



بيروت في ٢٠١٤/٩/٦

رقم ٢١/٢٠١٤/٣٩٨٦

عدد الصفحات ٧

حضرة الزميل الكريم،

تحية طيبة وبعد،

الموضوع: نظام أجهزة تلبيص السفن (MoorMaster) على الرصيف ١٦
الجديد في مرفأ بيروت، وتعليمات شركة "Cavotec".

المرجع: كتاب ادارة واستثمار مرفأ بيروت رقم ٤٦٩٢ تاريخ ٢٠١٤/٩/٤.


بالاشارة الى الموضوع أعلاه، نرسل لكم ربطا كتاب ادارة واستثمار مرفأ بيروت رقم ٤٦٩٢ تاريخ ٢٠١٤/٩/٤، حول نظام أجهزة تلبيص السفن (MoorMaster)، الذي سيجري تشغيله في القريب العاجل على الرصيف ١٦ الجديد.

كما نرسل لكم ربطا كتاب شركة "Cavotec" المتضمن التعليمات التي يجب على السفن الالتزام بها خلال رسوها على الرصيف رقم ١٦ الجديد أو إبحارها منه.

وأعلنت ادارة واستثمار مرفأ بيروت في كتابها، بأنها ستحمل الوكالات البحرية التي لا تتقيد بهذه التعليمات، كامل المسؤولية عن أي ضرر يمكن أن يحصل على أجهزة تلبيص السفن هذه.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

الرئيس


ايلى اميل زخور

ربطاً: كتاب ادارة واستثمار مرفأ بيروت وكتاب شركة "Cavotec".



سياسة الجودة
تهدف سياستنا إلى تطوير قدرات مرفأ بيروت وتلبية متطلبات الزبائن بسرعة وكفاءة مع مراعاة القوانين والتشريعات. وذلك من خلال التزامنا بما يلي: ■ توفير البنية التحتية المتطورة والتجهيزات الحديثة والموارد اللازمة. ■ تدريب العاملين بكافة مستوياتهم لتطوير قدراتهم وتحسين أدائهم، وإشراكهم بعملية التطوير المستمر. ■ مراجعة و تقييم جميع الخدمات باستمرار، وتطويرها لضمان استمرارية جودتها والعمل على تبسيطها وتسريعها. ■ إيلاء الاهتمام لفهم حاجات الزبائن والعمل على الاستجابة لها. ■ تطبيق نظام إدارة الجودة أيزو 9001:2000 والذي يشمل جميع العمليات والأنشطة، ومراجعتها من أجل تطوير فعاليتها. ■ مراجعة هذه السياسة دورياً للتأكد من ملاءمتها.

تعميم

إلى المتعاملين مع مرفأ بيروت
من وكلاء بحريين ووسطاء نقل

- 4 SEP 2014

4692

الموضوع: نظام أجهزة تلبيص السفن (MoorMaster) على الرصيف 16 الجديد في مرفأ بيروت.

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وحيث أن نظام رسو السفن MoorMaster سيجري تشغيله في القريب العاجل على الرصيف 16 الجديد، و نظراً إلى أنه طوال فترة الستة أشهر الماضية قد حصلت حوادث عدة تسببت بها بعض السفن التي تؤم هذا الرصيف وألحقت الضرر الكبير فيها،

لذلك وإنطلاقاً مما تقدم فإنه يقتضي على الوكالات البحرية الإلتزام بما يلي:


1- التقيد بالتعليمات المرفقة من شركة Cavotec المتعلقة بوضع الحبال لجهة ربطها بالمدفع Bollard بدون شدّ الحبل (Slacked rope without tension) لكي لا تؤثر سلباً على عمل أجهزة التلبيص، كما وعدم تعارض مسار الحبل مع هذه الأجهزة بأي شكل كان، علماً أن وضع الحبل على مدافع الرصيف 16 الجديد هو غير ضروري أثناء تشغيل أجهزة التلبيص، وإنما هو أمر إختياري يُترك لتقدير قبطان الباخرة.

2- عدم إنزال السلم (Gangway) على أي من أجهزة التلبيص، وبالتالي التنسيق مع مرشد السفن بضرورة إيقاف الباخرة على الرصيف في المكان الذي يسمح بإنزال السلم دون أي تعارض أو إحتكاك بأي من أجهزة التلبيص على الرصيف.

3- عدم قبول قبطان أي من السفن الإبحار أو الرسو من أو على الرصيف 16 الجديد إلا عند تأمين وإستخدام مرشد السفن لقاطرة عدد (2) على الأقل وبنفس قوة الأحصنة (2No. Tug boats) لهذه الغاية؛ واحدة بالقرب من مقدمة الباخرة (Bow) وواحدة بالقرب من مؤخرتها (Stern).

في حال عدم التقيد بما ورد أعلاه، فإن إدارة واستثمار مرفأ بيروت تُحمّل
الوكالات البحرية كامل المسؤولية عن أي ضرر حصل في الأونة الأخيرة أو
أي ضرر جديد يمكن أن يحصل من الآن وصاعداً على أجهزة تلبيص السفن
هذه.

