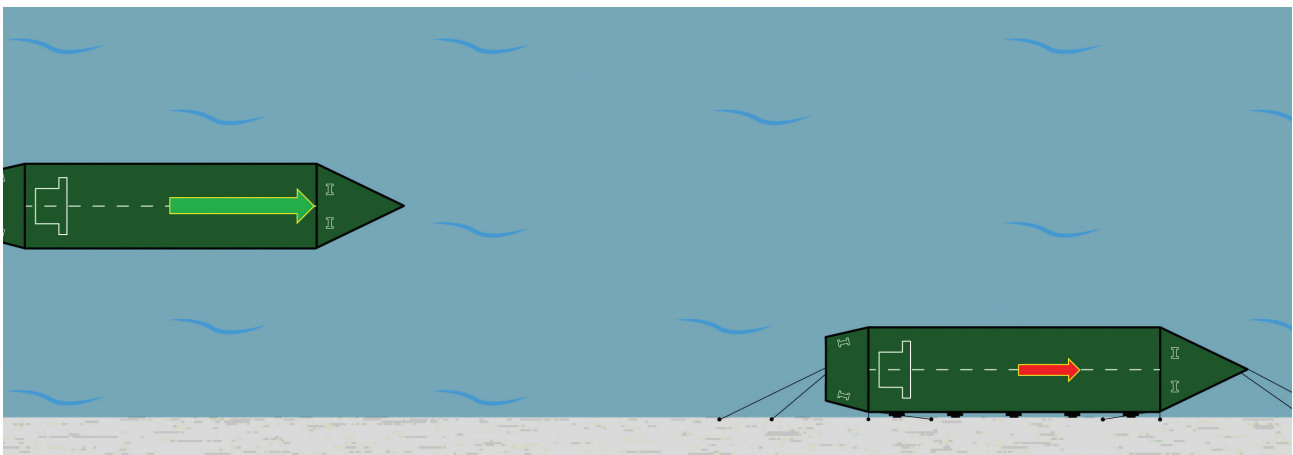


Thiệt hại do tương tác với tàu neo đậu dọc theo bờ

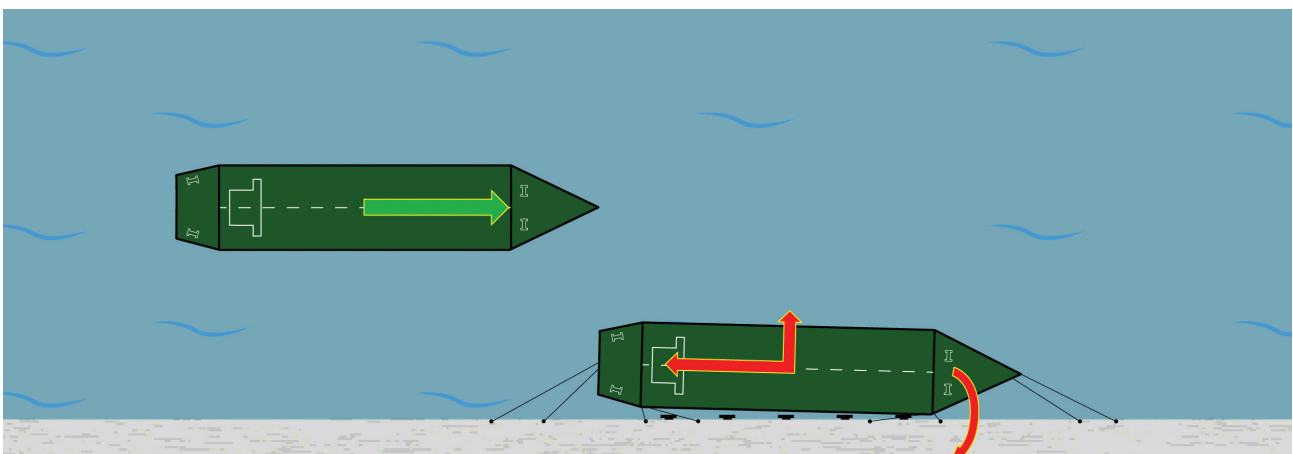
Hội tiếp tục gặp phải các khiếu nại, thường tốn kém chi phí, trong trường hợp tàu được bảo hiểm bị thiệt hại do ảnh hưởng của tàu đi qua trong cảng, sông và kênh, hoặc bị cáo buộc gây ra thiệt hại do đi quá sát và/hoặc quá nhanh qua các tàu neo đậu.

Khi tàu đi gần tàu neo đậu, sẽ gây ra tương tác thủy động lực giữa hai tàu, khiến cho tàu neo đậu di chuyển tại vị trí bến đậu, như sau:

- A. Tàu đi qua bắt đầu tương tác nhìn chung sẽ khiến cho tàu neo đậu rung lắc nhẹ dọc bến theo hướng di chuyển của tàu đi qua.

