

安全な木材輸送のために

—木材運搬船の海難防止のためのチェックポイント—

БЕЗОПАСНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ

“Меры контроля для предотвращения бедствий лесовозов на море”



発行：海上保安庁交通部安全課

Издатель：Отдел по вопросам безопасного плавания департамента
морского движения Управления безопасности На море

В прибрежных водах Японии за последнее время возникает довольно много аварий судов-лесовозов, влекущих за собой большие человеческие потери.

Такие кораблекрушения несут с одной стороны большие ущербы потерпевшим авариям судам и их экипажу и вместе с этим вызывают массовую утечку лесоматериала, который нарушает безопасность морского движения рыболовецких и других судов. Приплывшие по течению к берегам бревна наносят ущерб не только на прибрежные объемы хозяйства, но и общую экологическую ситуацию.

В настоящем проспекте приведены принципиальные меры контроля безопасности навигации лесовозов в надежде на стремление заинтересованных кругов к безопасным морским перевозкам.

1. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ТЕЧИ

(1) Палубные отверстия, расположенные на палубе укладки леса, подлежат надежному и плотному закрытию.

В частности, обязательным требованием является плотное закрытие вырезов в палубе для люков, причем участки люка должны быть защищены от повреждения в процессе загрузки, или смещения леса во время навигации. Для этого требуется проведение следующих предохранительных мер:

- (а) Крышки стальных люков понтонного типа должны быть покрыты тремя брезентовыми листами. Самый внутренний из упомянутых листов не должен иметь признаков ремонта, проведенного в прошлом, а остальные два листа, то есть промежуточный и самый верхний могут быть бывшими ранее в употреблении, но при условии сохранения водонепроницаемости.
- (б) Люковые брезентовые листы уплотняются сверху при помощи крепежных стержней, а по периферии края загибаются вниз.
- (в) Предохранить люки от повреждения при укладке или перемещении леса фанерой, резиновыми ковриками, устаревшими конвейерными лентами и т.д.
- (г) Сверх упомянутого следует покрыть канатной сеткой.

- (д) Особое внимание следует уделить на участки люка, которые склонны быть подвергнуты столкновению с лесным грузом во время погрузочно-разгрузочных работ. В этой связи эти участки следует защитить дополнительно тонкими досками или подобными им предметами.
- (2) Вентиляционные трубы и воздуховоды на палубе также требуют предохранения от столкновения с лесным грузом.
- (3) С учетом возможности возникновения течи воды следует предусмотреть постоянную исправность трюмных насосов, сборноточных колодцев.
- (4) С точки зрения герметичности люков и предотвращения их затопления нижние отсеки переборок, комингсов переборок, люковых перекрытий понтонного типа, трубопроводы и пр. требуют постоянного техобслуживания в целях предотвращения коррозии.
- (5) Проверку на отсутствие течи воды в трюмах требуется выполнять ежедневно.

2. ВО ИЗБЕЖАНИЕ РАСПАДА ПАЛУБНОГО ГРУЗА

В прибрежных водах Японии очень часто море бывает беспокойным. В таких случаях бортовая и килевая качка судна может вызвать разрыв найтовых креплений и распад лесогрузовых стеллажей. Следовательно, во избежание распада палубного груза во время штормовой обстановки на море требуется соблюдать следующие правила.

- (1) Когда лес загружается на палубе выше высты фальшборта, требуется устанавливать достаточно прочные стойки на расстоянии трех метров друг от друга вдоль палубного стричгера и фальшборта.
- (2) Требуется проведение постоянного техосмотра и инспекции найтов и крепежных объектов, в частности, когда суда судно не загружено.
- (3) Лес, загружаемый на палубе, должен укладываться по возможности плотнее.

Для этого следует учитывать следующие факторы.

