

“УТВЕРЖДАЮ”

Генеральный директор
ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

Ю.В. Матвиенко



2008 г.

“СОГЛАСОВАНО”

Президент ЛОТПП

Р.Ф. Исмагилов



2008г.

ПРАВИЛА И ОБЫЧАИ НЕФТЕНАЛИВНОГО ТЕРМИНАЛА

ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

(ПОРТ ПРИМОРСК)

ОР-15-63.22.00-ПТП-001-1-08

“СОГЛАСОВАНО”

Капитан порта Приморск



А.Е. Суриков

«23» апреля 2008 г.

Приморск
2008

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕАМБУЛА	5
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ	6
I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ	7
1.1 КОМПАНИЯ (ТЕРМИНАЛ)	7
1.2 МАСТЕР ПО НАЛИВУ	7
1.3 ГРУЗОВОЙ ПОМОЩНИК	7
1.4 ПОЖАРНЫЙ ИЗВЕЩАТЕЛЬ	7
II. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДАЧЕ ИНФОРМАЦИИ ДО ПРИБЫТИЯ СУДНА	8
III. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ	10
3.1 РАСПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА, ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ	10
3.2 ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА	10
3.3 БУКСИРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	10
3.4 БАЛЛАСТ НА БОРТУ	11
3.5 ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗОВЫХ ПРИЧАЛАХ	11
IV. ШВАРТОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ	12
4.1 ТРЕБОВАНИЯ К ШВАРТОВНЫМ КОНЦАМ И ТРАПАМ	12
4.2 СТОЯНКА СУДОВ У ПРИЧАЛОВ	12
V. ИНСПЕКЦИИ СУДОВ	14
5.1 ИНСПЕКЦИИ СУДНА	14
5.2 МЕРЫ ПО ОХРАНЕ СУДНА	14
5.3 ИНСПЕКЦИЯ ТАНКОВ	14
VI. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ	15
6.1 ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА	15
6.2 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ГОТОВНОСТЬ	15
6.3 ПОЖАРНЫЕ КОНЦЫ	16
6.4 ПУТИ ЭВАКУАЦИИ	16
6.5 ДЕЙСТВИЯ В ЭКСТРЕННЫХ СЛУЧАЯХ	16
6.6 КУРЕНИЕ И УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ НА БОРТУ	16
6.7 ДВЕРИ И ИЛЛЮМИНАТОРЫ	17
6.8 ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ НАДПИСИ	17
6.9 ПЕРЕНОСНЫЕ РАДИОПРИЕМНИКИ, ОТКРЫТЫЕ ОСВЕТИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ, ФОНАРИКИ, ТЕЛЕФОНЫ И ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	17
6.10 ПЕРЕДАЮЩИЕ АНТЕННЫ И РЛС	17
6.11 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ИСКРООБРАЗОВАНИЯ	18
6.12 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПРИБЛИЖЕНИИ ГРОЗЫ И ОБЕСТОЧИВАНИИ	18
6.13 ДОСТУП НА ПРИЧАЛЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	18
VII. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ	19
7.1 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	19
7.2 МЕРЫ ДО И В ПРОЦЕССЕ ПРОВЕДЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	19
7.3 БОНОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ	19
7.4 ЛЬЯЛЬНЫЕ ВОДЫ	19
7.5 ВЫБРОСЫ В АТМОСФЕРУ	20
7.6 МУСОР	20
7.7 ЗАБОРТНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ	20
VIII. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ	21
8.1 СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	21
8.2 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ	21
8.3 СИСТЕМА ИНЕРТНЫХ ГАЗОВ	22
8.4 ОТСУТСТВИЕ ВЕТРА	22

8.5 МАНИФОЛЬДЫ И СЕНДЕРЫ	22
8.6 БУНКЕРОВЫЕ ОПЕРАЦИИ.....	22
8.7 УЧЁТ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ	23
8.8 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ.....	23
IX. СТОЯНКА У ПРИЧАЛА.....	25
9.1 ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ	25
9.2 ГОТОВНОСТЬ К ОТХОДУ ОТ ПРИЧАЛА, РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ	25
9.3 ОСВОБОЖДЕНИЕ ПРИЧАЛА.....	25
9.4 РАБОТЫ НА БОРТУ И НА ПРИЧАЛЕ	25
9.5 ПОГРУЗКА СУДОВОГО СНАБЖЕНИЯ	25
9.6 ВОДОЛАЗНЫЕ РАБОТЫ	25
X. СВЯЗЬ.....	26

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	28
ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛОВ НЕФТЕТЕРМИНАЛА	
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	33
ПОЖАРНЫЙ НОТИС	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	35
ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И НА БЕРЕГУ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	42
СХЕМА ШВАРТОВКИ СУДОВ У ПРИЧАЛОВ ООО "ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ"	
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	43
СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	46
ДЕКЛАРАЦИЯ О БАЛЛАСТНЫХ ВОДАХ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	47
ЗАЯВКА НА ПРОИЗВОДСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 8	48
РАСПИСКА В ПОЛУЧЕНИИ ПЕРЕНОСНОГО РАДИОПЕРЕДАТЧИКА	
ПРИЛОЖЕНИЕ 9	49
ПЕРЕЧЕНЬ НОМЕРОВ ТЕЛЕФОНОВ/КАНАЛЫ УКВ СВЯЗИ И АВАРИЙНЫЕ СИГНАЛЫ	
 ПРИЛОЖЕНИЕ 10	 50
РАСПИСКА О ВРУЧЕНИИ ДАННЫХ ПРАВИЛ И ОБЫЧАЕВ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 11	51
ПЛАН ПОГРУЗКИ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 12	52
ПАСПОРТ БЕЗОПАСНОСТИ ВЕЩЕСТВА (МАТЕРИАЛА) РОССИЙСКАЯ ЭКСПОРТНАЯ СМЕСЬ СЫРОЙ НЕФТИ (REVCO)	
ПРИЛОЖЕНИЕ 13	54
УВЕДОМЛЕНИЕ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 14	55
АКТ О ЗАКРЫТИИ И ОПЛОМБИРОВАНИИ КЛАПАНОВ НА СУДНЕ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 15	56
ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СУДОВЫХ ЗАМЕРОВ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 16	57
ПЛАН ТЕРМИНАЛА (ПУТИ ЭВАКУАЦИИ)	

ПРЕАМБУЛА

Один из основных принципов компании ООО «Приморский торговый порт» — «Безопасное производство — залог успеха в бизнесе».

Компания ООО «Приморский торговый порт» (далее — Компания или Терминал) проводит политику согласования своих требований международных конвенций и национального законодательства с учетом опыта и требований других нефтяных терминалов, ОСИМФ (Международного морского форума нефтяных компаний) в обеспечении безопасности грузовых операций и защиты окружающей среды.

Настоящие Правила и Обычаи (далее Обычаи) терминала представляют собой правила, сложившиеся и применяемые Компанией при оказании услуг. Разработаны в дополнение к «Обязательным постановлениям по морскому торговому порту Приморск», отражают политику Компании в области промышленной безопасности и защиты окружающей среды, учитывают особенности терминала.

В Обычаях содержится информация о всех службах Компании, имеющих отношение к рассматриваемому вопросу, а также о действующих на его территории правилах безопасности, которые необходимо будет соблюдать во время стоянки судна у причала.

Надеемся на полное сотрудничество с Вами в течение всей стоянки судна у терминала и будем особо признательны за действия, направленные на достижение понимания первостепенной важности интересов безопасности и защиты окружающей среды.

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Компания ООО «Приморский торговый порт» принимает на свой терминал танкеры, отвечающие требованиям международных конвенций, национальному законодательству в области мореплавания и «Обязательных постановлений по морскому торговому порту Приморск».

В ЛЮБОЙ МОМЕНТ СТОЯНКИ У ПРИЧАЛА СУДНО ДОЛЖНО ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ СООТВЕТСТВОВАТЬ, КАК МИНИМУМ, ПОСЛЕДНЕМУ ИЗДАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО РУКОВОДСТВА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ И ТЕРМИНАЛОВ (ISGOTT).

Иными словами, Компания имеет право провести проверку танкера на предмет его соответствия международным, национальным требованиям и стандартам, и рекомендациям последнего издания Международного Руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT). Такая проверка может проводиться в любое время как при стоянке судна на якоре в ожидании постановки к причалу, так и на судне, опшвартованном у причала.

В случае если у лоцмана возникнет подозрение, что судно может не соответствовать требованиям данных Правил, портовые власти и/или представители Компании могут направить подобное судно на якорную стоянку для проведения инспекции.

В случае обнаружения значительных несоответствий требованиям, Компания оставляет за собой право отказать в обработке судна до устранения замечаний. Компания не несет ответственности за потерю вследствие ожидания очереди на обработку по указанной причине. Все потери времени будут отнесены на счет судна.

Компания вправе заблаговременно, на основании результатов предыдущих проверок и любой другой объективной информации рассмотреть вопрос и принять решение о целесообразности приёма танкера на терминал. Это решение и результаты проверок по необходимости доводятся до сведения судовладельца и/или фрахтователя.

Очерёдность постановки танкеров к причалу устанавливается согласно «Плану обработки танкеров в порту Приморск».

Компания оставляет за собой право прервать операции и потребовать освободить причал в случае наличия:

- серьезных нарушений или пренебрежения обычаями Терминала;
- дефектов судна, оборудования, недостаточной численности экипажа или операций, которые по обоснованному мнению Компании, представляют опасность для Терминала, имущества Компании, персонала или операций;
- несоответствия технических характеристик судна техническим характеристикам оборудования терминала, что, по мнению Компании, недопустимо ограничивает её производственную деятельность;
- нарушения условий, установленных ISGOTT, независимо от того, когда такие нарушения были выявлены: до начала, во время или по окончании грузовых операций.

Компания не несет ответственности за любые расходы, понесенные судном, его владельцами, фрахтователями или агентами, в результате отказа грузить всю или часть номинированной отправки, задержки или приостановки погрузки или требования освободить причал, вытекающего из настоящих Правил.

Компания оставляет за собой право контролировать погрузку судна, чтобы гарантировать соблюдение международных правил, конвенций и требований национального законодательства, а также информировать соответствующие власти в случае нарушения.

Любые расходы, вызванные перегрузом и последующей коррекцией, должны быть отнесены на счет судна.

I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1 КОМПАНИЯ (ТЕРМИНАЛ)

— ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» является оператором, осуществляющим погрузочно-разгрузочные работы на нефтеналивном терминале в порту Приморск.

1.2 МАСТЕР ПО НАЛИВУ

— ответственный представитель Терминала (Компании) Находится на терминале, осуществляет общее руководство грузовыми операциями со стороны Терминала (Компании) и координирует их проведение с администрацией судна. В аварийных ситуациях координирует действия судна и берегового персонала, в случае необходимости находится на борту судна.

1.3 ГРУЗОВОЙ ПОМОЩНИК

— ответственный представитель судна, назначенный капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасность грузовых операций на танкере. Поддерживает постоянную связь с Мастером по наливу и сменным диспетчером. Обеспечивает проведение грузовых операций в соответствии с настоящими Обычаями и инструкциями Мастера по наливу.

1.4 ПОЖАРНЫЙ ИЗВЕЩАТЕЛЬ

— кнопка, выставляемая в районе судового трапа для активации противопожарной системы терминала и аварийной отдачи грузовых стендеров. В случае возникновения нештатной ситуации, развитие которой может привести к разливу нефти и/или пожару, персонал, обнаруживший указанную ситуацию, нажимает кнопку пожарного извещателя, выставляемую у трапа судна, сообщают Мастеру по наливу и действуют согласно его указаниям.

II. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДАЧЕ ИНФОРМАЦИИ ДО ПРИБЫТИЯ СУДНА

Любой танкер должен направить в адрес агента предварительную информацию о своем прибытии на Терминал за 7 дней (либо как только судно вышло из предыдущего порта захода). В дальнейшем информация о предполагаемом прибытии судна (ETA) и любых отклонениях от предварительной информации направляются за 96, 72, 48, 24 и за 12 часов до прибытия на Терминал. В последующие 12 часов судно должно предоставить уточненное ETA, если время подхода изменяется более чем на 2 часа.

Предварительная информация должна включать:

- Название танкера;
- Флаг и порт приписки;
- Судовладелец;
- Фрахтователь;
- ФИО капитана
- Номер судна по IMO;
- Позывной;
- Год постройки;
- Ледовый класс;
- Брутто регистровый тоннаж (БРТ);
- Нетто регистровый тоннаж (НРТ);
- Летний дедвейт (метрические тонны);
- Наименование предыдущего перевезенного груза;
- Предполагаемая осадка (нос и корма), на приход;
- Предполагаемая осадка (нос и корма) на отход;
- Предполагаемое водоизмещение и дедвейт на отход;
- Наибольшие длина/ширина/высота;
- Мощность главного двигателя;
- Конструкция корпуса (двойной корпус, двойной борт, двойное дно);
- ETA к месту встречи с лоцманом;
- Номер телефона и факса по ИНМАРСАТ, адрес электронной почты;
- Последние 5 портов захода или за последний месяц в случае коротких рейсов (порт/страна/даты);
- Высота приемных клинкетов судна над уровнем моря в нормальном балласте;
- Высота приемных клинкетов судна над уровнем моря в грузу
- Расстояние от носа судна до центральной оси манифольдов;
- Расстояние между осями фланцев приемных клинкетов судна;
- Расстояние от плоскости зеркала фланцев приемных патрубков до борта судна;
- Высота нижней части судового манифольда над поддоном;
- Размер соединений грузовых манифольдов;
- Количество/размер переходников;
- Толщина фланцев приемных патрубков судна;
- Количество танков изолированного балласта;
- Количество танков с изолированным балластом;
- Количество балласта на приход в тоннах;

- Место приема/смены балласта;
- Наличие Декларации о балластных водах, заполненной согласно рекомендациям ИМО;
- Производительность балластной системы, полагаемое время, необходимое для откатки балласта во время погрузки груза;
- Подтверждение инертирования судовых танков и состояние готовности системы;
- Предварительный план погрузки;
- Максимальная скорость погрузки (для R.E.V.C.O.);
- Возможность выгрузки балласта на правый/левый борт;
- Наименование агентствующей компании;
- Представитель клуба P&I и название страховщика ответственности при загрязнении нефти;
- Любые ограничения в мореходности судна и/или иные дефекты, которые должны быть приняты во внимание;
- Уровень охраны по МК ОСПС.

