 9.6 m / 9.9 m 9.4 m / 8.5
Company UKC Policy: Min UKC of 50% of Deepest Draught				

2 ИНФОРМАЦИЯ О ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ ПРИБЫТИИ

Как правило, лоцманы и портовые власти самостоятельно планируют прибытие судна, применяя полученную от судна информацию к характеристикам причала. Для этих целей заполненная карточка лоцмана должна быть отправлена на лоцманскую станцию не позднее, чем за 48 часов до прибытия, в зависимости от требований конкретного порта. Для подготовки судна необходимо изучить информацию из всех доступных источников и запросить у судового агента последние портовые правила. Такие правила должны включать в себя информацию о причале и его ограничения (т.е. способ и угол подхода к причалу, максимальный дедвейт и максимальная скорость подхода к причалу / швартовки). Это должно быть подтверждено лоцманом и внесено соответствующей записью в карточку лоцмана.

² Master-Pilot Information Exchange

3. СОБИРАЙТЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА И ДЕЙСТВУЙТЕ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Изучение ряда случаев выявило формальный подход экипажа к ведению карточек лоцмана. Было отмечено, что экипаж, как правило, вносит в карточку лоцмана ограниченный объем информации, однако этот документ может стать ценным доказательством в случае любых инцидентов с FFO. Необходимо указать как можно больше деталей, касающихся маневра сближения и ограничений по месту стоянки. По этому поводу необходимо проконсультироваться с лоцманом.

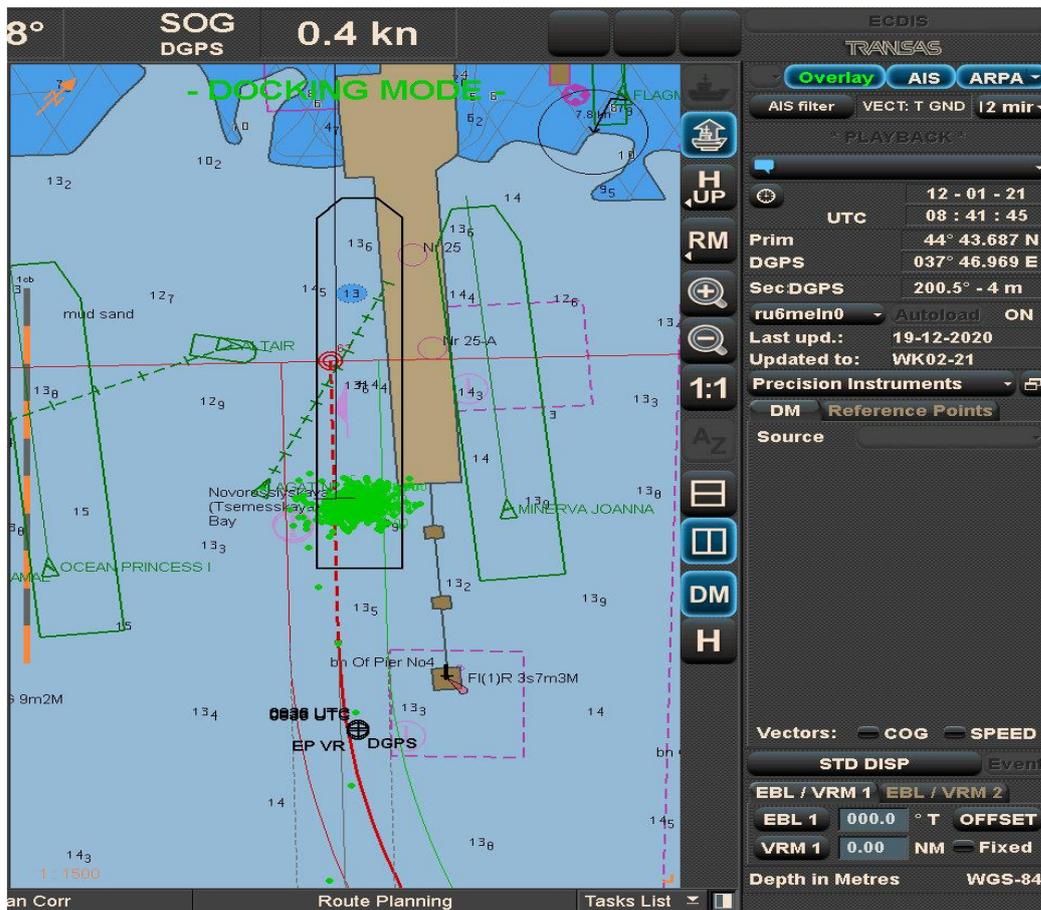
Еще одним поводом для беспокойства является состояние FFO, в частности, кранцев причала, перед швартовкой. Это может быть сложно оценить, однако для оценки состояния необходимо приложить все усилия.