- (а) Укладку леса на палубе производить с учетом плотного контакта торцов бревен с постаментом или фронтальной стенкой рубки.
- (б) Укладку леса производить с учетом плотного контакта между бревнам, а также между бревнами и корпусом судна.
- (в) Тяжелые бревна укладывать в первую очередь.

- (г) Ни в коем случае не производить укладку бревен на палубе в горизонтальном положении.
- (д) Оптимальное сечение укладки в штабели является в виде венца.
- (4) Обязательно производить крепление найтовыми на перегибах, причем высота найтов не должна иметь перепады. Канатные тросы должны быть натянутыми.
- (5) Лес, загружаемый на палубе, подлежит надежному креплению прочными найтовыми при интервале до 3 метров.
- (6) Кроме найтов, крепление следует производить дополнительно цепями и тросами.
- (7) Во время плавания найтовы должны быть постоянно натянутыми, для чего необходимо каждое утро выполнять техосмотр.

Качка и вибрация в начальный период навигации способствует уплотнению и оседанию бревен. Это в свою очередь может вызвать провисание найтов и повреждение за счет трения.
- (8) Результаты визуального осмотра и натяжения найтов и крепежных элементов подлежат регистрации в судовом журнале.

3. ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОПРОКИДЫВАНИЯ СУДНА

- (1) С учетом колебания массы загруженных бревен за счет поглощения влаги и расхода судового топлива и других быстроизнашивающихся компонентов следует предпринять соответствующие меры по оптимальному методу загрузки бревен, обеспечивающей безопасную навигацию при любых обстоятельствах.

Принимать к сведению, что высота кривой метацентров после вычитания кажущейся величины подъема центра тяжести должна превышать 30 см.
- (2) Во время проведения загрузки груза судно должно находиться в вертикальном положении.

Особое внимание следует проявить во время регулировки балласта, когда выполняется корректировка крена перед завершением загрузки.
- (3) Высота загрузки леса на палубе не должна превышать $1/3$ ширины судна.

- (4) В случае, когда объем загрузки не достигает требуемого контрактом перевозки объема, а дальнейшая загрузка может влиять на стабильность судна, следует категорически отказаться от дальнейшей загрузки.
- (5) Выбрать удобный момент при нормальной бортовой качке во время навигации и проверить величину Г М и текущее состояние судна путем замера цикла бортовой качки.

4. БЕЗОПАСНОЕ ПЛАВАНИЕ В ШТОРМОВЫХ УСЛОВИЯХ

- (1) Во время плавания следует производить постоянный сбор информации, связанной с прогнозами погоды.

Вне зависимости от времен года в водах Японского моря погода может резко изменяться. В частности нередко приходится следить за движением тайфунов и циклонов, возникаемых в водах Тайваня и перемещающихся в северо-восточном направлении или западного ветра в зимний период.

- (2) Иметь синоптическую карту для выбора наиболее оптимально-безопасного маршрута навигации. Ниже приведен метод получения по факсимильной связи синоптической карты и карты высоты волн.

- а) Радиостанция

ЙМЧ (3622.5кГц) ЙМЧ2 (7795кГц)
ЙМЧ4 (13988.5кГц)

- б) Индекс кооперации: 576

в) Вид и время вещания	(UTC)	(JST)
● Береговой анализ (ASAS)	0240	1140
	0320	1220 (повторная передача)
	0840	1740
	0920	1820 (повторная передача)
	1440	2340
	1520	0020 (повторная передача)
	2040	0540
● Береловой 24-часовой прогноз (FSAS)	2120	0620 (повторная передача)
	0548	1448
	1040	1940 (повторная передача)
	1930	0430
● Анализ волн (AWPN)	2300	0800 (повторная передача)
	0421	1321
● Прогноз волн (FWPN)	1100	2000 (повторная передача)
	0651	1551
	1140	2040 (повторная передача)

- (3) В случае неожиданного вовлечения судна в шторм следует провести тщательную проверку найтонов и крепежных элементов.
- (4) Для ограничения ударной нагрузки волн следует принимать меры по снижению скорости или изменять курс.
- (5) За счет смещения топлива или питьевой воды следует производить регулировку балансировки судна.