Последующие сообщения должны содержать только уточненное ETA и другие изменения по сравнению с первоначальным сообщением либо любые дополнительные запросы по информации, которая может потребоваться судну для правильного выполнения операций на Терминале.

Дополнительную информацию капитан судна может запросить через агентствующую компанию и/или диспетчера Терминала.

III. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ

3.1 РАСПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА, ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ

Терминал расположен в южной части пролива Бьёркёзунд восточной части Финского залива 2,5 мили южнее города Приморск. На подходах к порту имеются якорные стоянки №16 у острова Гогланд, №10 у острова Сескар, а также якорные стоянки №6 и №6а на акватории порта.

3.2 ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА

Для всех танкеров, следующих в порт Приморск и обратно, лоцманская проводка является обязательной:

- на участке Большого Корабельного фарватера от буя № 6 до района повышенной осторожности плавания № 350 включительно,
- на Приморском фарватере № 5А от района повышенной осторожности плавания № 350 (или от места якорной стоянки в районе № 10 - в этом случае прием лоцмана осуществляется в точке якорной стоянки) до причалов порта Приморск,
- а также на рекомендованных путях ледокольной проводки РП №1 и РП № 2.

Плавание танкеров в район № 10 от буя № 6 Большого Корабельного фарватера до места якорной стоянки для ожидания грузовых операций может осуществляться самостоятельно без лоцмана.

Обо всех неисправностях и дрейфе навигационного оборудования лоцман докладывают диспетчеру Терминала и инспектору ИГПК.

3.3 БУКСИРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Использование буксиров обязательно на акватории порта Приморск. На участке №3 Приморского фарватера (от буюв №№ 3,4) установлено обязательное буксирное обеспечение для танкеров.

Количество буксиров, используемых при швартовых операциях, определяется капитаном по согласованию с лоцманом и диспетчером Компании с учетом погодных условий и размеров судна, но не менее трех. При швартовых операциях используются буксирные концы с буксиров.

Тяговое усилие буксиров на гак изменяется в пределах от 40т до 65т. Все буксиры оборудованы противопожарными пенными установками. Характеристики буксиров представлены в нижеприведенной таблице.

Название	Тормозная мощность	Двигатель	Тяговое усилие на гак
Аскольд	5440	Азимутальные винторулевые колонки	65
Рюрик	5440	Азимутальные винторулевые колонки	65
Русич	3550	Азимутальные винторулевые колонки	40
Скиф	3550	Азимутальные винторулевые колонки	40
Вятч	3550	Азимутальные винторулевые колонки	40

3.4 БАЛЛАСТ НА БОРТУ

Судно должно иметь на борту достаточное количество балласта для обеспечения безопасного маневрирования, швартовных операций и безопасной стоянки на терминале в течение всего периода времени проведения грузовых операций.

Сброс изолированного балласта допускается при условии, что:

- он принят в Балтийском или Северном морях или после смены балласта в открытом море на глубинах не менее 1000м при подходе к Балтийскому морю;
- концентрация нефтепродуктов в нём не превышает 0,05мг/л;
- он не обладает другими вредными свойствами выше нормативных показателей, в т.ч. по радиоактивности, микроорганизмам и патогенам.
- откатка изолированного балласта производится после получения разрешения от Мастера по наливу.

Ответственным за откатку балласта является капитан судна.

3.5 ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗОВЫХ ПРИЧАЛАХ

Терминал имеет два пирса «Т» и «Г» образной формы, каждый из которых оборудован двумя свайными причалами №1, №2 и №3, №4 соответственно. Длина причалов №1, №2 – 367,6м каждый, причалов №3, №4 – 385м каждый.

Технические характеристики судов, принимаемых на причалы № 1-2:

- Максимальные длина судна – 307 м, ширина 55м, осадка 15,85м;
- Максимальная высота грузовых клинкетов судна над уровнем воды – 15,75 м;
- Минимальная высота грузовых клинкетов судна над уровнем воды – 5,0 м;
- Расстояние между осями фланцев приемных патрубков судна 1,7 – 3,0 м;
- Расстояние от плоскости зеркала фланцев приемных патрубков до борта танкера 3,5 – 5,0 м;
- Диаметр фланцев приемных патрубков судна – 16" ANSI;
- Толщина фланцев приемных патрубков не менее 30 мм;
- Рабочая платформа с решетчатым настилом под фланцами приемных патрубков должна иметь ширину не менее 1 м;
- Высота фланцев над площадкой (палубой) судна – 0,6 – 1,3 м;
- Максимальная скорость погрузки – 12000 м. куб./час;
- Минимальная скорость погрузки – 800 м. куб./час.

Технические характеристики судов, принимаемых на причалы № 3-4:

- Максимальные длина судна – 307 м, ширина 55м, осадка 15,85м;
- Максимальная высота приемных клинкетов судна над уровнем моря – 19,5 м;
- Минимальная высота приемных клинкетов судна над уровнем моря – 4,0 м;
- Расстояние между осями фланцев приемных патрубков судна 1,7 – 3,0 м;
- Расстояние от плоскости зеркала фланцев приемных патрубков до борта танкера 3,5 – 5,0 м;
- Диаметр фланцев приемных патрубков судна – 16" ANSI;
- Толщина фланцев приемных патрубков не менее 30 мм;
- Рабочая платформа с решетчатым настилом под фланцами приемных патрубков должна иметь ширину не менее 1 м;
- Высота фланцев над площадкой (палубой) судна – 0,6 – 1,3 м;
- Максимальная скорость погрузки – 12000 м.куб./час;
- Минимальная скорость погрузки – 800 м. куб./час.
- Швартовка танкеров к причалам №1, №2, №3 осуществляется левым бортом, к причалу №4 – правым бортом.

Смена персонала на причалах №№ 1,2,3,4 производится в 08.30 и 20.30 МСК

IV. ШВАРТОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ

ДОПУСТИМАЯ СКОРОСТЬ СБЛИЖЕНИЯ СУДОВ С ПРИЧАЛАМИ ПРИ ШВАРТОВКЕ — НЕ БОЛЕЕ 5 СМ/СЕК. СУДА СБЛИЖАЮТСЯ С ПРИЧАЛОМ ПАРАЛЛЕЛЬНО. В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ ЛЬДА НА РАССТОЯНИИ 20 – 25 М ДО ПРИЧАЛА ПОДАЮТСЯ ШВАРТОВЫЕ КОНЦЫ, И ДАЛЕЕ СУДНО С ПОМОЩЬЮ КОНЦОВ ПРИЖИМАЕТСЯ К ПРИЧАЛУ.

4.1 ТРЕБОВАНИЯ К ШВАРТОВНЫМ КОНЦАМ И ТРАПАМ

С судна, ошвартованного к причалам №1, №2, №3, и №4, должно быть подано как минимум следующее количество швартовных:

- с носовой части: 4 продольных, 2 прижимных конца и 2 шпринга;
- с кормовой части: 4 продольных, 2 прижимных конца и 2 шпринга;
- на носу и на корме танкера с морского борта должны быть приспущены до воды и закреплены соответствующим образом стальные буксирные тросы с заплетенными огонами.

Синтетические пружины швартовных концов должны быть не старше 18 месяцев и не длиннее 11 метров.

При стоянке судна у причала следующие меры должны быть обеспечены на его борту:

- швартовое устройство должно быть готово к немедленному использованию в течение всего времени стоянки судна у причала;
- должна быть обеспечена вахта для наблюдения за состоянием швартовных концов;
- специальные противокрысиные щиты должны быть установлены на швартовные концы, поданные на причалы Терминала;
- максимально допустимое продольное перемещение ошвартованного судна не более $\pm 1,0$ м, поперечное перемещение судна от причала не допускается;
- судовой трап должен быть вооружен должным образом: непрерывные леера с обеих сторон, электрическая изоляция, угол наклона трапа не более допустимого, вывешена сетка, достаточное освещение.

Терминал имеет право остановить грузовые операции и направить к судну буксиры, если становится очевидным, что перемещения судна у причала становятся опасными для стэндеров или не ведется должного наблюдения за состоянием судна у причала и не принимаются должных мер со стороны экипажа. Все потери времени и расходы в этом случае будут отнесены на счет судна.

4.2 СТОЯНКА СУДОВ У ПРИЧАЛОВ

Стоянка танкеров у причалов нефтеналивного терминала разрешается только в один корпус. Швартовка к ним судов, занятых их обслуживанием, осуществляется по согласованию с диспетчером терминала, инспекцией государственного портового контроля (далее ИГПК) и капитаном танкера.

Суда, стоящие у борта танкеров, должны нести постоянную радиовахту на УКВ, канал 68, и быть готовыми в любой момент отойти от борта танкера по указанию ИГПК и диспетчера Терминала.

Работа винтами у причалов нефтеналивного терминала при пробных пусках при подготовке главных двигателей может производиться только с разрешения ИГПК и диспетчера Терминала.

Судам, стоящим у причалов, запрещается выводить из эксплуатации СЭУ, рулевое или якорное устройство без согласования с Компанией и письменного разрешения капитана порта. Запрещается ремонт и техническое обслуживание судовых систем и устройств. Проверка

электрооборудования, включая радиолокационные станции, радио и бытовые электроприборы производится по согласованию с диспетчером Компании.

На судах, стоящих у причалов, технологические отверстия для откатки балласта и других судовых вод должны быть прикрыты щитами, исключающими заливание причалов.

Ответственность за удержание заданного положения во время погрузки судна лежит на капитане судна. Требования Мастера по наливу о необходимости подвести судно к причалу, подобрать ослабленные швартовы с целью предотвращения самопроизвольного отсоединения стендеров и исключения разлива нефти являются обязательными для исполнения судовой администрацией.

V. ИНСПЕКЦИИ СУДОВ

5.1 ИНСПЕКЦИИ СУДНА.

По окончании таможенных формальностей Мастер по наливу прибывает на борт для проведения проверки готовности танкера к грузовым операциям.

По окончании проверки и согласования всех вопросов обеспечения безопасности при грузовых операциях должны быть заполнены, подписаны все документы, приведенные в Приложениях к данным Обычаям, и согласован План погрузки.

Если будет выявлено нарушение каких-либо требований по безопасности, грузовые операции не начинаются до полного их устранения. Все потери времени, связанные с этим, будут отнесены на счет судна.

В период грузовых операций Мастер по наливу регулярно проверяет выполнение/соблюдение требований по безопасности.

Мастер по наливу предоставляет судовой администрации всю необходимую информацию по мерам безопасности на Терминале и вручает капитану судна следующие документы:

- **ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛА НЕФТЕТЕРМИНАЛА** – (Приложение 1)
- **ПОЖАРНЫЙ НОТИС** – (Приложение 2)
- **НАСТОЯЩИЕ ОБЫЧАИ ТЕРМИНАЛА ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ».**

Компания имеет право, в случае необходимости, привлекать для инспекции танкера, как своих специалистов, так и сторонних.

К инспекции может быть привлечен также и персонал танкера, если потребуется.

5.2 МЕРЫ ПО ОХРАНЕ СУДНА

Каждое судно должно удовлетворять требованиям Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС). С приходом судна на терминал Офицер по безопасности вправе посетить судно для согласования с администрацией судна всех вопросов по режиму пребывания судна на Терминале.

5.3 ИНСПЕКЦИЯ ТАНКОВ

До начала и по окончании грузовых операций представитель Компании производит замеры всех грузовых, и в случае необходимости, топливных танков любых других емкостей и пустот.

Замеры танков и взятие образцов производится вручную с использованием систем «закрытого метода».

VI. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

VI. SAFETY REQUIREMENTS

6.1 ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА

См. FIRE NOTICE – Приложение 2.

6.2 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ГОТОВНОСТЬ

Все танкеры должны быть оборудованы водной системой пожаротушения, состоящей из гидрантов, пожарных рукавов с соединительными муфтами и струйными/распылительными гидромониторными насадками. В системе должно поддерживаться избыточное давление. В противном случае необходимо обеспечить условия, позволяющие повысить давление в системе по первому требованию.

Все судовые противопожарные системы и устройства, в том числе главные и аварийные пожарные насосы, должны находиться в состоянии постоянной готовности к использованию.

Судовая пожарная магистраль в районе трапа судна должна быть оборудована переходным соединением международного образца для приема воды с берега. В районе трапа также следует разместить план расположения противопожарного оборудования.

Два пожарных рукава со струйными/распылительными гидромониторными насадками должны быть разнесены на главной палубе, по одному в нос и корму от судового манифольда, подключены к судовой системе пожаротушения и проверены по требованию представителя терминала подачей воды.

Два переносных порошковых огнетушителя должны быть размещены на безопасном расстоянии от манифольда.

Все пенные лафеты должны быть приведены в состояние готовности. Два пенных лафета, находящихся в непосредственной близости от манифольда, должны быть направлены в сторону манифольда береговой грузовой магистрали, а на судне и берегу должны быть выставлены противопожарный пост и пост ликвидации разливов нефти (ЛРН).

Капитан судна несет ответственность за обеспечение, в период нахождения судна у причала, достаточного количества членов экипажа на борту для организации борьбы с пожаром и отхода судна по требованию Терминала.

Пожарная безопасность на территории порта обеспечивается Администрацией нефтеналивного терминала и осуществляется пожарной частью ПЧ-73 (ГО МЧС), расположенной на территории нефтебазы.

Контроль состояния пожарной безопасности на судах, стоящих в порту, осуществляет инспекция пожарной охраны порта (ПЧ – 73), инспектор ИГПК и представитель Компании.