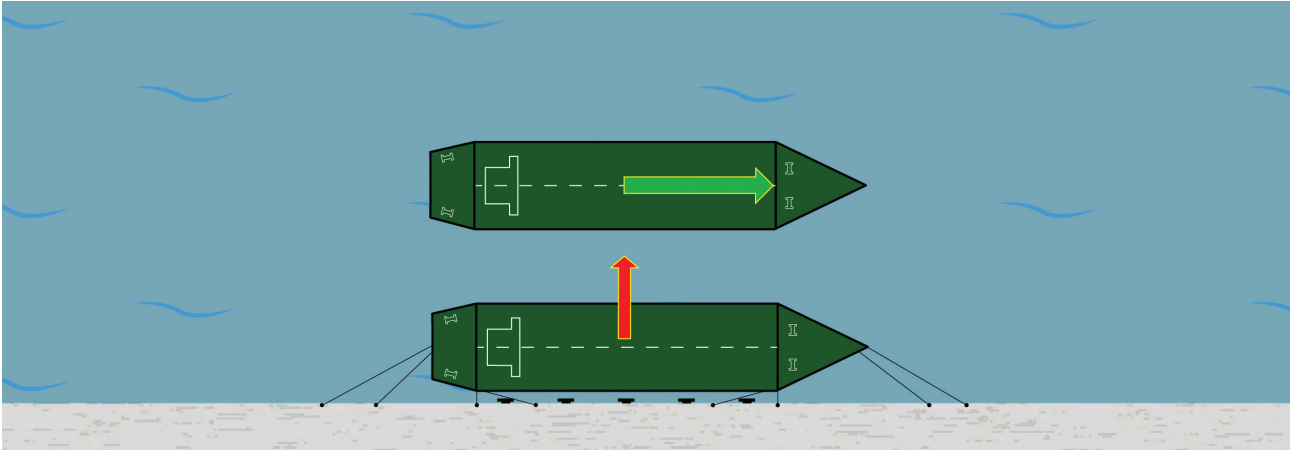


- B. Khi tàu đi qua bắt đầu đi ngang qua, tàu neo đậu sẽ rung lắc dọc bến theo hướng tàu đi qua, lắc lư ra khỏi bến, và phần mũi tàu neo đậu (cách xa nhất so với tàu đi qua) sẽ bị chệch về phía bên

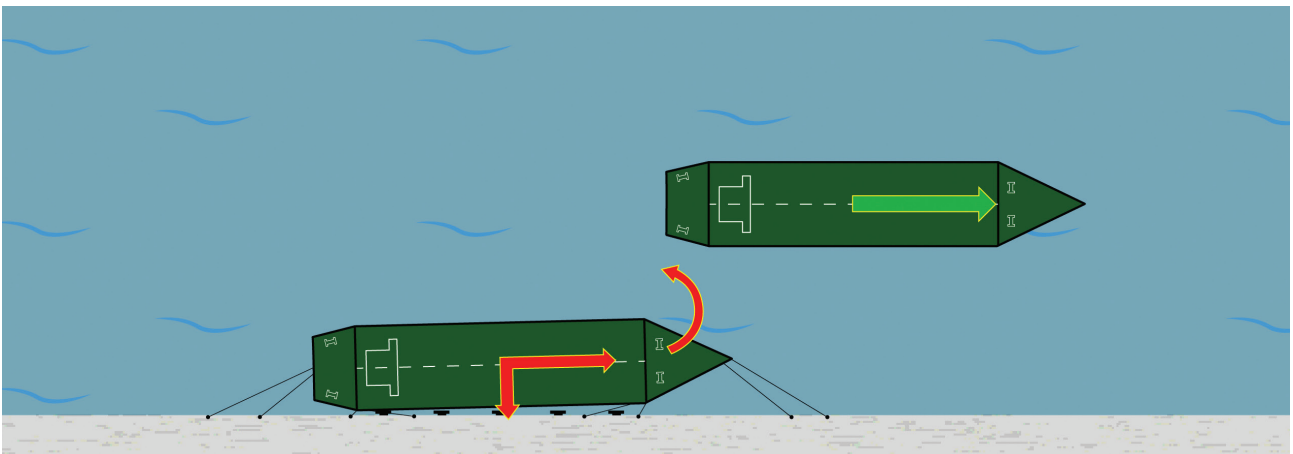




C. Khi tàu đi qua chạy song song, tàu neo đậu sẽ có xu hướng lắc lư mạnh ra khỏi bến.



D. Khi tàu đi qua bắt đầu vượt lên trên, tàu neo đậu thông thường sẽ rung lắc theo hướng đi của tàu đi qua, sẽ lắc lư theo hướng tiến vào bến và phần mũi tàu neo đậu (phần gần nhất với tàu đi qua) sẽ đi chệch ra khỏi bến.