Одним из лучших методов может быть визуальный осмотр в бинокль, пока судно медленно приближается к причалу. Это можно сделать как с главной палубы, так и с крыла мостика. Как только визуальный осмотр закончен и будут замечены отклонения, необходимо немедленно сообщить об этом лоцману и внести соответствующие замечания в судовой журнал и карточку лоцмана.

4 ПЛАВНОЕ ПРИБЛИЖЕНИЕ И ШВАРТОВКА

Плавное приближение, швартовка и регулировка судна в нужное положение относительно береговых грузовых стендеров/погрузочных устройств/установок является ключевым фактором предотвращения ущерба и дальнейшего роста числа претензий. Рассмотрев случаи повреждения FFO, Антарика отмечает, что упомянутая конструкция кранцев не выдерживает движения судна вперед и назад, когда кранец соприкасается с корпусом судна и особенно когда он находится под давлением, создаваемым буксирами-толкачами. Многие лоцманы и капитаны, как правило, перемещают судно вдоль причала, как только оно уже коснулось кранцев, с помощью швартовных тросов, не отдавая приказа буксирам прекратить толкать судно к причалу. Такая регулировка положения судна относительно погрузочных устройств создает разрушающие нагрузки на амортизирующие элементы кранца, что, безусловно, приводит к повреждению кранцев. Поэтому настоятельно рекомендуется избегать контакта корпуса судна с кранцами до тех пор, пока судно окончательно не будет установлено вдоль причала.

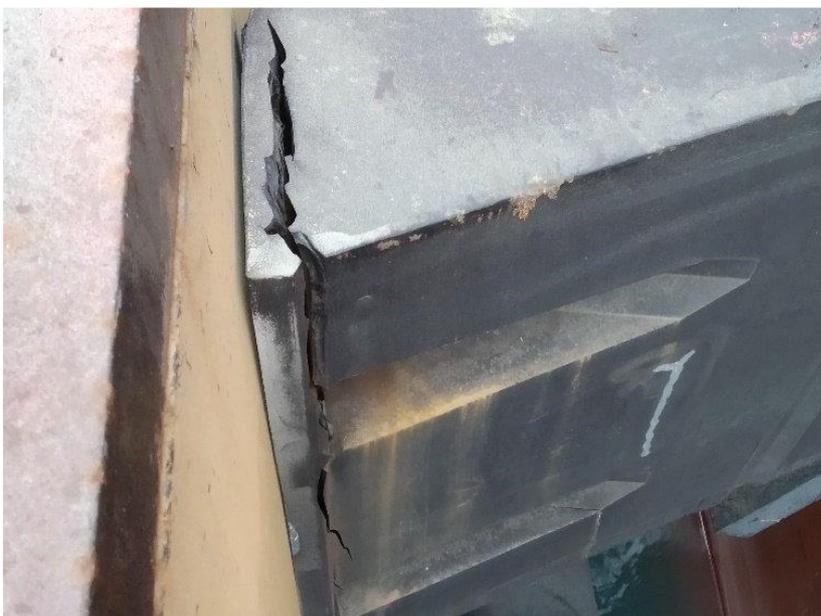
Угол приближения на экране ECDIS³



Другим важным фактором при приближении к причалу, оборудованному кранцами конструкции MV, является угол приближения. По причине, описанной выше, приближение должно осуществляться настолько параллельно линии причала, насколько это возможно и практически безопасно. После того, как судно будет окончательно пришвартовано, рекомендуется визуально проверить состояние всех кранцев, с которыми судно соприкасалось во время швартовки, и сфотографировать места на корпусе, где наблюдался контакт между корпусом и щитками кранца. По возможности, ответственные лица судовой команды при швартовке должны внимательно проконтролировать момент контакта, зафиксировав место (позицию) и время. Если по каким-либо причинам экипажу не разрешается спускаться на причал или фотографировать, состояние кранцев после швартовки следует произвести осмотр, по крайней мере, с главной палубы судна.