Все лица, находящиеся на территории порта и на судах, обязаны, при обнаружении пожара в порту или на судне, немедленно сообщить об этом в инспекцию пожарной охраны порта по телефону, диспетчеру терминала и ИГПК.

Номера телефонов – Приложение №9, УКВ – 67, 68 каналы.

Запрещен подход к причалам Компании танкеров, если содержание кислорода в грузовых танках превышает 8%. В течение всего периода стоянки танкера у причала Терминала содержание кислорода во всех грузовых танках не должно превышать 8%. Терминал оставляет за собой право остановить любой технологический процесс и отвести судно от причала терминала при содержании кислорода в любом грузовом танке судна более 8%. Все расходы, связанные с такой остановкой, относятся на счет судна.

Производство огневых работ на судах, стоящих у причалов № 1,2,3,4 запрещено.

На якорной стоянке №6 допускается производство таких работ только с письменного разрешения капитана порта и Компании.

Курение на территории Терминала запрещено.

Лица, нарушающие правила пожарной безопасности в порту и на судах, подвергаются штрафу в установленном российским законодательством порядке.

Любое судно, стоящее у причала, должно иметь актуальную судовую роль, противопожарный план и план грузовых операций в несгораемом пенале снаружи судовой надстройки.

Запрещается замена аккумуляторов для портативных радиостанций на открытой палубе.

Противопожарное оборудование на причале

Для борьбы с пожаром на всех причалах установлено следующее оборудование:

- гидромонитор/пенный ствол с дистанционным управлением;
- гидромониторы в районе причала;
- переносные огнетушители и пожарные рукава в количестве, достаточном для тушения пожара;
- переходное соединение международного образца для подачи воды с берега на судно;
- спринклерная система для защиты причала со стороны борта танкера.

6.3 ПОЖАРНЫЕ КОНЦЫ

Стальные пожарные концы соответствующей длины должны быть закреплены на борту судна – на баке и корме (Согласно рекомендациям ISGOTT, 5-ое издание). Концы должны быть приспущены до уровня 1 м над поверхностью воды и в таком положении должны находиться в течение всего времени нахождения судна у причала для возможности их использования буксиром в случае необходимости. Компания оставляет за собой право применить штрафные санкции к судну, нарушившему данное требование.

6.4 ПУТИ ЭВАКУАЦИИ

В случае пожара эвакуация с причалов производится следующими путями:

- в сторону берега непосредственно по причалу;
- в сторону моря по судовому трапу, готовому к немедленному использованию, на плавсредства терминала и/или судна.

6.5 ДЕЙСТВИЯ В ЭКСТРЕННЫХ СЛУЧАЯХ

В случае обнаружения пролива, утечки, переполнения, нарушений связи и если под действием ветра искры из дымовой трубы попадают на палубу, судно должно подать сигнал тревоги и немедленно информировать Мастера по наливу или нажать кнопку пожарного извещателя. Далее действовать по его указаниям.

Мастер по наливу имеет право остановить погрузку в случае недостаточного или неправильного контроля/действий за погрузкой.

6.6 КУРЕНИЕ И УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ НА БОРТУ

(правила поведения членов экипажа)

Капитан судна, по согласованию с Мастером по наливу, должен определить места на судне, в которых разрешается курение.

В период всего времени пребывания в порту предупредительные знаки «НЕ КУРИТЬ» должны быть размещены на судне в хорошо видных местах.

Запрещается иметь при себе и пользоваться спичками и зажигалками на борту судна и причалах терминала, за исключением мест, отведенных для курения.

Соблюдение экипажем судна установленных правил курения и ношения спичек и зажигалок периодически проверяется ответственными представителями Терминала.

На территории Терминала запрещено употребление спиртных напитков, нахождение в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения. В целях контроля персонал судна, выполняющий грузовые операции, может быть подвержен тестированию на алкогольное и наркотическое опьянения ответственными представителями Терминала. Если кто-либо из членов экипажа судна, задействованный в погрузке и/или бункеровке, будет выявлен в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения грузовые операции или бункеровка будут остановлены и не будут возобновлены до тех пор, пока судовая администрация не примет соответствующих мер. При задержании сотрудниками охраны Терминала члена экипажа в нетрезвом или наркотическом состоянии составляется АКТ, вызывается агент, вахтенный офицер и задержанный в их сопровождении доставляется на судно.

6.7 ДВЕРИ И ИЛЛЮМИНАТОРЫ

На судне все двери и иллюминаторы, которые ведут непосредственно с грузовой палубы в жилые и машинные помещения или которые выходят на грузовую палубу на любом уровне, должны быть все время закрыты.

6.8 ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ НАДПИСИ

К сведению лиц, поднимающихся на борт танкера, у трапа должны быть выставлены надписи с предупреждением, как минимум, о том, что:

- посторонним лицам вход запрещен;
- лица, поднимающиеся на борт танкера, обязаны предъявлять удостоверения личности;
- при посещении судна мобильные телефоны и другое электронное оборудование должны быть выключены;
- на судне запрещены курение и использование открытого огня;
- запрещается брать с собой зажигалки и спички.

6.9 ПЕРЕНОСНЫЕ РАДИОПРИЕМНИКИ, ОТКРЫТЫЕ ОСВЕТИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ, ФОНАРИКИ, ТЕЛЕФОНЫ И ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Все ручные фонари и другое переносное электрооборудование, предназначенное для использования на борту, должны быть одобрено взрывобезопасного исполнения.

Открытые осветительные приборы, устройства с пламенным обогревом, портативные радиоприемники, фотоаппараты со вспышками, калькуляторы, мобильные телефоны, пейджеры, переносные УКВ радиостанции, а также фонарики, телевизионные приемники неодобренного типа или другая аппаратура, работающая от батареек или аккумуляторов, во взрывоопасном исполнении запрещается к использованию на причале, на главной палубе и в любом другом месте, где может быть скопление нефтяных паров.

Судовая администрация обязана заблаговременно проинформировать экипаж о порядке использования переносного радио и электрооборудования при стоянке на терминале.

6.10 ПЕРЕДАЮЩИЕ АНТЕННЫ И РЛС

Главные передающие судовые антенны должны быть отключены и изолированы на весь период стоянки судна у причала.

В период стоянки судна у причала терминала запрещается использование судовых радиолокационных станций.

6.11 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ИСКРООБРАЗОВАНИЯ

Подсоединение, отсоединение стендеров, а также проведение любых палубных работ с использованием искрообразующего инструмента запрещено.

Запрещается производить сажеобдувку и допускать выделение избыточного дыма.

Должны быть предприняты немедленные меры по устранению искрения из дымовых труб, даже если это потребует временной остановки котлов или вспомогательных двигателей. В противном случае погрузка должна быть приостановлена до устранения искрения.

6.12 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПРИБЛИЖЕНИИ ГРОЗЫ И ОБЕСТОЧИВАНИИ

В случае приближения грозы или обесточивании терминала или танкера все грузовые операции и бункеровка должны быть немедленно прекращены. Возобновление прерванных операций производится по согласованию с Мастером по наливу.

6.13 ДОСТУП НА ПРИЧАЛЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Доступ служебного транспорта на причальную зону разрешается только по письменному разрешению руководства Терминала, а также при условии, что транспортное средство будет оборудовано системой гашения искр.

VII. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

7.1 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Капитан судна полностью несет ответственность за принятие мер по предотвращению загрязнения акватории порта и причалов. Все расходы по возмещению ущерба, нанесенного природе, а также по ликвидации разливов и их последствий, навалов, пожаров и т.д., будут возмещаться за счёт судна.

Капитан должен немедленно доложить Мастеру по наливу о любом обнаруженном нефтяном загрязнении. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно остановлены и могут быть возобновлены только по разрешению Мастера по наливу.

7.2 МЕРЫ ДО И В ПРОЦЕССЕ ПРОВЕДЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

Капитан отвечает за то, чтобы:

- все палубные шпигаты были надежно заглушены;
- скопившаяся на главной палубе вода была удалена;
- во время дождя не допускался сброс воды с палубы за борт. Такая вода должна быть собрана в судовые отстойные танки;
- все неиспользуемые судовые грузовые и топливные трубопроводы были заглушены со стороны манифольда;
- поддоны для сбора протечек, в случае отсутствия сливных танков, были установлены под всеми соединениями судовых трубопроводов с судовой магистралью;
- приемный и сливной клапаны забортной воды, связанные с системами, содержащими потенциально опасную субстанцию для окружающей среды, были закрыты, обжаты и опломбированы, если не используются;
- постоянная вахта со средствами связи была выставлена у манифольда и для наблюдения со стороны морского борта;
- пост со средствами для удаления незначительных разливов на палубе был развернут в районе используемого для грузовых операций манифольда.
- не допускался сброс за борт каких бы то ни было веществ.
- Мастер по наливу и/или диспетчер Терминала был немедленно проинформирован в случаях протечки или разлива.

По окончании грузовых операций стендеры были осушены и отсоединены.

7.3 БОНОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

Плавучее боновое ограждение разворачивается Терминалом в безледовый период до начала грузовых операций в зависимости от погодных условий по согласованию с капитаном порта. Боновое ограждение представляет собой замкнутую петлю вокруг судна вместе с теми бонами, которые постоянно находятся под причалом. Мастер по наливу должен быть немедленно поставлен в известность судовой администрацией, если во время проведения грузовых операций произойдет разрыв бонового ограждения по любой причине, и в этом случае немедленно принимаются меры по устранению разрыва. При бункеровке или проведении любых вспомогательных работ обновируются танкер и стоящее у его борта судно.

7.4 ЛЬЯЛЬНЫЕ ВОДЫ

Терминал принимает льяльные воды, шлам и хоз. фекальные воды по предварительной заявке капитана судна.

Остаток льяльных, фекальных вод и шлама на момент отхода судна не должен превышать 25% общего объема танков, предназначенных для этих целей.

7.5 ВЫБРОСЫ В АТМОСФЕРУ

Администрация судов должна выполнять требования Приложения VI к МАРПОЛ 73/78, а также должны быть предотвращены любые видимые выбросы из дымовых труб белого или черного дыма (за исключением пара). При появлении подобных выбросов вахтенный офицер должен принять меры к устранению - немедленно информировать вахтенную службу машинного отделения.

7.6 МУСОР

При стоянке у причала запрещается сброс за борт любых видов мусора и твердых или жидких отходов.

Терминал принимает пищевые отходы, бумагу, другие отходы (пластик, стекло и т.п.), а также отходы, загрязненные нефтью, растворителями, краской и т.п., которые должны быть раздельно упакованы в плотно закрытые пластиковые мешки объемом не более 0,05 м.куб. и соответственно промаркированы.

Капитан с приходом судна на Терминал должен информировать о наличии на борту отходов, которые необходимо сдать на Терминал.

Терминалом может быть принят не рассортированный мусор, но в этом случае будет взыскана дополнительная плата за рассортировку на приемной станции.

Снятие мусора до отхода судна в рейс является обязательным и обеспечивается Терминалом.

Возможное количество остатков мусора на момент отхода судна не должно превышать 25% судовых емкостей.

7.7 ЗАБОРТНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

В темное время суток, судно должно обеспечить освещение водной поверхности со стороны моря, для своевременного обнаружения возможного нефтяного загрязнения во время грузовых операций.

VIII. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

8.1 СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

Перед началом грузовых операций должна быть проведена встреча Мастера по наливу и Грузового помощника. На встрече они утверждают предварительный грузовой план судна, а также обсуждают и согласовывают следующие вопросы:

- аварийные мероприятия;
- действия по аварийной остановке грузовых операций;
- характеристики груза, предназначенного для погрузки;
- последовательность загрузки грузовых танков;
- скорость погрузки и максимально допустимое давление;
- персонал, ответственный за проведение грузовых операций;
- характеристики грузового оборудования Терминала и Судна;
- критические моменты грузовых операций;
- время окончания грузовых операций;
- действия при разливе, процедуры докладов;
- организация вахтенной службы и связи.

По окончании согласования проведения грузовых операций следующие документы должны быть согласованы и подписаны обеими сторонами:

- **СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ МЕЖДУ БЕРЕГОМ И СУДНОМ** — (Приложение 5)
- **ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И НА БЕРЕГУ** — (Приложение 3);
- **ДЕКЛАРАЦИЯ О БАЛЛАСТНЫХ ВОДАХ** — (Приложение 6)

Если в процессе грузовых операций возникает необходимость изменить согласованную последовательность загрузки, то такие изменения должны быть обсуждены между Грузовым помощником и Мастером по наливу и согласованы в письменном виде.

8.2 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Погрузка должна производиться только «закрытым способом». Все горловины грузовых танков и мерительные лючки должны быть задраены. В исключительных случаях и после согласования с Мастером по наливу смотровой лючок для контроля уровня может быть открыт в оперативных целях в течение как можно более короткого периода времени и в течение этого периода давление инертного газа в танке должно поддерживаться на минимальном положительном уровне.

8.2.1 ВХОД В ЗАКРЫТЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ И МОЙКА ТАНКОВ

Во время стоянки судна у причала терминала запрещается входить в танки, а также производить их очистку.

8.2.2 ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДНА И ПЕРЕГРУЗКА

Напряжение корпуса судна не должно превышать допустимых величин, оговоренных в судовых документах, а в момент отхода судна из порта его остойчивость должна отвечать действующим нормам.

В процессе загрузки терминал оставляет за собой право осуществлять проверки на предмет соответствия любого судна требованиям Международных правил о грузовой марке, а также извещать соответствующие власти о случаях нарушения этих правил.

8.3 СИСТЕМА ИНЕРТНЫХ ГАЗОВ

Любое судно, оборудованное системой инертных газов в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74, должно обеспечить полную работоспособность системы и ее использование при грузовых операциях в случае необходимости.

8.4 ОТСУТСТВИЕ ВЕТРА

Грузовые операции, либо любые операции способствующие выделению воспламеняющихся либо токсичных газов в атмосферу, запрещаются при отсутствии ветра или когда скорость ветра менее 3 м/сек.