Cường độ của thủy động lực truyền vào tàu neo đậu, gây ra rung lắc, lắc lư và chệch khỏi bến, sẽ tùy thuộc vào một loạt các yếu tố kết hợp, bao gồm nhưng không giới hạn các yếu tố ảnh hưởng sau:

- Tốc độ tàu đi qua, với thủy động lực truyền sang gần tỷ lệ với bình phương tốc độ tàu.
- Khoảng cách giữa 2 tàu khi hai tàu song song, trong đó khoảng cách càng gần thì thủy động lực càng lớn hơn

- Chân hoa tiêu (underkeel clearance) và sự thay đổi về độ sâu. Độ sâu càng nhỏ thì thủy động lực càng lớn
- Trọng lượng nước rẽ tương đối của cả hai tàu.
- Định hướng neo tàu đối với tàu đi qua.
- Liệu khu neo đậu bao quanh là vùng nước mở ví dụ như khu neo tại các đảo hay chỉ có 1 bên giáp vùng nước, ví dụ như cầu cảng trên sông.

Tàu neo đậu

Khi sự tương tác giữa tàu đi qua và tàu neo đậu khiến cho tàu neo đậu rung lắc tại vị trí neo đậu, đặc biệt có thể gây thiệt hại cho cầu thang mạn hay cầu thang lên xuống, cũng như hư hỏng dây buộc tàu. Trong một số trường hợp, đệm chắn và/hoặc cầu tàu có thể bị hỏng. Cũng có trường hợp tàu neo đậu dịch chuyển khiến cho ống dẫn hàng bị tách ra hoặc cánh tay tải bị hỏng, gây ra ô nhiễm.

Để tránh tương tác thủy động lực làm dịch chuyển tàu khỏi bến, tàu luôn luôn cần được neo đậu hợp lý và an toàn và hoạt động neo được điều chỉnh cần thiết phù hợp với sự thay đổi của thủy triều cũng như hoạt động làm hàng và hoạt động xử lý và quản lý nước dằn. Khi xem xét bất kỳ yêu cầu đòi hỏi thường nào đối với tàu neo đậu, các bên đại diện tàu đi qua sẽ phải xem xét kỹ lưỡng bất kỳ từ phía tàu neo đậu bị dịch chuyển khỏi bến bằng cách kiểm tra xem liệu tàu đó đã được neo hợp lý và an toàn trong mọi hoàn cảnh và điều kiện hiện hành. Khi làm như vậy, các yếu tố dưới đây sẽ được tính đến.

- Số lượng và loại dây neo/ buộc được dùng, trong khi vẫn xem xét điều kiện hiện hành tại khu neo, thủy triều và dòng chảy dự kiến, nguy cơ rủi ro đối với các yếu tố và lưu lượng và mức độ xa gần của các tàu qua lại.
- Liệu dây buộc có được quấn qua tang tời, trống tời hoặc chốt vào cọc bích.
- Liệu đầu dây buộc tàu, cả chiều ngang và chiều dọc, có hiệu quả không.
- Liệu bất kỳ dây buộc nào có dài quá không
- Liệu các đầu dây buộc tàu khác nhau, có tính cơ giãn khác nhau, được sử dụng cùng nhau không.
- Tình trạng dây buộc tàu, bao gồm hư hỏng bên ngoài (cơ học và do quang hóa) và sự hao mòn bên trong do sử dụng lâu ngày.
- Liệu dây buộc có được buộc nút chặt hoặc đầu nối chặt không.
- Liệu có bất kỳ vòng dây nào được tạo thành bằng nút thắt, và liệu tất cả các đầu đầu nối dây có được nối hợp lý?
- Liệu tất cả các tang tời có hoạt động và được sử dụng hay không
- Tàu có phù hợp với hệ thống tự động điều chỉnh sức căng của tời quấn dây không, và nếu vậy các tời này có đang được sử dụng trong trạng thái tự động điều chỉnh sức căng không?
- Phanhtang trống có được lắp đặt phù hợp với thực hành tốt nhất không? Lần kiểm tra phanhtang trống gần nhất là khi nào?

