ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
МОРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени адмирала Г.И. Невельского

Кафедра "Управление судном"

Перевозка генеральных грузов на рефрижераторных судах

Владивосток 2008 г.

Требований Международных и национальных нормативных документов к размещению и креплению

груза на рефрижераторных удах.

Международные документы

1. СОЛАС -74 глава VI "Перевозка грузов"
2. Международная конвенция о грузовой марки
3. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза
4. Кодекс безопасной практики для судов перевозящих палубные лесные грузы

Национальные документы

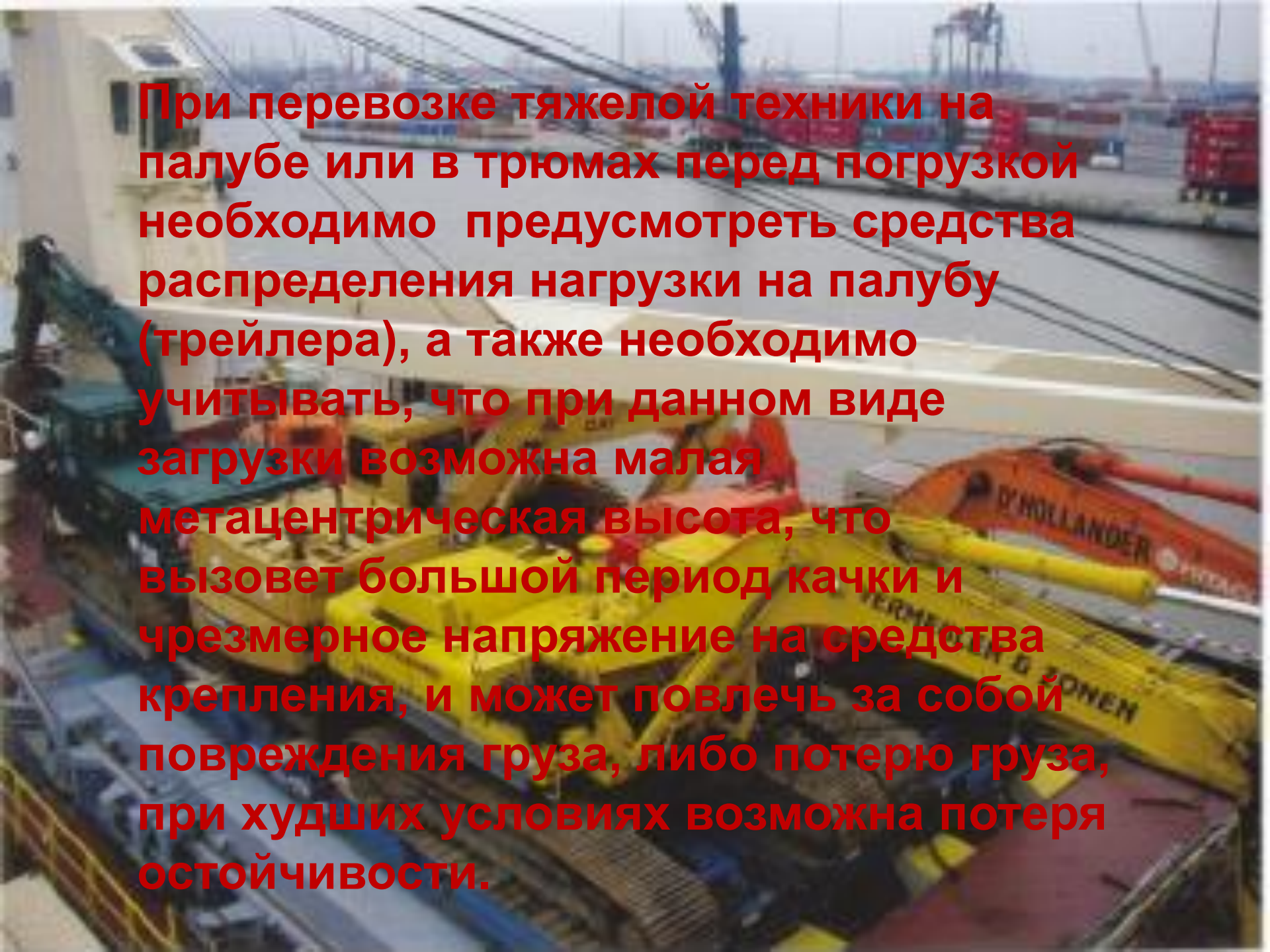
1. Правила классификации и постройки морских судов т.1
2. Общие и специальные правила перевозки грузов 4-М
3. РД-31.11.21.01-97 "Правила безопасной морской перевозки лесных грузов".

Перевозка генеральных грузов на рефрижераторных судах имеет свои особенности.

Во-первых, малое раскрытие трюмов.

