

# M2150

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell



**Category:** [General maritime](#)

**Report Title** Пильний екіпаж запобіг неминучому інциденту при швартуванні

## Initial Report

Поки судно знаходилося поруч з терміналом, хвилі низької амплітуди (морський зиб) викликали ризикання і крен великого балкера. Цей призвело до того, що край роульса пропиляв один з носових шпрингів. На щастя, це було помічено екіпажем до того, як він був повністю перерізаний, і вони змогли замінити трос до того, як він порвався.

## Comment

Реакція екіпажу на потенційно небезпечну ситуацію заслуговує на високу оцінку; їх пильність та швидкі дії в кінцевому підсумку запобігли розриву швартових тросів та можливим

подальшим проблемам.

CHIRP задаються питанням, чи правильно агент фрахтувальника оцінив придатність причалу, враховуючи погодні умови? Претензії щодо безпеки причалу пред'являються фрахтувальнику, а не власнику, тому вони повинні мати місцевого агента на місці, щоб переконатися в тому, що причал підходящий, і висловити свої побоювання оператору терміналу.

Монтажний блок, на якому кріпляться пари роульсів, вимагає огляду. 90-градусні кути діють на рухомі троси як лезо. Суднобудівникам варто пам'ятати, що такі краї слід враховувати на етапі проектування нового судна. Усунення таких небезпек на даному етапі може значно знизити ймовірність стирання або розриву тросів протягом терміну служби судна. [Керівництво ОСІМФ по швартовному обладнанню \(MEG4\)\[1\]](#) містить додаткові рекомендації з проектування і конструкції швартовних систем.

Правильно встановлені швартовні системи необхідні не тільки для безпеки екіпажу, але і для підтримки конструктивної цілісності судна. Ризики, пов'язані з неправильно встановленими швартовками (включаючи потенційну загрозу для життя людей, травми, пошкодження та збільшення витрат) можна ефективно звести до мінімуму, приділяючи велику увагу проектуванню систем та якості будівництва.

У більшості випадків відповідальність за технічне обслуговування залишається за власниками суден, і вони повинні забезпечити усунення таких прихованих небезпек якомога швидше або, найпізніше, протягом наступного періоду технічного обслуговування судна.

[1] <https://www.ocimf.org/publications/books/mooring-equipment-guidelines-meg4>

## Key Issues

**Комунікація** – Чи доводяться такі конструктивні недоліки до відома суднобудівників, щоб гарантувати усунення цих небезпек на майбутніх суднах?

Чи придатний причал для використання за призначенням у склавшихся погодних умовах? Чи підтвердив місцевий агент фрахтувальника, що це так? Чи висловили вони свої побоювання оператору терміналу?

**Командна робота** – Цей звіт є хорошим прикладом ефективного моніторингу з боку екіпажу судна.

**Проектування** – Суднобудівникам слід уникати проектування гострих країв, яких, ймовірно, будуть торкатися троси. Екіпажі: чи є на вашому судні така проблема? Якщо це так – повідомте про це!

**lack\_of\_resources**Resources

**poor\_communication**Communication

**teamwork**Teamwork