8.5 МАНИФОЛЬДЫ И СТЕНДЕРЫ

Подсоединение и отсоединение стендеров к судовому манифольду производится береговым персоналом Терминала под наблюдением Мастера по наливу. Персонал судна должен подготовиться к подсоединению стендеров к судовым приемникам (т.е. к снятию заглушек, установке переходников и т.д.).

По окончании грузовых операций стендеры должны быть осушены и отсоединены.

Колено от верхнего клапана до судового манифольда осушается в судовую систему.

Клапаны манифольдов должны быть закрыты до начала отсоединения стендеров.

Сразу же после отсоединения стендеров все заглушки на манифольдах должны быть поставлены и обжаты на все болты.

8.6 БУНКЕРОВОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Бункеровочные операции производятся на причалах терминала в соответствии с требованиями Приказа Компании «О проведении бункеровочных операций» и «Руководства по бункеровочным операциям у причалов № 1-7».

Бункеровка возможна у причалов с бункеровщика одновременно с производством грузовых операций только с разрешения Мастера по наливу. Как правило, швартовка бункеровщика производится до начала, либо по окончании грузовых операций. В исключительных случаях, с разрешения Мастера по наливу, швартовка бункеровщика возможна и в период проведения грузовых операций. В этом случае грузовые операции должны быть приостановлены и возобновлены только после окончания швартовки бункеровщика. Система искрогашения выхлопных и дымовых труб бункеровщика должна быть включена на все время стоянки у борта танкера. При появлении искр или загорании сажи в трубах на танкере или бункеровщике бункеровочные и грузовые операции немедленно прекращаются. Ни при каких обстоятельствах бункеровка с бункеровщика не разрешается при замерах танков и взятии проб груза. Грузовые шланги бункеровщика должны быть в хорошем состоянии, иметь соответствующие сертификаты изготовителя, маркировку и акты испытаний. Ответственность за надлежащее состояние грузовых шлангов несет капитан бункеровщика. При проведении бункеровки, танкер и бункеровщик обязаны выполнять все требования настоящих Правил и «Руководства проведения бункеровочных операций у причалов №№ 1 – 7» ООО «Приморский торговый порт». Надлежащий контроль бункеровки должен быть обеспечен судовой администрацией.

8.7 УЧЁТ СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ.

Учёт стальнойного времени производится согласно положения «Порядок учёта стальнойного времени в морском торговом порту Приморск»..

8.8 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ

При нахождении судна у причалов терминала перед наступлением и/или в период отрицательных температур все процедуры по подготовке судна и его оборудования должны быть выполнены. Во время стоянки танкера судовое оборудование должно быть готово к использованию при отрицательных температурах.

Капитану необходимо обеспечить своевременную подготовку как судна, так и всех членов экипажа к выполнению грузовых операций при минусовых температурах. Руководителям служб необходимо обеспечить принятие соответствующих мер предосторожности соразмерно своим обязанностям.

Ниже перечислены соответствующие меры по подготовке судна и экипажа к условиям холодной погоды, однако следует учесть, что данный перечень не является исчерпывающим и что он может быть дополнен или изменен с учетом особенностей судна.

- На судне в установленном месте должно находиться Руководство по плаванию во льдах, составленное на основе рекомендаций ИМО.
- Персоналу следует выдать соответствующую зимнюю одежду для работы при минусовой температуре.
- Следует осушить трубопроводы с морской или пресной водой, которые могут быть подвержены воздействию минусовой температуры. Пожарная магистраль должна быть осушена с обеих концов. Система мойки стекол на мостике также должна быть осушена.
- Паропроводы, если они не будут использоваться, также должны быть осушены. Паровые швартовные лебедки следует проворачивать вначале без нагрузки, чтобы предотвратить их повреждение.
- Радиаторы для двигателей, которые могут быть подвержены воздействию минусовой температуры, следует заполнить антифризом. Любые подогреватели следует проверить на предмет их эксплуатационной готовности.
- Все шпигаты, а также сливные каналы крышек люков должны быть чистыми и сухими.
- Судовые системы подогрева должны быть проверены и подготовлены к использованию.
- Следует учесть вероятность замерзания водяного балласта. При приеме водяного балласта в условиях низких температур следует принять меры по предотвращению закупорки вентиляционных труб ледяной коркой, образующейся на поверхности водяного балласта при его замерзании. Как правило, балластные танки заполняются не более чем на 90% от их вместимости. Для подогрева балластных танков следует использовать любую имеющуюся в наличии систему подогрева. Нагревательные змеевики системы подогрева балластных танков должны быть осушены и продуты воздухом по окончании слива балласта из каждого танка. В процессе слива балласта воздушные трубы балластного танка следует проверить на отсутствие в них ледяных пробок.
- На судах, для защиты от обледенения палубных гидравлических затворов и палубных вакуумных прерывателей в системе инертных газов, в соответствующих случаях должны использоваться нагревательные змеевики и/или антифриз.
- Предохранительные клапаны системы инертных газов следует проверить в процессе их работы и убедиться, что они не забиты льдом. Такую проверку следует проводить не реже одного раза в час на протяжении грузовых операций. Предохранительные клапаны желательно оснастить системой подогрева.
- Палубные системы сжатого воздуха должны быть осушены.
- Льяльные колодцы должны быть сухими.
- Для двигателей спасательных шлюпок следует использовать низкотемпературное дизельное топливо. Системы подогрева двигателей спасательных шлюпок следует

проверить на предмет их годности к эксплуатации. Следует проверить температуру застывания заказанного дизельного топлива.

- Палубные бункерные трубопроводы должны быть осушены и готовы к приему бункера. При подсчете принятого бункера необходимо учитывать повышенную вязкость топлива при низких температурах. Скорость приема топлива должна быть понижена соответственно. Вентиляционная система топливных танков должна прогреваться паром в случае необходимости.
- Палубные гидравлические системы, как правило, должны постоянно находиться под давлением, если только эти системы не будут специально предназначены для работы при минусовых температурах.
- Грузовые стрелы и краны, особенно, те из них, которые потребуется использовать для грузовых операций, следует, периодически проворачивать.
- Стальные концы и все палубные механизмы должны быть обработаны смазкой зимней марки.
- Швартовы следует хранить в укрытиях в сухом состоянии.
- До наступления холодной погоды топливные танки следует прогреть.
- Паровой подогрев кингстонной коробки должен находиться в рабочем состоянии.
- Следует проверить охлаждение двигателя со стороны внутренней циркуляционной системы танка и убедиться в его функционировании (в случае закупорки льдом кингстонной коробки).
- Для работы в условиях минусовых температур рекомендуется обеспечить судно мешками с песком, деревянными молотками и скребками для удаления льда, а также жидкостью для борьбы с обледенением стекол на мостике.
- САЗРИУС должна быть осушена и защищена от обледенения.
- Система тушения пожара на открытой палубе должна быть осушена, и готова к немедленному использованию.
- Следует удалить лед с безопасных путей обхода. В случае необходимости применять противоскользящий материал.
- Следует удалить лед с грузовых клинкетов и контрольно-измерительной аппаратуры до начала грузовых операций, а также обеспечить их работоспособность.

IX. СТОЯНКА У ПРИЧАЛА

9.1 ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

Мастер по наливу по согласованию с Диспетчером Терминала останавливает погрузку танкера при достижении силы ветра 24,5 м/с. Судно готовится к немедленному отходу.

9.2 ГОТОВНОСТЬ К ОТХОДУ ОТ ПРИЧАЛА, РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ

В период стоянки судна у причала терминала проведение ремонтных или профилактических работ, ограничивающих постоянную готовность танкера к отходу, не допускается. В исключительных случаях ремонтные работы могут производиться с письменного разрешения Компании (Приложение 8), согласованного с капитаном порта, на якорной стоянке №6.

В период стоянки танкера у причалов терминала на борту всегда должно находиться достаточное количество членов экипажа для выполнения грузовых операций и обеспечения отхода судна от причала в случае необходимости.

9.3 ОСВОБОЖДЕНИЕ ПРИЧАЛА

По окончании грузовых операций танкер должен освободить причал по требованию представителя Компании после оформления всех документов и получения разрешения на отход от представителей официальных властей. В случае необходимости оформление документов может производиться на якорной стоянке № 6.

9.4 РАБОТЫ НА БОРТУ И НА ПРИЧАЛЕ

Покраска, удаление ржавчины, мойка корпуса и надстроек, чистка и продувка котлов запрещены в период всего нахождения судна причалов Терминала.

Запрещается использование нештатных устройств с пневматическим приводом на открытой палубе при нахождении судна на терминале.

Огневые ремонтные работы на судне запрещаются. Любые другие ремонтные работы могут производиться только после выдачи соответствующего разрешения.

Любые работы должны производиться согласно рекомендациям последнего издания Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов.

9.5 ПОГРУЗКА СУДОВОГО СНАБЖЕНИЯ

Судовое снабжение и провизия могут быть погружены на судно с причала по согласованию и с разрешения Компании и непосредственно Мастера по наливу.

9.6 ВОДОЛАЗНЫЕ РАБОТЫ

Спуск водолазов под воду допускается только в непосредственной близости от причала, при этом:

- судовая катодная защита должна быть выключена;
- капитан танкера, мастер по наливу и портовые власти должны быть оповещены о предстоящем спуске.

Х. СВЯЗЬ

Между Судном и Терминалом должна поддерживаться связь по всем вопросам, включая проведение грузовых операций, которая осуществляется с использованием, вручаемой станции УКВ (с телефонным режимом) или через Мастера по наливу. Номера телефонов и каналов УКВ связи, необходимые для обеспечения безопасной стоянки судна и проведения грузовых операций должны быть известны вахтенному и грузовому помощникам капитана.

Перечень номеров телефонов и каналов УКВ связи ответственных лиц и служб представлен в Приложении 9.

Это должно быть выполнено!

It must be done!

Все двери и вентиляционные отверстия должны быть закрыты.

Радар должен быть выключен

Главный двигатель должен быть в постоянной готовности.

Пожарные шланги должны быть подсоединены с каждой стороны манифольда.

Под трапом должна быть установлена страховочная сетка.

Люковые крышки и замерные отверстия танков должны быть плотно закрыты.

NO SMOKING

Концевые фланцы должны быть заглушены.

Пламе-гасительные сетки.

Шпигаты должны быть надежно закрыты.

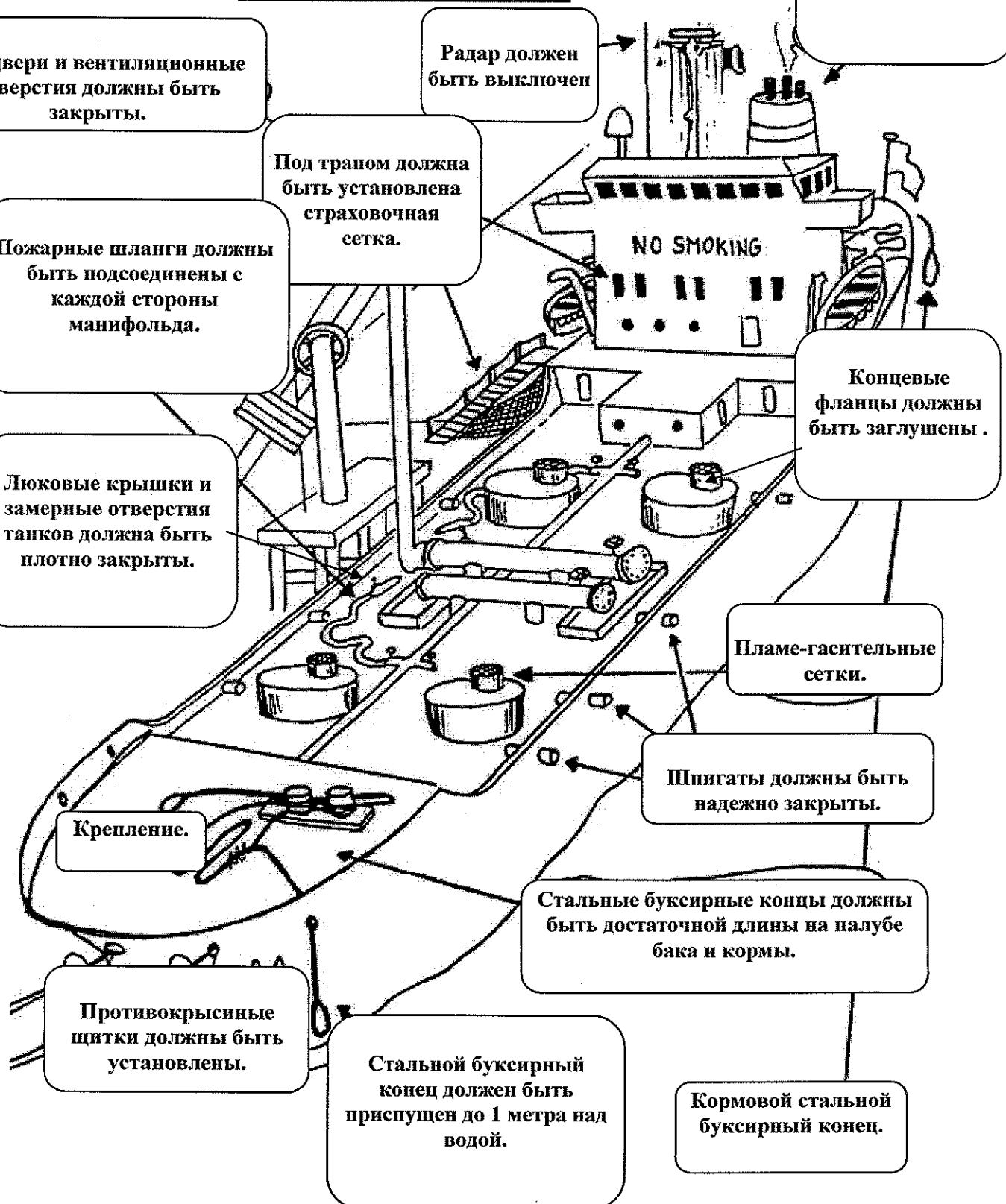
Крепление.