بيروت في 2014/9/4
الرئيس المدير العام


المهندس حسن كامل قريظم

ع.ب.م.ن. ٥٠

مرفقات: - منشور من شركة Cavotec.

نسخة لكل من:

- غرفة الملاحة الدولية في بيروت.
- نقابة الوكلاء البحريين.
- نقابة وسطاء النقل.

MoorMaster Automated Mooring System – Awareness of Precautions

A	Initial Draft	RT	05 DEC 2013	SI
Rev	Comment	By	Date	Approved

The MoorMaster™ Automated Mooring System is currently being installed & Commissioned on the Quay 16 Extension at the Port of Beirut.

Upon completion, the MoorMaster™ Automated Mooring System will be fully operational and Mooring Lines will not be required. At that time further training will be provided.

However in the meantime precautions must be taken by all parties using the quay 16 extension to ensure the safety of equipment and personnel.

1.0 PRECUATIONS TO BE TAKEN

To ensure the safe installation & commissioning of the MoorMaster™ Automated Mooring System:

- Where Cavotec has been granted access to a section of berth for installation or commissioning:
it is essential STS cranes are not operated in the vicinity of that position without consultation between BCTC and Cavotec.
it is essential vessels are not berthed at that position without consultation between BCTC and Cavotec.
- When berthing a vessel, the vessel must approach the fenders close to parallel with the Berth. If the vessel contacts the fenders while at an angle to the berth, the bow or stern may contact the MoorMaster equipment potentially resulting in damage. The hull of a vessel isn't vertical at the hull or stern. Therefore in this situation the hull extends over the fender and into the vicinity of the MoorMaster™ Automated Mooring System.
- Gangways from vessels are not to be lowered onto any MoorMaster™ equipment
- No tensioned mooring lines are to contact the MoorMaster™ Automated Mooring System Components.
- Between MoorMaster™ Sets, there are two bollards. The furthest bollard must always be used to reduce the chance of mooring lines contacting the MoorMaster™ equipment. The spring lines are of particular concern as their trajectory is at a shallow angle.

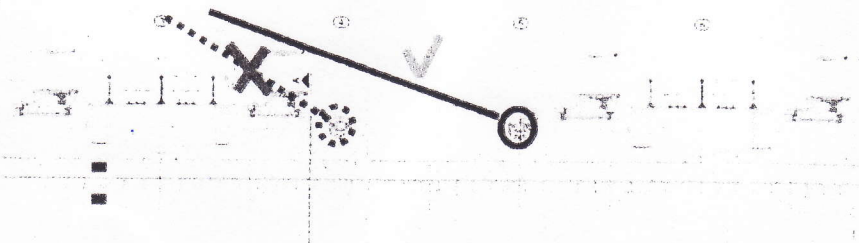
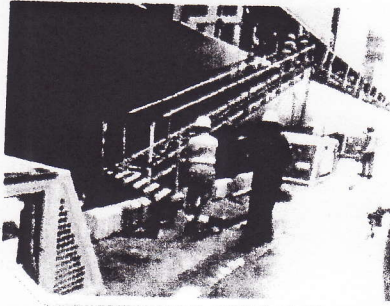
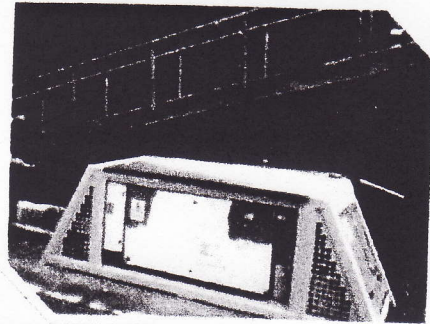


Figure 1: Image Produced by Quay Designer, Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH

2.0 GANGWAY LOCATION RELATIVE TO MOORMASTER™ AUTOMATED MOORING SYSTEM



IDEALLY GANGWAYS SHOULD BE PLACED CENTRALLY BETWEEN UNITS



ENSURE NETS TO NOT TANGLE IN UNITS

3.0 CONSIDERATIONS WHEN CONVENTIONAL MOORING AROUND THE MOORMASTER™ AUTOMATED MOORING SYSTEM

3.1 CONSIDERATIONS FOR THE MOORING VESSEL

- Planning - Vessel positioning – bollard locations to use etc.
- Gangway positioning and location.
- Use of Bollards for Bow / Stern / Spring Lines.
- Allowance for draft change due to tide and loading / unloading.

3.2 CONSIDERATIONS FOR LINE DEPLOYMENT AND RETRIEVAL

- ALL lines to be watched during both deployment and retrieval.
- Lines should not be dragged across units.
- Lines under units should not be made tight.
 - ALL lines need to be clear of the units before being made tight.
- Lines across units should not be made tight.
 - These need to be relocated to another bollard so as not to interfere with the MM200C.