Второе, большие забои.

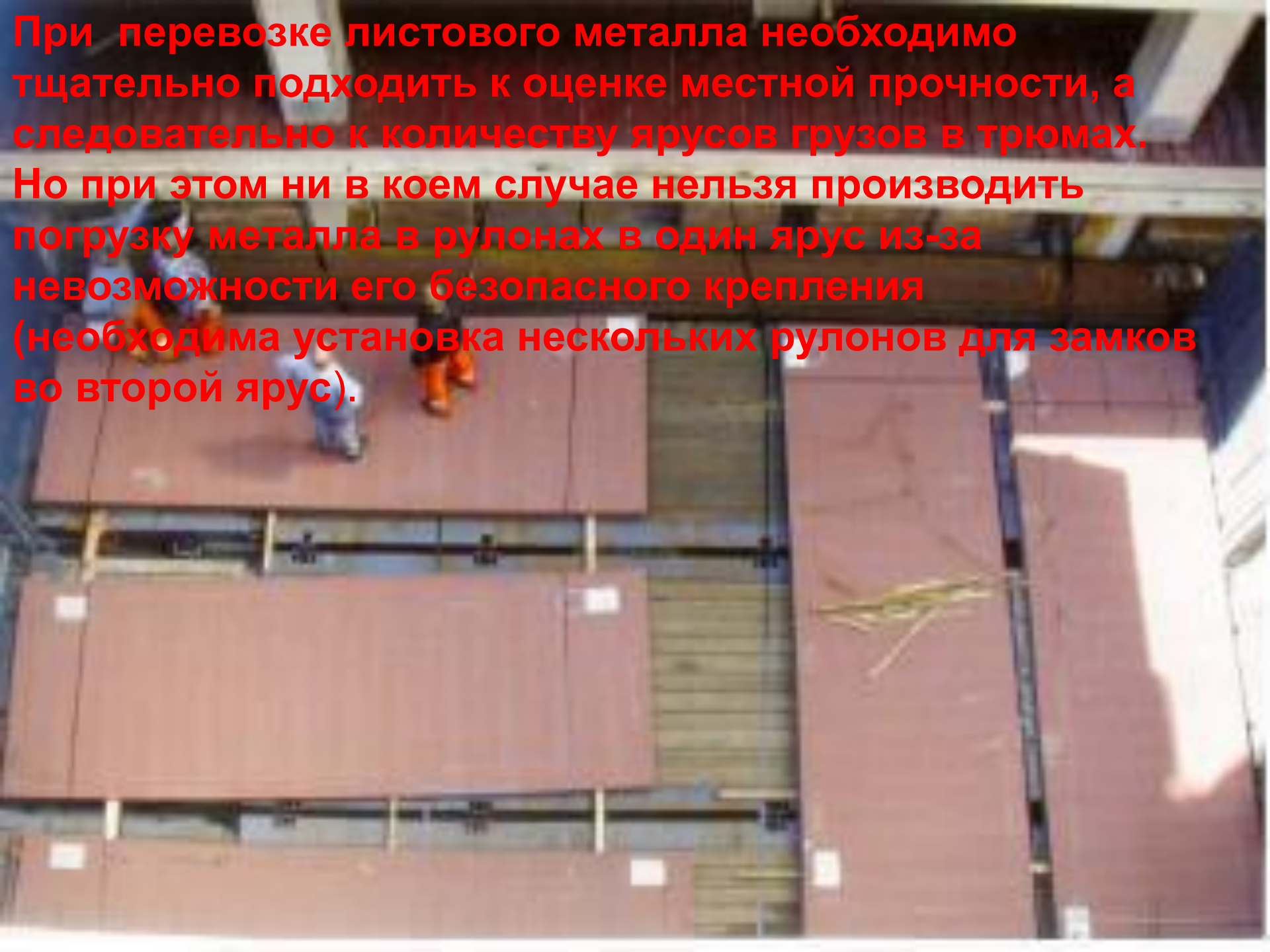
Третье, судно может иметь несколько грузовых палуб. Все эти моменты необходимо учитывать при составлении грузового плана судна.