Стальные буксирные концы должны быть достаточной длины на палубе бака и кормы.

Противокрысиные щитки должны быть установлены.

Стальной буксирный конец должен быть приспущен до 1 метра над водой.

Кормовой стальной буксирный конец.



**A LETTER TO THE MASTER OF A TANKER AT
PRIMORSK TRADE PORT, LLC
ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛА
ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**

to the Master of the tanker _____
Капитану танкера _____
Company _____
Компания _____

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operation whilst ship is at this Terminal rests jointly with you as Master of the ship, and with the Loading Master as Terminal representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full co-operation and understanding on the safety requirements set out in the Ship/Shore Safety Check-List which are based on safe practices.

We expect you and all under your command to adhere strictly to these requirements throughout you stay alongside this Terminal and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and co-operate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start operations, and from time to time thereafter, for our mutual safety, the Terminal's Loading Master, where appropriate together with a responsible Officer, will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety Check-List can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed we will not agree to operations commencing or, should they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any action on the part of our staff or by any equipment under our control you should demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY

Please acknowledge the receipt of this letter by countersigning and attached copy

Уважаемый господин капитан,
на Вас, как на Капитана данного судна, а также на Мастера по наливу Терминала возлагается ответственность за безопасное проведение операций в течении всего времени нахождения судна на Терминале. Поэтому, до того как начнутся работы, нам хотелось бы заручиться Вашей всесторонней поддержкой и пониманием всех требований, изложенных в «Листе контроля безопасности на судне и берегу», которые разработаны на основе безопасной практики.

Мы полагаем, что Вы и все Ваши подчиненные будут строго выполнять эти требования в период стоянки Вашего танкера на Терминале, а мы со своей стороны, гарантируем, что наш персонал будет действовать таким же образом, и что мы будем сотрудничать с Вами в общих интересах обеспечения безопасности и эффективности работ.

До начала работ и в период их проведения, в целях нашей общей безопасности, Мастер по наливу Терминала вместе с ответственным лицом комсостава, выполняют предусмотренную проверку Вашего судна для того, чтобы убедиться в том, что на вопросы «Листа контроля безопасности на судне и берегу» действительно можно дать положительный ответ. В случае необходимости корректировки уже согласованных действий, работы не должны начинаться до их согласования, а если они уже начались, то мы потребуем их остановки.

Аналогичным образом, если Вы сочтете, что безопасности угрожает какие-либо действия со стороны нашего персонала или какое-либо оборудование, находящееся под нашим контролем, Вам следует потребовать немедленного прекращения работ.

НЕ МОЖЕТ БЫТЬ КОМПРОМИСОВ, КОГДА РЕЧЬ ИДЕТ О БЕЗОПАСНОСТИ.

Пожалуйста, подтвердите получение этого письма, подписав и возвратив приложенную копию.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Телефон Telephone	
Время Time		Канал УКВ VHF Channel	

I. MOORING

Masters of vessels shall ensure that their vessels are adequately secured with efficient ropes or wires which are also to the satisfaction of the mooring officer and terminal representative. Masters have also to ensure that a strict watch is kept on the mooring, always tended as required to prevent undue movement of the vessel when ships are passing "off" berth or during strong wind.

I. ШВАРТОВКА

Капитан должен обеспечить надежную швартовку судна и подачу достаточного количества тросов или стальных канатов, в чем должны также убедиться помощник капитана, инспектор ИГПК, и представитель терминала. Кроме того, капитан должен организовать тщательное наблюдение за состоянием швартовных канатов, которые должны быть всегда хорошо обтянуты для исключения нежелательных перемещений судна в момент отвода других судов от причала или в случае сильного ветра.

II. GANGWAY

Masters should ensure that a safe access to their ship is provided. This is primarily the vessels responsibility and we therefore remind you that the gangway must be adequately secured to the vessel and a safety net rigged.

This gangway will be maintained in a safe access condition, well lightened during night, always bearing in mind the rise and fall of the tide and vessel free-board.

II. ТРАП

Капитаны должны обеспечить безопасный доступ к судну. Поскольку ответственность за обеспечение безопасного доступа к судну возлагается, прежде всего, на капитана, то мы напоминаем Вам, что поданный трап должен быть надежно закреплен и снабжен страховочной сеткой.

К трапу должен быть обеспечен беспрепятственный доступ, а сам трап должен быть хорошо освещен в темное время суток. Необходимо учитывать также влияние приливно-отливных течений и высоту надводного борта судна.

III. SHIP/ShORE COMMUNICATIONS. EMERGENCY SHUTDOWN

Ship will be provided with a WALKIE TALKIE available for DIRECT contact with jetty man and Loading master.

This walkie talkie is to be strictly used with terminal for cargo handling communications and EMERGENCY SHUTDOWN.

To ensure the safe understanding of communications it is essential to use standard sentences such as:

"Identification of your vessel and berth"

"Stand by" (notify requested time)

"Start loading"

"Full speed loading"

"Slow down" (notify requested rate)

"Stop loading"

For EMERGENCY SHUTDOWN during cargo transfer:

"Identification of your vessel and berth"

"EMERGENCY STOP".

III. СРЕДСТВА СВЯЗИ СУДНА С БЕРЕГОМ. АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА

Судну предоставляется ПЕРЕНОСНОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК для ПРЯМОЙ связи судна с мастером по наливу и представителем причала. Этот радиопередатчик необходимо применять для специальной связи с терминалом в процессе проведения грузовых операций и для АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ этих операций.

В целях обеспечения безопасности и взаимопонимания необходимо пользоваться такими стандартными командными словами, как, например:

Назовите свои судно и причал

Приготовиться (сообщить требуемое время)

Начать погрузку

Грузить полным ходом

Уменьшить погрузку (сообщить требуемую интенсивность)

Стоп погрузка

Для АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ операций по перекачке:

Назовите свои судно и причал

Срочная остановка.

IV. ARMS CONNECTION, LOADING OPERATIONS

Administration of the tanker is to provide an earth connection.

Loading starts by the command of the ship. During loading it is strictly forbidden:

to close the ships valves set on the tanker pipelines as well as to change loading rate with their help;

to reduce the loading rate in the process of changing the groups of tanks (holds) without prior agreement with the Loading Master (in the absence of the Dispatcher of the Specialized oil loading sea port).

30 (thirty) minutes, 10 (ten) minutes notices about completion of loading must be given from the ship to the Loading master. It takes 4 minutes for the Terminal to stop loading completely after command from the ship.

The maximum pressure in the loading pipeline during loading is 12 kg/cm². The quantity of cargo loaded on your vessel is calculated by shore flow meters.

IV. ПОДСОЕДИНЕНИЕ СТЕНДЕРОВ, ПОГРУЗКА

Администрации танкера необходимо обеспечить заземление.

К погрузке приступают после отдачи с судна команды о начале погрузки. Во время погрузки строго запрещается:

Закрывать клапаны на судовых трубопроводах, а также изменять интенсивность погрузки с их помощью;

Снижать интенсивность погрузки в процессе перехода с одной группы танков (трюмов) на другую без согласования с Мастером по наливу. (в отсутствии диспетчера специализированного морского нефтеналивного порта.)

Судно обязано подать мастеру по наливу нотис о готовности судна к завершению погрузки за 30 (тридцать) и 10 (десять) минут до предполагаемого момента ее завершения. После подачи команды с судна терминалу обычно требуется 4 минуты, чтобы подготовиться к полной остановке погрузки.

Максимальное давление в грузовой магистрали во время погрузки составляет 12 кг/см². Количество груза, поданного на Ваше судно, подсчитывается береговыми расходомерами.

V. DISCONNECTING PROCEDURE

Before disconnecting, shore arms must be emptied into a tank on board your ship by gravity (tank to be in low pressure condition and air plug opened at upper shore arms).

V. ПОРЯДОК ОТСОЕДИНЕНИЯ

Береговые стендеры должны быть осушены до их отдачи путем спуска остатков груза самотеком в один из танков на судне (в танке необходимо установить низкое давление, а пробку для выпуска воздуха в районе верхней части фланцев береговых стендеров необходимо открыть).

VI. SMOKING REGULATIONS

Smoking is strictly prohibited on the tanker berth enclosed area and on board tankers alongside, except in those enclosed spaces aboard ships specifically designated by the master and approved by the terminal representative as "smoking area".

Failure to comply with this regulation can involve cessation of operations pending complete investigation and receipt of written assurance from the master that effective controls have been established.

VI. ПРАВИЛА КУРЕНИЯ

Курение строго запрещено в закрытых зонах причала, у которого ошвартован танкер, а также на борту самого танкера, за исключением тех его закрытых помещений, которые были установлены капитаном и согласованы с представителем терминала как "места для курения".

Несоблюдение данного правила может привести к остановке операций вплоть до проведения тщательного расследования данного инцидента и получения от капитана письменной расписки в обеспечении контроля за соблюдением данного правила.

GENERAL SAFETY INSTRUCTIONS FOR VESSELS CALLING AT BERTHS IN PORT OF PRIMORSK ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОШВАРТОВКЕ СУДОВ К ПРИЧАЛАМ ПОРТА ПРИМОРСК

I. Incident aboard a vessel

When an incident occurs, call the Loading master and Dispatcher by VHF transceiver on channel 71 and by the portable radio (provided by terminal) on channel 23 night and day.

In any case:

The vessel should:

- I. Use all possible means to limit the consequences of the incident;
- II. Stop all operations;
- III. Close all valves and plug-holes upon hoses disconnection (after loading termination);
- IV. Be ready to leave the berth.

Vessels in the vicinity should:

- V. Keep on the alert;
- VI. Stop all operations and be ready to disconnect;
- VII. Be ready to leave berth if necessary.

1. Авария на борту судна

В случае аварии с помощью приемопередающей станции, работающей в диапазоне УКВ, следует связаться с мастером по наливу и диспетчером по каналу 71, для круглосуточной связи с указанными лицами следует использовать переносной радиопередатчик (предоставляемый терминалом), канал 23.

В любом случае на судне следует принять следующие меры:

- I. использовать все возможные средства для сведения к минимуму последствий аварии;
- II. остановить все операции;
- III. закрыть все клапаны и спускные отверстия после отшланговки (по окончании погрузки);
- IV. подготовиться к отходу от причала.

Судам, находящимся поблизости, следует:

- V. находиться в состоянии постоянной готовности к принятию срочных мер;

- VI. остановить все операции и подготовиться к отсоединению;
VII. подготовиться к отходу от причала в случае необходимости.

2. Inerting of vessels

Any vessel with an inert gas plant, and carrying cargo whose flash point is under 55° C, should have its tanks effectively inerted.

According to the Solas Convention, Crude oil tankers exceeding 20,000 dwt must be fitted with an inert gas plant.

A vessel is considered to be inerted when the atmosphere in its tanks is pressurized and contains max. 8 % oxygen. The pressure oxygen content recorder shall be in operation uninterruptedly when the plant is working.

2. Применение инертного газа

Танки на любом судне, оборудованном системой инертных газов и перевозящем груз с температурой вспышки менее 55°С, должны быть заполнены инертным газом.

Согласно Конвенции СОЛАС танкеры для перевозки сырой нефти дедвейтом более 20.000 тонн должны быть оборудованы системой инертных газов.

Танки на судне считаются инертированными, если в них поддерживается необходимое давление газов, а содержание кислорода не превышает 8%. Регистрирующий газоанализатор кислорода и самописец давления должен быть в действии на всем протяжении работы системы инертных газов.

3. Cargo inspection

Tank inspection if allowed, provided only one plug-hole at a time is opened, and provided it remains open the shortest possible time.

Master's prior approval is required for these operations.

3. Контроль за уровнем груза в танках

Проверки в танках, если таковые будут разрешены, производятся только при одном открытом спускном отверстии, которое должно быть закрыто как можно скорее после окончания замеров.

Проверки в танках производятся только с разрешения капитана.

4. Crude oil washing

Crude oil washing is prohibited in the port of Primorsk and must be finished before entering the port.

4. Мойка танков сырой нефтью

В порту Приморск запрещается производить мойку танков сырой нефтью. Такие работы должны быть завершены до прихода танкера в данный порт.

5. Thunderstorm

When thunderstorm is expected all operations shall be stopped, and gas valves and plug-holes closed.

5. Грозовые разряды

При приближении грозы необходимо прекратить все операции, а также закрыть клапаны для пуска газа и спускные отверстия.

6. Gas venting (during loading)

Hydrocarbon gas disposal in the open air is not allowed when wind force is less than 4 knots and when the safety distance (25 meters) is not complied with.

6. Выпуск газов во время погрузки

Выпуск паров углеводородов в наружный воздух не допускается при скорости ветра менее 4-х узлов или если не будет обеспечено выполнение требования, касающегося безопасного расстояния (25м).

7. Gas freeing - Tank cleaning - Repairs

Routine venting of oil tanks is prohibited in the port of Primorsk and annexes.

Cleaning of tanks is prohibited in the port of Primorsk and annexes.

Vessels carrying hazardous bulk goods must be ready to leave berth at any time.

Any maintenance work on the deck, in the pump room, on the hull, and any major dismantling in the engine room are prohibited.

However, some repairs can be allowed with the Loading master's and Dispatcher's consent. A gas-free certificate may be asked for the relevant premises and adjacent premises, and the Loading master will then deliver a hot or cold work permit.

7. Дегазация и очистка танков. Ремонтные работы

В порту Приморск и его акватории запрещается систематическая дегазация топливных цистерн.

В порту Приморск и его акватории запрещается также очистка танков.

Суда с опасными наливными грузами на борту должны находиться в состоянии постоянной готовности к срочному отходу от причала.

Запрещается производить ремонтные работы на палубе, в насосном отделении и на корпусных конструкциях, а также капитальную разборку механизмов в машинном отделении.

Однако мастер по наливу и диспетчер могут разрешить некоторые ремонтные работы. В таком случае может потребоваться выдача сертификата о дегазации тех помещений и прилегающих к ним участков, которые

будут иметь отношение к таким работам, после чего мастер по наливу обычно выдает разрешение на производство огневых или холодных работ.