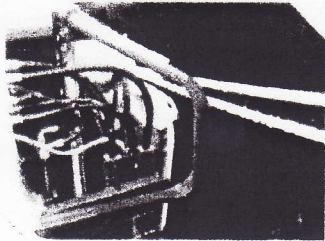
3.3 CONSIDERATIONS FOR THE SUPERVISOR:

To ensure that the ropes are positioned correctly, it is critical that the supervisor is positioned such that they can see the angle of the lines at all times.

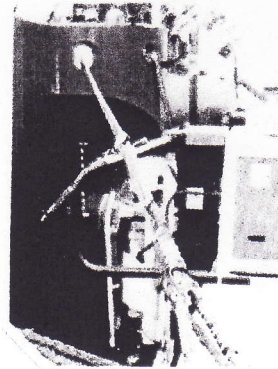
- The best position for the supervisor to be is on the berth face with line of sight from the bollard past the MM200C unit to the fairlead on the ship
- Ensure that lines are clear of units before pulling them along the berth
- Position the lines to use the bollard which achieves the best angle & clearance between the trajectory and MoorMaster Equipment.
- Supervisors should remain in place until all lines have been tensioned.
- When lines are released, ensure that they are thrown clear of the units, and supervise them until they have been fully retracted by the ship.

4.0 VISUAL REPRESENTATION OF GOOD & BAD PRACTISE:

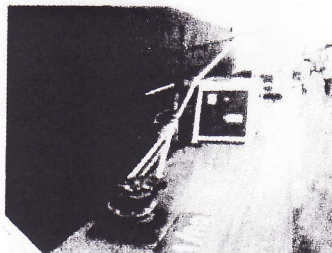
4.1 BAD ROPE MOORING PRACTICE



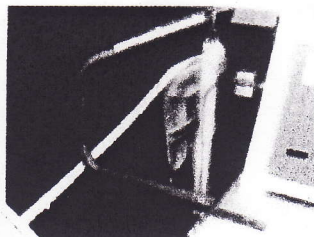
ROPES RESTING ON VACUUM PAD



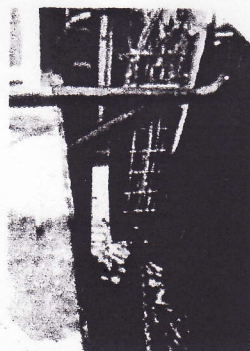
ROPES OVER TRUCK GUARD



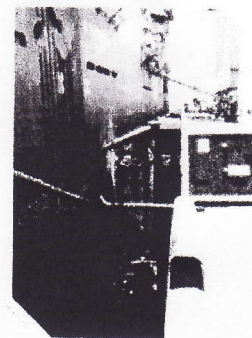
ROPES RESTING ON MM200C



ROPES ACROSS SEAL



ROPES UNDER CABLE CHAIN



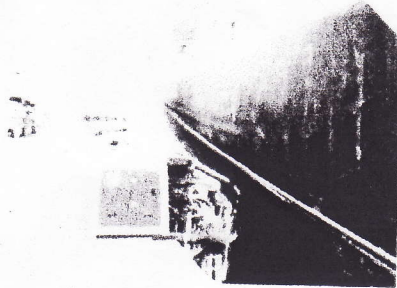
ROPES IN FRONT OF VACUUM PAD

32

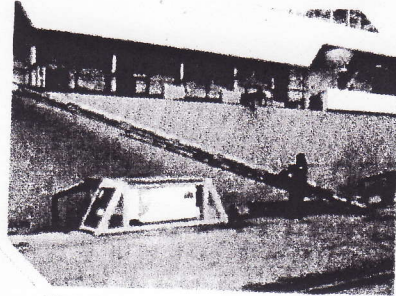
Project No./Client: P226
Document Title: MoorMaster Automated Mooring System – Awareness of Precautions
Created By: RT

Document No: P226-01666
Revision: A
Date: 5/12/2013

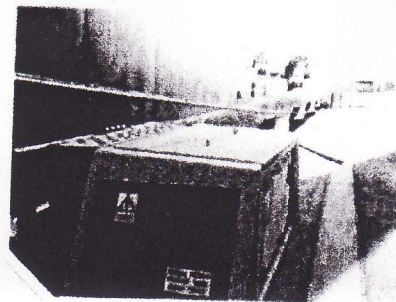
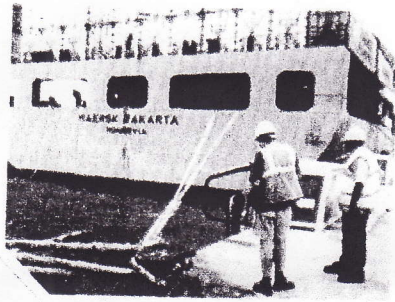
4.2 GOOD ROPE MOORING PRACTISE:



ROPES CLEAR OF UNITS



ROPES WELL ABOVE UNITS



ROPES PLACED ABOVE THE UNITS MUST ALLOW FOR TIDE/DRAFT CHANGES