- Tình trạng của phanhtang trống; độ dày dải phanh và liệu bề mặt làm việc của tang trống bằng kim loại có bị rỉ và hỏng không.
- Phanhtang trống có được sử dụng hoàn toàn không?
- Trục tang trống (split winch drums) có vừa không, có được sử dụng như dự định không?
- Liệu dây buộc được cô qua cọc bích trên sàn tàu có phù hợp với thông lệ thực hành tốt nhất không.
- Thành phần nhóm trục ca gồm những ai?
- Dây buộc tàu có được kiểm tra thường xuyên theo các yêu cầu của Hệ thống Quản lý An toàn của tàu và có nghiệp vụ đi biển tốt không, có được điều chỉnh trong trường hợp cần thiết khi thay đổi thủy triều cũng như hoạt động làm hàng và hoạt động xử lý và quản lý nước dằn, do đó dây buộc tàu có được kéo căng hợp lý để chia sẻ trọng tải?
- Trường hợp cầu thang mạn tàu hoặc cầu thang lên xuống được thả xuống liên quan đến rủi ro trên bờ, điển hình là cọc buộc tàu, có thể dây bị rối nếu tàu di chuyển?
- Tàu tiến về phía trước hoặc lùi lại đằng sau của tàu neo đậu tại thời điểm sự cố có bị thiệt hại?

Các tàu neo đậu tại bến vì thế cần phải được đảm bảo việc bố trí thả neo phải phù hợp với mục đích, được triển khai theo thực hành neo buộc tốt nhất và được trông nom thường xuyên để đảm bảo tàu vẫn đậu dọc bến luôn luôn đúng vị trí. Nên nhớ rằng, khi tàu dịch chuyển khỏi bến, lực cản do ma sát của đệm chắn sẽ bị mất, cho phép tàu rung lắc dễ dàng hơn dọc mạn với mặt tiếp xúc với cầu tàu.

Khi thả thang dây bên mạn tàu hoặc cầu thang mạn trên cầu cảng, khoảng cách gần với các kết cấu cố định có thể làm rối thang dây hoặc cầu thang mạn cần phải xem xét đến việc tàu dịch chuyển. Nếu cần, xác định ban đầu vị trí của tàu khi đậu dọc bến, tàu cần được di chuyển sao cho các thang có thể được hạ xuống vùng nước trống trong khu vực cầu cảng

Khi tàu đi qua khiến cho tàu neo đậu dịch chuyển khỏi bến gây ra thiệt hại cho tàu neo đậu, kháng nghị cần được gửi cho tàu đi qua, đại lý của tàu, cảng và cơ quan quản lý cảng sớm nhất có thể. Dữ liệu của VDR và ECDIS cũng cần được sao lưu sau sự cố, vì dữ liệu này có thể cho thấy sự di chuyển của tàu trong hầu hết thời gian. Nếu gây thiệt hại cho cầu cảng hoặc thiết bị cảng thì cần liên lạc với đại lý của Hội P&I tại địa phương.

Tàu đi qua

Một tàu rẽ nước vào hoặc ra khỏi cảng hoặc chạy dọc sông hoặc kênh có thể bị cáo buộc đã đi quá gần với tàu neo đậu và/hoặc chạy với tốc độ quá cao, khiến cho tàu neo đậu dịch chuyển bất ngờ chịu thiệt hại do hậu quả của việc này.

Khi kiểm tra liệu tàu bị cáo buộc có phải chịu trách nhiệm về việc khiến cho tàu neo đậu dịch chuyển hay không, cần phải xem xét các yếu tố sau đây:

- Tốc độ tàu tại thời điểm chạy qua
- Khoảng cách với tàu neo đậu
- Tàu có chạy đúng chiều của kênh không?
- Liệu có bất kỳ hạn chế tốc độ bắt buộc và/hoặc quy định khoảng cách tối thiểu giữa hai tàu, và liệu một hoặc cả hai tàu có tuân thủ hay không.
- Liệu tàu đi qua tàu neo đậu tại hầu hết thời gian, hay liệu một tàu khác có thể phải chịu trách nhiệm không.

Các tàu cần tuân thủ toàn bộ quy định về hạn chế tốc độ bắt buộc và khoảng cách tối thiểu giữa hai tàu có thể được nêu trong các quy định khu vực. Khi đi qua tàu neo đậu, tốc độ cần duy trì càng thấp càng tốt trong khi vẫn đảm bảo đủ để duy trì kiểm soát toàn bộ hoạt động điều động của tàu. Trường hợp cần giảm tốc độ trước khi đi qua tàu neo đậu thì tốc độ cần được giảm trong thời điểm thích hợp.

Khi một tàu bị cáo buộc phải chịu trách nhiệm về việc gây thiệt hại cho tàu neo đậu do đã đi qua quá nhanh và/hoặc quá gần, dữ liệu của VDR và ECDIS cần được sao lưu sớm nhất nhằm hỗ trợ trong việc kiểm tra tình huống lúc đó trong trường hợp này. Các đại lý của Hội P&I tại khu vực cũng cần được thông tin về việc này.

Các Hội viên cần thêm thông tin, xin vui lòng liên hệ [Bộ phận Đề phòng và Hạn chế Tổn thất](#).