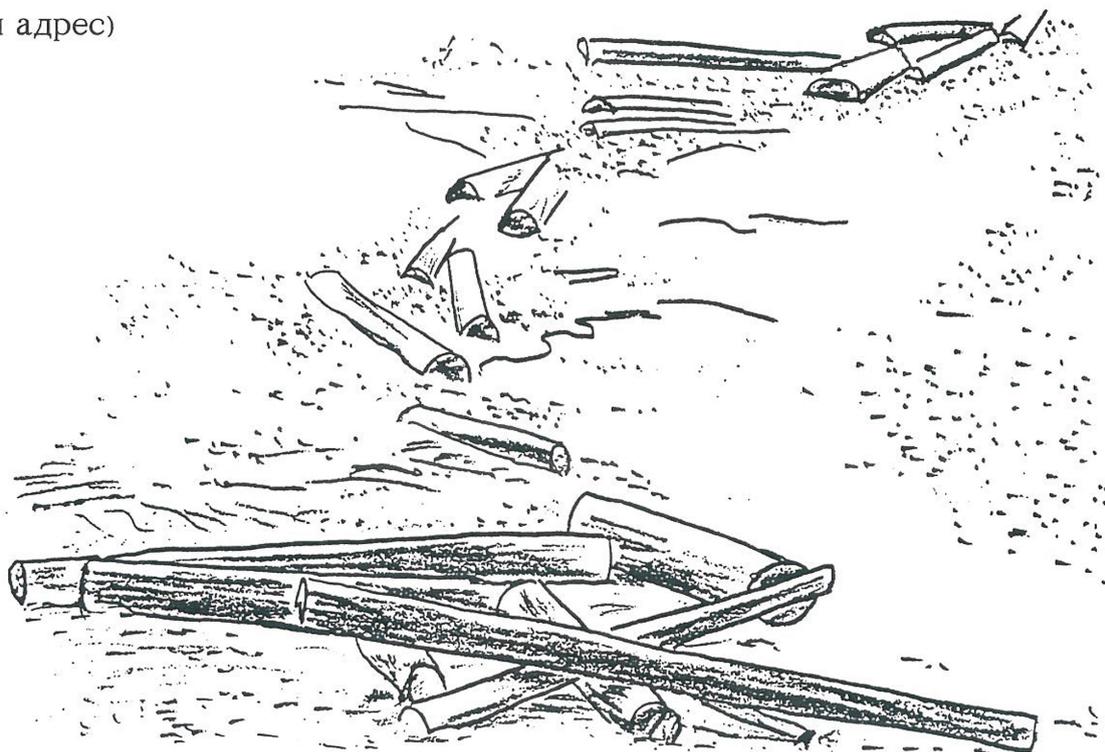
5. УВЕДОМЛЕНИЕ ПРИ СПЛАВЛЕНИИ ЛЕСА

Массовое сплавление леса, загруженного на судно, может стать причиной вторичного бедствия и нанести серьезные ущербы рыбному хозяйству.

Для ограничения до минимума последствий аварий требуется незамедлительное уведомление в соответствующие органы о состоянии сплавления леса.

Для этого в случае сплавления леса в водах Японского моря требуется сообщить в Управление морской безопасности следующую информацию:

- (1) Точное время и координаты сплавления
- (2) Вид древесины, объем сплавления, сечение и другие характеристики
- (3) Состояние сплавленного леса (направление течения и т.д.)
- (4) Погодные условия
- (5) Прочие сведения (агенство, наименование владельца судна, парходства и адрес)



ПРИБРЕЖНЫЕ РАДИОСТАНЦИИ

※Позывная частота
156,8МГц(ch16)
2.187,5кГц(DSC)