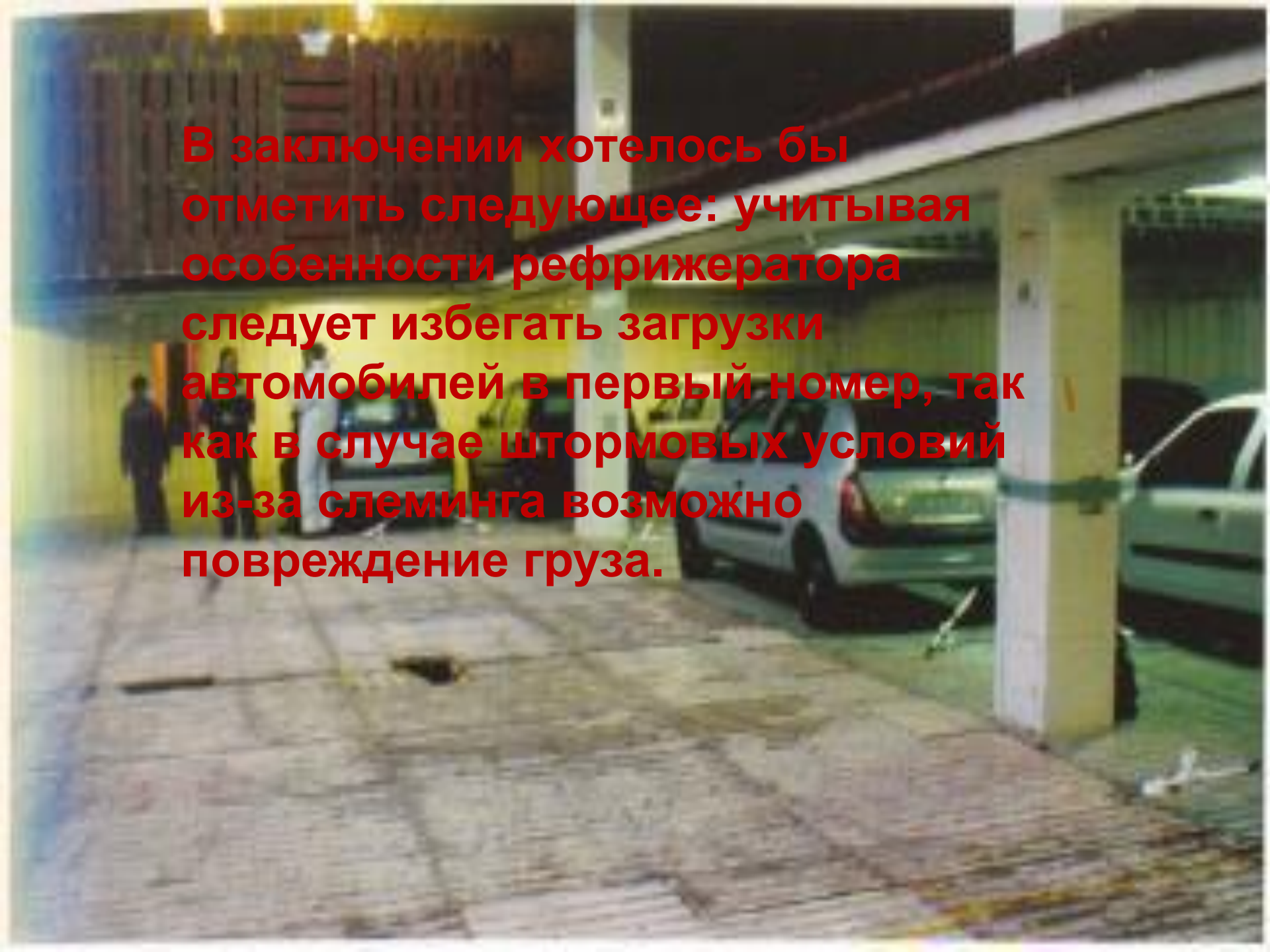
При перевозке тяжелой техники на палубе или в трюмах перед погрузкой необходимо предусмотреть средства распределения нагрузки на палубу (трейлера), а также необходимо учитывать, что при данном виде загрузки возможна малая метацентрическая высота, что вызовет большой период качки и чрезмерное напряжение на средства крепления, и может повлечь за собой повреждения груза, либо потерю груза, при худших условиях возможна потеря остойчивости.

При перевозка тяжелой техники на данном судне безопаснее использовать 3, 4 трюм или верхнюю палубу.

Перевозка грузов с малым удельно-погрузочным объемом (различные виды металлопроката и металлических изделий). При составлении грузового плана с данным видом груза необходимо учитывать как местную прочность, так и общую прочность судна, а также возможность надежного крепления данных видов грузов. Так как судно будет иметь большую метацентрическую высоту и малый период качки, что в свою очередь приведет к большим нагрузкам на средства крепления и может повлечь за собой смещение груза.



При перевозке листового металла необходимо тщательно подходить к оценке местной прочности, а следовательно к количеству ярусов грузов в трюмах. Но при этом ни в коем случае нельзя производить погрузку металла в рулонах в один ярус из-за невозможности его безопасного крепления (необходима установка нескольких рулонов для замков во второй ярус).



В заключении хотелось бы отметить следующее: учитывая особенности рефрижератора следует избегать загрузки автомобилей в первый номер, так как в случае штормовых условий из-за слеминга возможно повреждение груза.