8. Means of evacuation

During transfers, the lifeboats of vessels should be pushed off, or at least ready for immediate use with as few hands as possible.

8. Средства эвакуации

Во время перекачки спасательные шлюпки судна должны быть отвалены или, по крайней мере, подготовлены к немедленному использованию как можно меньшим количеством членов экипажа.

9. Deballasting - Garbage disposal

Water deballasting from cargo tanks, garbage and waste disposal is strictly prohibited in the port of Primorsk. Plastic bags and any information about bag collecting are available from your agent.

9. Слив балласта и сброс мусора за борт

В порту Приморск запрещены слив водяного балласта из грузовых танков, а также сброс мусора и отходов за борт. Ваш агент обеспечит Вас пластиковыми пакетами и расскажет все о расфасовке мусора.

10. Pollution

Vessels shall take action to avoid any risk of pollution in the port of Primorsk (cemented scuppers, caution when opening sea valves, and so forth).

Segregation between oil and sea in pump room system shall always be ensured by two series- mounted tight valves during loading. When this requirement cannot be met, the Loading master's agreement shall be requested before carrying on operations.

Any pollution of the sea must be immediately reported to Loading master. Call him on VHF 28 channel.

10. Предотвращение загрязнения окружающей среды

На судах должны быть приняты меры по предотвращению загрязнения окружающей среды в районе порта Приморск (зацементировать шпигаты, плавно открывать кингстоны и т.д.).

Разделение во время погрузки нефти и морской воды в водоотливной, осушительной и балластной системе (грузовой системе) насосного отделения должно быть обеспечено с помощью двух последовательно смонтированных плотно обжатых клапанов. Если данное требование будет невыполнимо, то необходимо обратиться к мастеру по наливу по поводу выдачи разрешения на выполнение операций.

О любом загрязнении моря следует немедленно доложить мастеру по наливу. Для его вызова по радио использовать связь УКВ, канал 28.

11. Smoking prohibition.

Masters may fix one, or two closed smoking areas. Everywhere else, smoking prohibition shall be strictly observed.

11. Курение

Курение может быть разрешено только в одном или двух закрытых местах, установленных капитаном. Во всех других местах курить строго запрещается.

12. Gangways - Access to vessel

12. Трапы и доступ у судну

На время (аварийного) вызова должен быть установлен аварийный трап, за которым должно быть установлено тщательное наблюдение.

13. Boiler sweeping

Boiler sweeping is prohibited. Sparking from the funnel must be watched.

13. Осмотр котла

Осмотр котла запрещен. Должно быть установлено наблюдение за появлением искр из дымовой трубы.

14. Crew on board

All vessels should at anytime have adequate crew aboard for disconnecting and leaving berth in case of emergency.

14. Экипаж на борту

В любой момент стоянки судна численность экипажа на его борту должна быть достаточной для отсоединения и обеспечения отхода судна от причала в случае аварии.

15. Bunkering

All particulars of bunker operation are to be reported to the Loading Master. No unberthing operation of bunker ship is allowed until cargo operations are completed.

15. Бункеровка

Мастеру по наливу должна быть предоставлена подробная информация о бункеровочных операциях. Отшвартовка бункеровщика до окончания грузовых операций не допускается.

FIRE NOTICE ПОЖАРНЫЙ НОТИС

INSTRUCTIONS IN CASE OF FIRE DO NOT HESITATE TO RAISE THE ALARM!

**ИНСТРУКЦИИ ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА: БЕЗ КОЛЕБАНИЙ
ПОДНИМИТЕ ТРЕВОГУ!**

**TERMINAL'S FIRE ALARM
ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА НА
ТЕРМИНАЛЕ**

PRIMORSK TRADE PORT LLC

ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

At this terminal the fire alarm signal
is one long sound blast

BERTH _____

На Терминале установлен следующий
сигнал пожарной тревоги:

ПРИЧАЛ _____

один продолжительный сигнал сиреной

IN CASE OF FIRE ON BOARD В СЛУЧАЕ ПОЖАРА НА СУДНЕ

Sound blasts by the ship's whistle not less than 5 continuance each blast of not less than ten seconds.
Подать судовым тифоном не менее чем 5 гудков продолжительностью не менее 10 сек. каждый.

Contact the Terminal.

Telephone number _____

UHF/VHF communication channel _____

Связь с Терминалом

Номер телефона: _____

Канал связи по УКВ/ОВЧ-приемопередатчику канал: _____

SHIP'S ACTIONS

ДЕЙСТВИЯ СУДНА

Fire on your ship:

В случае пожара на вашем судне

- Raise alarm;
- Fight fire and prevent fire spreading;
- Inform terminal;
- Cease all cargo operation and then close all valves;
- Stand by to disconnect arms;
- Bring engines to standby.

- Объявить тревогу;
- Тушить пожар и предотвращать распространение;
- Информировать терминал;
- Прекратить все грузовые операции, затем перекрыть все клапаны грузовой магистрали;
- Подготовиться к отсоединению стендеров;
- Привести двигатели в состояние готовности.

Fire on other ship or ashore

В случае пожара на другом судне или берегу:

- Stand by, and when instructed:
- Cease all cargo operation and then close all valves;
- Disconnect arms;
- Bring engine to stand by and crew ready to unberth судна.

- Подготовиться к следующим действиям:
- Прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны;
- Отсоединить стендеры;
- Привести двигатели и экипаж в состояние постоянной готовности, быть готовым к отходу

ACTIONS OF TERMINAL**Fire on ship :**

- Raise alarm;
- Contact ship;
- Cease all cargo operations and then close all valves;
- Stand by disconnect arms;
- Inform all ships;
- Implement Terminal emergency plan.

ДЕЙСТВИЯ ТЕРМИНАЛА**В случае пожара на судне:**

- Объявить тревогу;
- Связаться с судном;
- Прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны;
- Подготовиться к отсоединению стендеров;
- Информировать все суда;
- Действовать согласно предписаниям аварийного плана Терминала.

**IN THE CASE OF FIRE THE TERMINAL PERSONNEL WILL DIRECT THE
MOVEMENT OF VEHICULAR TRAFFIC ASHORE.****В СЛУЧАЕ ПОЖАРА ПЕРСОНАЛ ТЕРМИНАЛА БЕРЕТ НА СЕБЯ УПРАВЛЕНИЕ
ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА БЕРЕГУ.**

Received
Получено

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

SHIP/ SHORE SAFETY CHECK LIST ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ

Ship's name _____
 Название судна _____
 Berth _____
 Причал _____
 Date of Arrival _____
 Дата прибытия _____
 Time of Arrival _____
 Время прибытия _____

Primorsk Trade Port LLC
 Приморск ООО «Приморский торговый порт»

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (V) the appropriate box. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to taken between the Ship and the Terminal. Where any question is considered to be not applicable then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

A box in the columns "Ship" and "Terminal" indicates that checks shall be carried out by the party concerned.

The presence of the letters A, P or R in the column "Code" indicates the following:

A – any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this Check List or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required.

P – in the case of negative answer the operation should be not carried out without the permission of Port Authority

R – indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

В целях обеспечения безопасности работ необходимо, чтобы на все вопросы был дан утвердительный ответ, помеченный "галочкой" (V) в соответствующем боксе.

В противном случае, после обоснования причины отрицательного ответа, Судну и Терминалу следует достичь соглашения о принятии соответствующих мер предосторожности. Когда какие-либо вопросы не рассматриваются в виду их неприменимости, то в колонку замечаний следует внести соответствующее пояснение.

Если в колонках "Судно" и "Терминал" помещен бокс "?", это означает, что на вопрос должен дать ответ представитель Судна и Терминала соответственно.

Буквы A, P и R в колонке "Код" означают:

A – затрагиваемые в вопросах и достигнутые соглашения должны быть изложены в письменном виде и подписаны обеими сторонами; в случае отрицательного ответа на вопрос, операция не должна проводиться без разрешения администрации порта.

P – в случае отрицательного ответа на вопрос, к выполнению данной операции не следует приступать, если не было выдано соответствующее разрешение администрацией порта.

R – обозначены пункты, которые следует регулярно проверять через согласованные интервалы времени, оговоренные в данной декларации.

Часть А – Жидкие грузы – ОСНОВНОЕ Физическая проверка
Part A - Bulk Liquid Cargoes – GENERAL Physical checks

Наливные грузы – Основные положения Bulk Liquid Cargoes – General	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
1. Имеется ли безопасный проход между судном и берегом? / Is there safe access between ship and shore?	☐		R	
2. Безопасно ли ошвартовано судно? Противокрысиные щиты установлены? / Is the ship securely moored? Are the rat guards putted on?	☐	☐	R	
3. Функционирует ли согласованная система связи судно с берегом. / Is the agreed ship/shore communication system operative?	☐	☐	A R	VHF ch №71 Portable radio ch 28
4. Пожарные концы имеются и надежно закреплены. Emergency towing wires are correctly positioned. Подготовлены ли на баке и корме стальные концы для отвода судна в аварийной обстановке? Are forward and after towing ropes readied for the vessel's release in case of emergency?	☐	☐	R	
5. Судовые пожарные шланги и средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию. / The ships fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.	☐		R	
6. Береговые средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию. / The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.	☐	☐		
7. Судовые грузовые и топливные шланги, трубопроводы и манифолды находятся в хорошем состоянии, надежно оснащены и готовы к планируемой операции. / The ships cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.	☐			
8. Береговые грузовые и топливные шланги, трубопроводы и стендера в хорошем состоянии, надежно оснащены и готовы к планируемой работе. / The terminals cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.		☐		
9. Система перекачки груза надежно изолирована и осушена, чтобы обеспечить безопасное снятие заглушек со стендеров перед начала шланговки. / The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.	☐	☐		
10. Шпигаты на борту надежно закрыты, поддоны на месте и сухие. / Scuppers and 'save alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.	☐		R	
11. Береговые сливные емкости и сливные колодцы постоянно контролируются. / Shore spill containment and pumps are correctly managed.		☐	R	
12. Неиспользуемые соединения судовых грузовых и топливных трубопроводов надежно закрыты и прикреплены всеми болтами. / The ships unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.	☐			
13 Неиспользуемые соединения грузовых и топливных трубопроводов на терминале надежно заглушены и		☐		

прикреплены всеми болтами. / The terminals unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.				
14. Крышки всех грузовых, балластных и топливных танков закрыты. / All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.	☐			As per chief officer information
15. Приемный и сливной клапаны заборной воды, если таковые не используются, закрыты и, судя по внешнему виду, обжаты. / Sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly secured.	☐			
16. Все внешние двери, отверстия и иллюминаторы в надстройке, кладовых и машинного отделения закрыты. Вентиляционные отверстия машинного отделения могут быть открыты. / All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.	☐		R	
17. Судовой план борьбы с пожаром должен быть помещен вне надстройки. / The ship's emergency fire control plans are located externally.	☐			
Если судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертных газов (СИГ), то следует провести физические проверки по следующим пунктам: If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked:				
Система инертных газов Inert Gas System	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
18. Стационарные судовые самописцы систем контроля давления инертного газа и содержания O ₂ в грузовых танках находятся в рабочем состоянии. / Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.	☐		R	
19. В атмосфере всех грузовых танков поддерживается положительное давление, а содержание кислорода в ней составляет 8% или менее. / All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.	☐		P R	
ЧАСТЬ В – Наливные грузы. Общие положения – Словесное подтверждение PART 'B' - BULK LIQUID GENERAL - VERBAL VERIFICATION				
Наливные грузы – Общие положения Bulk Liquid Cargoes –General	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
20. Судно готово двигаться своим ходом. / The ship is ready to move under its own power.	☐		P R	
21. На судне организована палубная вахта и осуществляется адекватный контроль за проведением операций на судне и на терминале. / There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal.	☐	☐	R	
22. Обеспечено ли на борту и берегу присутствие персонала в количестве, достаточном для выполнения действий в аварийной ситуации. / There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.	☐	☐	R	
23. Процедуры по погрузке/выгрузке груза, топлива и балласта согласованы. /	☐	☐	A R	

The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed				
24. Сигнал тревоги и остановки всех операций на судне и берегу известен и понят. / The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood	☐	☐	A	See shore safety notice
25. Предоставлен MSDS по запросу. / Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.	☐	☐		
26. Указаны и осознаны ли опасности, связанные с наличием токсичных веществ в данном грузе? / The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.	☐	☐		Содержание H2S H2S Content Benzene Content Содержание бензола
27. Наличие Международного пожарного соединения обеспечено. / An International Shore Fire Connection has been provided.	☐	☐		
28. Согласованная система вентиляции танков будет обязательно использоваться. / The agreed tank venting system will be used.	☐	☐	A R	Метод Method
29. Согласованы ли требования для погрузки закрытым способом. / The requirements for closed operations have been agreed.	☐	☐	R	
30. Функционирование системы вакуумных предохранительных клапанов проверено. / The operation of the P/V system has been verified.	☐			
31. Если линия возврата паров соединена, то согласован ли режим ее эксплуатации. / Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.	☐	☐		
32. Сигналы превышения уровня груза работают и проверены. / Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.	☐		A R	
33. Находятся ли на штатном месте соответствующие средства для заземления судна с берегом. / Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection.		☐		
34. Береговые линии оборудованы невозвратными клапанами, а если не оборудованы, то меры по предотвращению оттока груза обсуждены. / Shore lines are fitted with a nonreturn valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed.		N/A		
35. Помещения для курения обозначены, и правила курения соблюдаются. / Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.	☐	☐	A R	Места, отведенные для курения Rooms Nominated smoking rooms
36. Правила использования источников открытого огня соблюдаются. / Naked light regulations are being observed	☐	☐	A R	
37. Соблюдаются ли установленные правила использования телефонной связи судно/берег, мобильных телефонов и пейджеров. / Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.	☐	☐	A R	
38. Используются ручные фонари одобренного типа. / Hand torches (flashlights) are of an approved type.	☐	☐		
39. Стационарные УКВ р/с и АИС переведены в режим пониженной мощности или выключены. / Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.	☐			
40. Используются портативные УКВ/СВЧ передатчики одобренного типа. /	☐	☐		

Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.				
41. Заземлены ли антенны основного радиопередатчика судна и отключены ли радиолокаторы. / The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.	☐			
42. Электрические кабели, подсоединенные к портативному электрическому оборудованию в пределах опасной зоны, отсоединены от источника питания. / Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.	☐	☐		
43. Воздушные кондиционеры оконного типа отсоединены. / Window type air conditioning units are disconnected.	☐			
44. Положительное давление внутри помещений постоянно поддерживается. / Positive pressure is being maintained inside the accommodation.	☐			
45. Приняты меры по обеспечению достаточной механической вентиляции в насосном отделении. / Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.	☐		R	
46. Предусмотрены средства для эвакуации людей в случае аварии. / There is provision for an emergency escape.	☐	☐		
47. Согласованы максимально допустимые скорость ветра и волнение в процессе выполнения операций. / The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed.	☐	☐	A	Остановить операции при: / Stop cargo at: 45 Knots (24,5 m/s)
48. Протокол по безопасности согласован между судовым офицером по безопасности и ответственным за безопасность портовых сооружений, если потребуется. / Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.	☐	☐	A P	

Если судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертных газов (СИГ), то следует провести проверки по следующим пунктам:
If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed.