³ Electronic Chart Display and Information System (Электронная картографическая навигационно-информационная система)

Трещины на амортизирующих элементах крыла



Следы резины и царапины на корпусе судна



5. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ECDIS

В настоящее время все грузовые суда оснащены электронной картографической навигационно-информационной системой (ECDIS), которая не только заменяет бумажные карты, но и является серьезным важным инструментом во время маневров. Ключевым фактором является понимание этого судоводителями и их соответствующий подход. Поскольку мы вступили в новую цифровую эру со всеми электронными устройствами, которые позволяют нам забыть о бумажной волоките и отображать местоположение судна каждые три из шести минут при подходе к

причалу, у нас есть доступ к параметрам движения судна в режиме реального времени.

Каждый отдельный причал имеет свои собственные ограничения, включая максимальную скорость приближения в зависимости от водоизмещения судна. Ниже приведены рекомендации из [“РУКОВОДСТВА ПО ОБРАБОТКЕ СУДОВ НА ТЕРМИНАЛАХ ПАО “НМТП” в порту Новороссийск”](#). Они крайне важны и должны быть проверены и подтверждены судовым агентом и терминалом перед прибытием.

Quote

4.11.6. При выполнении швартовных операций скорость сближения судов с причалом при условии, что водоизмещение судов не должно превышать значений, указанных ниже:

до 2000 тонн - 0,22 метра в секунду;

до 5000 тонн - 0,15 метра в секунду;

до 10 000 тонн - 0,13 метра в секунду;

до 20 000 тонн - 0,10 метра в секунду;

до 40 000 тонн - 0,09 метра в секунду;

до 100 000 тонн и более - 0,08 метра в секунду.

Unquote

Учитывая эти ограничения, важно понимать, что показания оборудования для индикации скорости относятся к тем местам, где оно установлено. А это означает, что если SOG (скорость над поверхностью земли) в любой момент приближения к причалу составляет 0,2 узла, то она не одинакова по всей длине корпуса судна. То же самое относится и к ECDIS. Система вычисляет местоположение CCRP (согласованной общей контрольной точки), которая обычно является местом установки GPS-антенны. И хотя скорость, установленная CCRP, может быть в пределах допустимого, во время маневрирования скорость носа или кормы может быть значительной.

Эта ситуация описана в приведенном ниже примере оборудования TRANSAS.

Снимок экрана ECDIS Transas во время маневра сближения.



Как показано выше, ECDIS способна предоставить оператору три вектора скорости, и это может быть полезно в ситуациях, когда судно практически остановлено и толкается только буксирами.

Несмотря на то, что SOG почти равен нулю, скорость носовой части может быть чрезмерной, если буксиры сильно толкают судно и создают вращательное движение вокруг CCRP.

Стоит отметить, что для получения точных параметров движения судна ECDIS должна быть настроена правильно, а данные (длина судна, ширина, расположение антенн и т.д.) должны соответствовать реальным цифрам. Это может быть перепроверено и исправлено оператором вручную в зависимости от производителя ECDIS.

6 ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Резюмируя все вышеизложенное, необходимо обратить внимание руководства судна на то, что конструкция упомянутых кранцев и их крепление к причальной стенке не предусматривает никаких или крайне ограниченные перемещения судна вдоль причала, когда судно (его корпус) находится в физическом контакте с ними. Важно понимать, что критическое напряжение, направленное на кранец, в большинстве случаев приводит к его повреждению, практически незаметному для экипажа, и поэтому как лоцман, так и капитан не могут даже представить, что судно причиняет ущерб, и в дальнейшем они не признают ответственности, основываясь на своем мнении по этому поводу. Такие же повреждения кранцев могут быть получены и при сильной качке, когда судно уже стоит у борта и надежно закреплено. Судовладельцы должны понимать, что в случаях, когда в результате такой качки или крена произошло грубое соприкосновение с кранцами, судну в дальнейшем может быть предъявлена соответствующая претензия.