Система инертных газов Inert Gas System	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
49. СИГ исправно функционирует. / The IGS is fully operational and in good working order.	☐		P	
50. Палубные затворы, или эквивалентные им средства, исправны. / Deck seals, or equivalent, are in good working order.	☐		R	
51. Жидкость в вакуумных прерывателях находится на должном уровне. / Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.	☐		R	
52. Стационарные и портативные анализаторы кислорода откалиброваны и работают надлежащим образом. / The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.	☐		R	
53. Все клапаны СИГ для отдельных танков (если установлены) правильно настроены и закрыты. / All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.	☐		R	
54. Весь персонал, ответственный за проведение грузовых операций, проинформирован о том, что в	☐			

случае выхода из строя системы хранения и подачи инертных газов, выгрузка должна быть остановлена, а терминал проинформирован соответственно. /
All personnel in charge of cargo operations are aware that in case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised.

Declaration.
Заявление.

We have checked, where appropriate jointly, the items on this Check-List, and satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge, and arrangements have been made to carry out repetitive checks as necessary. We also agreed that those items which in the letter 'R' in the column 'Code' should be re-checked at intervals not exceeding 4 hours.

Заявление.

Настоящим подтверждается, что мы ответили на все вопросы, включенные в данный лист контроля, а там где это требовалось, подготовили совместные ответы. При этом мы убедились в том, что сделанные нами отметки соответствуют действительному положению дел и в том, что во всех необходимых случаях была произведена подготовка к проведению повторных проверок. Мы также пришли к соглашению относительно того, что на вопросы, отмеченные буквой «R» в колонке «Код», следует регулярно отвечать не реже чем через 4 часа.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

**ACKNOWLEDGEMENT OF REPETITIVE SHIP/SHORE SAFETY CHECKS
ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ СИСТЕМАТИЧЕСКИХ ПРОВЕРОК ПО
БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ/БЕРЕГУ**

[illegible]

Repetitive checks of those items coded R on ISGOTT Ship/Shore Safety Checklist must be carried out at intervals not exceeding that agreed in the signed declaration. The interval may be shortened at the request of shore or if circumstances such as adverse weather require more frequent checks.

Согласно Руководству ISGOTT выполнение каждого из пунктов Листов контроля безопасности на судне/берегу с пометкой R должно проверяться с периодичностью, оговоренной в совместно подписанном заявлении. В зависимости от обстоятельств (например, ухудшение условий погоды) или по просьбе представителей берега такие проверки могут проводиться чаще.

If Terminal representatives do not carry out repetitive checks at agreed intervals, either independently or in conjunction with OOW this fact should be reported to the shore control and a suitable Port Log Book entry made.

В случае невыполнения представителем терминала договоренности, касающейся периодичности таких проверок, независимо от того, проводились ли данные проверки с участием или без участия вахтенной службы, контрольному органу на берегу должно быть представлено соответствующее донесение, а сам факт невыполнения этой договоренности должен быть зарегистрирован в вахтенном журнале порта.

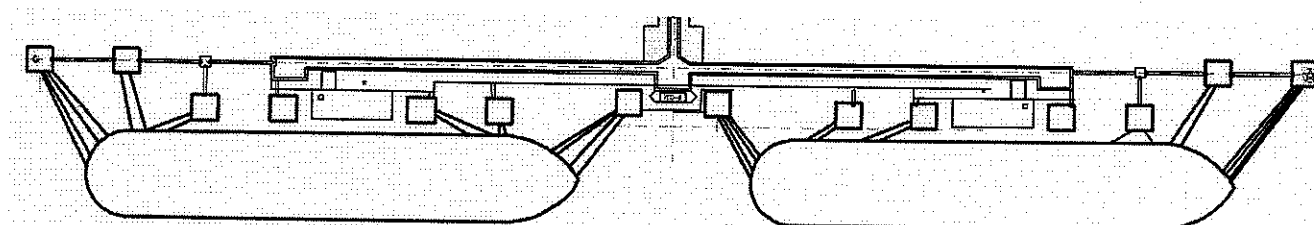
In any case the time of carrying out repetitive checks by ship or shore personnel at intervals as agreed when completing the Ship/Shore Safety Checklist must be recorded in the Port Log Book and any deficiencies or discrepancies noted.

В любом случае в вахтенном журнале порта должно быть указано время проведения периодических проверок персоналом судна или берега с отметкой о соответствии или любом несоответствии договоренности о периодичности таких проверок, достигнутой в процессе заполнения Листа контроля безопасности на судне/берегу.

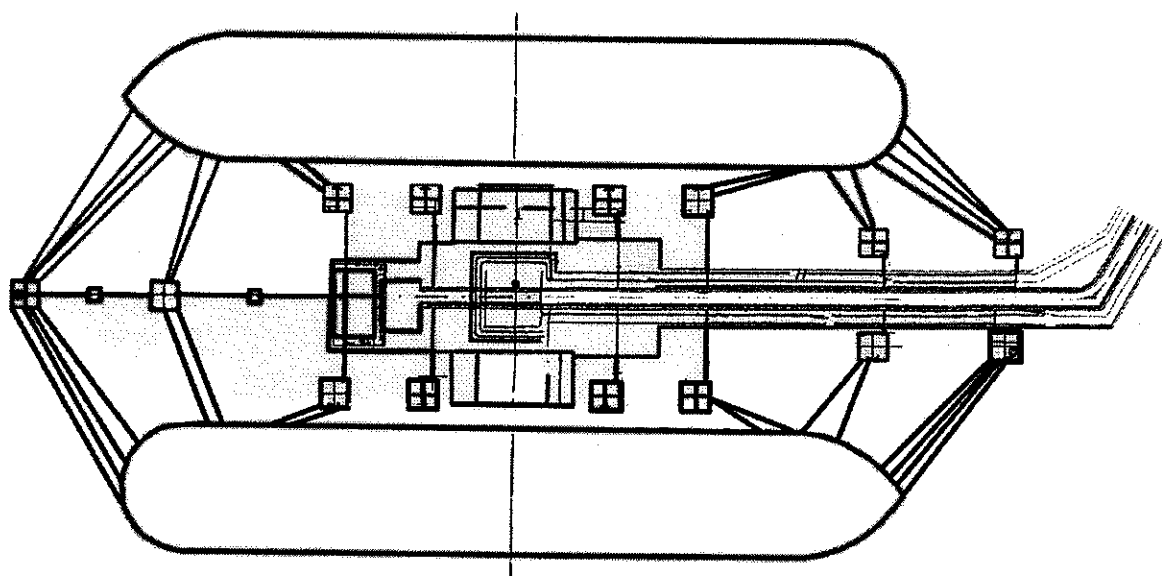
A MOORING PLAN FOR HANDLING OPERATIONS AT PRIMORSK OIL TERMINAL

СХЕМА ШВАРТОВКИ СУДОВ У ПРИЧАЛОВ НЕФТЕНАЛИВНОГО ТЕРМИНАЛА порта ПРИМОРСК

Berths №1,2
Причалы №1,2



Berths № 3,4
Причалы №3,4



С судна, ошвартованного к причалам №№ 1,2,3,4, должно быть подано как минимум по:
4 продольных, 2 прижимных и 2 шпринга с носовой и кормовой части соответственно.
Синтетические пружины швартовых концов должны быть не старше 18 месяцев и не длиннее 11 метров.

The minimum number of vessel's mooring lines to be given to berths №№ 1,2,3,4 will be as follows:
4 head ropes, 2 forward breast ropes and 2 springs – forward quarter;
4 stern ropes, 2 after breast ropes and 2 springs.

Ensure that synthetic tails on wire ropes are definitely not older than 18 months. Tails should not be longer than 11 m.

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**AN AGREEMENT ON CARGO HANDLING OPERATIONS
СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ**

**PART A: GENERAL
ЧАСТЬ А: ИНФОРМАЦИЯ**

Date / Дата _____ Time/Время _____
 Vessel's name / Наименование судна _____
 Cargo name / наименование груза _____
 Cargo quantity (mt) / количество груза (мт) _____
 Cargo grade / класс груза _____
 Cargo density / плотность груза _____

The cargo presents hazard to health because it contains:
 груз является опасным для жизни человека, т.к. содержит:
 acidified oil / benzene / toluene / lead / sulfured hydrogen*
 окислы / бензины / толуол / свинец / сероводород /
 other toxic components _____
 другие токсичные элементы.

* - this sign means to cross out irrelevant option (вычеркнуть ненужное).

Threshold Limit Value (TLV) is _____ ppm.
 предельно допустимая концентрация (ПДК).

Symptoms caused by inhalation of vapours _____
 возможные симптомы отравления при вдыхании паров

The maximum tanker's loading/discharging rate is _____ m³/h.
 максимальная скорость приема/выдачи груза танкером (м³/час)

The maximum throughput of the terminal cargo arms is: _____ m³/h.
 Максимальная пропускная способность грузовых трубопроводов Терминала (м³/час).

The maximum capacity of the shore pumps is: _____ m³/h.
 Макс. производительность береговых насосов (м³/час).

The maximum quantity of the cargo in the shore pipeline is: _____ m³.
 Максимальное количество груза в береговой линии (м³).

The maximum flow rate in the vessel and shore cargo connections must not exceed _____ m/sec.
 Скорость движения груза через соединения не должна превышать (м/сек).

Blowing of the vessel's cargo pipeline to the shore using an inert gas shall be prohibited.
 Запрещено продувать грузовой трубопровод танкера в береговую линию посредством инертного газа.

After loading is completed, the cargo residues in a quantity of _____ m³ shall be transferred from the shore system to the tanker.

После остановки погрузки танкер должен принять остатки груза из береговой системы в количестве _____ (м³).

PART B: AGREEMENT ЧАСТЬ В: СОГЛАСОВАНИЕ

It has been agreed to connect cargo arms in a quantity of _____, with a diameter of _____ mm each,
Согласовано подключение (кол-во) стендеров, с диаметром фланца (мм).

with a total capacity of _____ m³/h for loading/unloading the cargo in a quantity of _____ mt.
и общей производительностью (м³/час) для погрузки/выгрузки груза (мт).

An initial rate of _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Производительность: на начало операции (м³/час) в течение (час, мин)

A maximum rate of _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Рабочая производительность: (м³/ час) в течение (час, мин)

A topping off rate _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Производительность на окончание: (м³/ час) в течение (час, мин) до полной остановки

Pressure up to _____ bars.
Предельное давление (бар, атм.)

Temperature up to _____ °C.
предельная температура (°C)

The signal to start operations will be given from the Tanker / Shore*
Сигнал на начало операции должен быть подан: Танкером/Терминалом

The signal to start tanks change over without making a break in loading will be given from the Tanker _____ min early.
Сигнал при переходе с одного грузового танка на другой без прекращения налива должен быть подан танкером за (мин)

The signal to finish operations will be given from the Tanker/Shore* _____ min early.
Сигнал на окончание операции должен быть подан: Танкером/Терминалом за (мин)

Will loading/discharging* and deballasting / ballasting be carried* simultaneously?
YES/NO*

Производит ли танкер одновременно погрузку/выгрузку и балластировку / дебалластировку?
ДА / НЕТ

* delete as appropriate (вычеркнуть ненужное)

The following signals have been agreed to be used exclusively by the representatives of the Terminal and Vessel to indicate precise remedial actions to be taken during cargo operations:

Следующие согласованные команды должны применяться представителем Терминала и Судна при грузовых операциях:

STAND BY!

ПРИГОТОВИТЬСЯ!

START LOADING/DISCHARGING!

НАЧАТЬ ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ!

SLOW DOWN!

УМЕНЬШИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

SPEED UP!

УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

STOP LOADING/DISCHARGING! * - regular stopping _____ minutes later.

ОСТАНОВИТЬ ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ! - нормальная остановка грузовых операций произойдет через _____ (мин)

* (will be given when an electrical storm is present, when the maximum range of the vessel's movement alongside the berth is exceeded, when a faulty circuit is indicated, when wind speed reaches 24.5 m/s, for specific operational purposes - delete as appropriate)

* (данная команда применяется при: начале грозы, при превышении танкером ограничений по смещению вдоль причала, при обесточивании, при достижении скорости ветра 24,5 м/сек, в случае технической или технологической необходимости - вычеркнуть ненужное)

An **EMERGENCY STOP!** - (only in case of **DEFINITE DANGER, DAMAGE, ACCIDENT** etc.) signal will indicate a REAL DANGER, such as personal injury, equipment failure, communication breakdown, etc., upon giving the password **PUMPS STOP!**

АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА! - (только в случае **РЕАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ, ПОВРЕЖДЕНИЯ, НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ** и т.п.) применять с командой **СТОП НАСОСЫ!**

Note: it should be taken into account that remedial actions to be taken after a signal **EMERGENCY STOP** is given may cause disconnection of cargo arms or cargo equipment failure.

Примечание: АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА может привести к разрыву стендеров и повреждению грузового оборудования, что должно учитываться при принятии решения на подачу данной команды.

PART C: COMMUNICATION
ЧАСТЬ С: СВЯЗЬ

Communication between the Tanker and the Shore will be established on _____ VHF Channel.
УКВ канал (№) согласован для связи между Танкером и Терминалом.

In case of communication breakdown, VHF Channel No _____ will be used.
УКВ канал (№) согласован как запасной.

REMARKS

ANY CHANGE IN THE PROCEDURE SHALL REQUIRE NEW AGREEMENT BY BOTH PARTIES
ЛЮБОЕ ИЗМЕНЕНИЕ В ПРОЦЕДУРАХ ПОДЛЕЖИТ СОГЛАСОВАНИЮ МЕЖДУ СТОРОНАМИ.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

BALLAST WATER DECLARATION
ДЕКЛАРАЦИЯ О БАЛЛАСТНЫХ ВОДАХ

I the undersigned Master of the tanker _____ hereby confirm that ballast water to be discharged from the tanker directly into the Terminal harborage waters in a quantity of _____ mt has been classified as SEGREGATED BALLAST.

(According to MARPOL 73/78, Regulation 1, Item 17, Chapter I, Annex I).

Я, Капитан танкера _____ настоящим удостоверяю, что балластные воды, подлежащие сливу на Терминале в количестве _____ мт классифицированы как ИЗОЛИРОВАННЫЙ БАЛЛАСТ и приняты _____.

(В соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78, Правило 1, пункт 17, Глава I, Приложение I).

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

VESSEL'S REPAIRS ORDER
ЗАЯВКА НА ПРОИЗВОДСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ

Vessel's name _____
Название судна _____
Berth _____
Причал _____
Date _____
Дата _____

To Chief Terminal Dispatcher
Старшему сменному диспетчеру

Dear Sir,

I kindly ask you give me permit of the following repairs to be carried out whilst my vessel is alongside. The repair will/will not immobilize the vessel and will take approximately _____ hours.

Я прошу дать мне разрешение на проведение следующих ремонтных работ в период стоянки судна у причала. В период проведения ремонта, который займет около _____ часов, судно будет иметь/не будет иметь способность двигаться своим ходом.

Nature of repair works:
Вид ремонтных работ:

Signed: _____
Подпись _____ Master Капитан

Permission to carry out the above repairs is **granted/refused**.
Ремонтные работы **разрешены/не разрешены**.

Signed: _____
Подпись _____ Terminal representative/Rank/Name/Date
Представитель Терминала/Должность/ФИО/Дата

Note: Any repairs to be done shall be permitted provided the Regulations for the Safe Working of Vessels whilst at a berth of PRIMORSK TRADE PORT LLC are being complied with.

Примечание: ремонтные работы разрешены при условии соблюдения всех положений «Правил обработки судов у причалов ООО «Приморский Торговый Порт» (Порт Приморск).

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**A RECEIPT FOR PORTABLE RADIO
РАСПИСКА В ПОЛУЧЕНИИ ПЕРЕНОСНОГО РАДИОПЕРЕДАТЧИКА**

I acknowledge the receipt of one portable radio ICOM IC-M 88is serial number ##### (with 1 battery) for the Ship/Shore communications and agree to return the same to the Terminal prior sailing, in good order and condition, fair wear and tear excepted.

The portable radio should be always turned ON.

The communication group of the portable radio is "71"

The terminal's call sign is "Terminal".

If the battery needs replacement, please, contact the terminal.

Я подтверждаю получение одной переносной радиостанции ICOM IC-M 88is, заводской номер ##### (с 1-ой аккумуляторной батареей), для связи судна с берегом, а также свое согласие вернуть терминалу данное устройство в целости и сохранности до отхода судна.

Данный переносной радиопередатчик должен постоянно находиться ВКЛЮЧЕННЫМ.

Групповая связь с помощью данного радиопередатчика осуществляется на канале 71.

Позывной терминала "Терминал".

Для замены аккумуляторной батареи, если в этом возникнет необходимость, свяжитесь, пожалуйста, с терминалом.

Call modes

The ICOM IC-M 88is supports call mode:

Press-To-Talk (PTT) calls are walkie-talkie where the PTT button is pressed whilst talking and released whilst listening.

Режимы вызова

Портативная радиостанция двусторонней связи ICOM IC-M 88is функционирует в режиме: Передача-прием с помощью нажимной переговорной кнопки: в процессе передачи кнопка удерживается в нажатом положении, а в процессе приема кнопка отпускается.

Contact information

Loading master's phone number: 482722

Loading master's phone number: 482872

Dispatcher's phone number: 482900

Above radio returned to terminal in good order and condition.

Loading master

Контактные номера телефонов

Мастер по наливу причал №1-2: 482722

Мастер по наливу причал №3-4: 482872

Диспетчер: 482900

Вышеназванный радиопередатчик возвращен терминалу в исправном состоянии.

Мастер по наливу

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

**LIST OF PHONE NUMBERS/VHF CHANNELS AND EMERGENCY SIGNALS
ПЕРЕЧЕНЬ НОМЕРОВ ТЕЛЕФОНОВ/КАНАЛЫ УКВ СВЯЗИ И АВАРИЙНЫЕ
СИГНАЛЫ (1.7)**

№ п/п	Service Служба	Hours on Duty Часы работы	Phone Телефон	VHF channel УКВ канал	Notes Примечания
1	Inspection State Inspectorate of the Port Инспекция государственного портового контроля	24	+7(812)7188962	16/09/67	Call Sign "Primorsk radio" Позывной «Приморск радио»
2	Primorsk traffic Operator Оператор СУДС	24	+7(812)7188929	68/13	Call Sign "Primorsk -traffic" Позывной «Приморск-траффик»
3	Terminal Duty Manager Сменный диспетчер Компании	24	+7(81370)32337 моб. +7(812)9164844	71/28	Call Sign "Primorsk-port 22" Позывной «Приморск-порт-22»
4	Loading Master Мастер по наливу	24		71/28	Call Sign "Terminal" Позывной «Терминал»
5	Terminal Fire Station РЧН-73 Пожарная часть №73	24	+7(81378)78792		
6	Primorsk Pilot Service Лощманская служба Порта Приморск	24	+7(81370)32337	68	Call Sign "Primorsk-Pilot" Позывной «Приморск -лоцман»

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ:

С берега: СИГНАЛ ЗВУКОВОЙ СИРЕНЫ

С судна: ПЕРЫВИСТЫЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЕ ГУДКИ СУДОВОГО СВИСТКА

EMERGENCY SIGNALS:

Ashore: SOUND OF A SIREN

Aboard: INTERMITTENT SOUND OF LONG BLASTS ON SHIP'S WHISTLE

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

A RECEIPT FOR THE REGULATIONS
РАСПИСКА О ВРУЧЕНИИ ДАННЫХ ПРАВИЛ И ОБЫЧАЕВ

To the Master of the Tanker« _____ »
КАПИТАНУ ТАНКЕРА

Dear Sir,
Господин капитан,

We are sending you a copy of the Terminal Regulations and Information of Primorsk Trade Port LLC, which is designed to provide guidance on operational procedures and the shared responsibility for the terminal operations.

для руководства к действию направляем вам экземпляр «Обычаев терминала ООО «Приморский торговый порт» ».

You are to see over the Regulations and brief the crew on its provisions which shall be subject to compulsory implementation whilst the tanker's stay at the berth.

Вам необходимо изучить эти Обычаи и ознакомить свой экипаж с положениями, обязательными для исполнению на нашем Терминале.

The Loading Master will be present on board your vessel throughout cargo operations, if considered necessary, or on your call for any assistance to be rendered. He reserves the right to abort operations in case of the Regulations disregard or in any event which deviate from normal.

Мастер по наливу Терминала будет находиться на борту Вашего судна во время всего периода грузовых операций в случае необходимости и/или по требованию судна, чтобы оказать Вам содействие и предоставить необходимую информацию. Он имеет право остановить операции в случае нарушения правил, либо в случае возникновения, по мнению Мастера по наливу, небезопасных условий работы.

On behalf of Terminal
От имени Терминала
Loading Master
Мастер по наливу _____

Signature / Подпись

THIS IS TO CONFIRM THAT:

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ:

I, the undersigned Master of the Tanker _____

Я, _____ Капитан танкера « _____ »

Have received a copy of the Terminal Regulations and Information of Primorsk Trade Port LLC, read it and understood.
Подтверждаю получение, понимание и согласие с «Обычаями терминала ООО «Приморский торговый порт».

Signature / Подпись

Date / Дата _____

Time / Время _____ / _____

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**PLAN OF LOADING
ПЛАН ПОГРУЗКИ**

The loading will be stopped by Остановка погрузки будет производиться на	SHIP СУДНО ☐	SHORE БЕРЕГУ ☐
---	--	--

	SHIP / СУДНО		SHORE / БЕРЕГ	
	RATE, m ³ /h / Интенсивность м3/час	DURATION, hrs / Продолжитель- ность, час	RATE, m ³ /h / Интенсивность м3/час	DURATION, hrs / Продолжитель- ность, час
Initial loading rate Начальная интенсивность погрузки				
Main loading rate Максимальная интенсивность погрузки				
Final loading rate Интенсивность погрузки при окончании погрузки				

Quantity of cargo requested by ship, mt Количество груза, запрошенное судном, мт	in vac ☐ , in air ☐ в вакууме , в воздухе
---	--

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

PRELIMINARY SHORE INFORMATION ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ НА БЕРЕГУ	Updated Shore Information Оперативные данные, полученные с берега	
	Date / Дата	
	Time / Время	
	C/O Signature Подпись лица, через C/O	
Max. quantity of cargo, mt in vac. Макс. кол-во, мт в вак.		
Density at 15°C, t/m ³ Плотность при 15°C, т/м3		
Density at 20°C, t/m ³ Плотность при 20°C, т/м3		
Temperature, °C Температура, °C		

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

MATERIAL SAFETY DATA SHEET REBCO

**ПАСПОРТ БЕЗОПАСНОСТИ ВЕЩЕСТВА (МАТЕРИАЛА)
РОССИЙСКАЯ ЭКСПОРТНАЯ СМЕСЬ СЫРОЙ НЕФТИ (REBCO)**

1. PRODUCT COMPOSITION

C1 to C3 hydrocarbons	0.5 % by volume
C4 hydrocarbons	2.0 % by volume
Residue of complex hydrocarbons	97.5 % by volume
Sulphur Compounds	< 2 % by volume
Hydrogen Sulphide in liquid phase	< 10 ppm by volume

1. СОСТАВ МАТЕРИАЛА

Углеводороды C1 - C3	0.5 % объемн. Volume
Углеводороды C4	2.0 % объемн.
Остаток многоядерных углеводородов	97.5 % объемн.
Сернистые соединения	< 2 % объемн.
Сероводород в жидкой фазе	< 10 млн -1 объемн.1

2. HAZARD IDENTIFICATION

RISK PHRASES: Highly flammable; Harmful by inhalation, in contact with skin and if swallowed; Irritating to eyes.

SAFETY PHRASES: Keep away from sources of ignition - NO SMOKING / Do not breathe fumes or vapour / After contact with skin, wash immediately with plenty of soap and water / Take precautionary measures against static discharge / Wear suitable protective clothing, gloves and eye/face protection / Where necessary wear an organic vapour or use self-contained breathing apparatus.

2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОПАСНОСТИ

ВИД РИСКА: Легко воспламеняется. Вреден при вдыхании, попадании на кожу и проглатывании; раздражает слизистые оболочки глаз.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ: Держать вдали от источников воспламенения – НЕ КУРИТЬ/Не вдыхать пары/При попадании на кожу промыть пораженный участок большим количеством воды с мылом/Предотвращать возникновение зарядов статического электричества/Надеть подходящие защитную одежду, перчатки и обеспечить защиту глаз/лица/при необходимости надеть респиратор или автономный дыхательный аппарат.

3. FIRE FIGHTING MEASURES

Flash point < 50°C; Any spillage should be regarded as potential fire risk.

EXTINGUISHING MEDIA

Dry powder, foam, carbon, dioxide of water fog. Water may be ineffective on the flames, but should be used to keep fire exposed containers cool and protect personnel.

3. МЕРЫ ПОЖАРОВЗРЫВОБЕЗОПАСНОСТИ

Температуры вспышки менее 50°C. Следует считать, что любой разлив материала связан с риском возникновения пожара.

СРЕДСТВА ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ

Сухой порошок, пена, дисперсированный диоксид углерода. Применение вода может быть неэффективным при факельном горении материала. Воду следует использовать для охлаждения емкостей, попавших в огонь, и защиты персонала.

4. PHYSICAL AND CHEMICAL PROPERTIES

Boiling point below ambient to 400 OC Pour point approx. -24 OC Density at 15 OC 0.8630 Solubility in water negligible.

4. ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА

Точка кипения: от температуры ниже температуры окружающей среды до 400°C. Температура потери текучести - 24°C. Плотность при 15°C –0,8630. Ничтожно малая растворимость в воде.

5. STABILITY AND REACTIVITY

Stable at ambient temperatures. Hazardous polymerization reactions will not occur.

CONDITIONS TO AVOID - Sources of ignition

MATERIALS TO AVOID - Contact with strong oxidizing agents

HAZARDOUS DECOMPOSITION PRODUCTS - Incomplete combustion will generate smoke, carbon dioxide and hazardous gases, including carbon monoxide.

5. СТАБИЛЬНОСТЬ И ХИМИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ

УСТОЙЧИВ ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. Не вступает в опасную реакцию полимеризации.

ПРОВОЦИРУЮЩИЕ ФАКТОРЫ: ИСТОЧНИКИ ВОСПЛАМЕНЕНИЯ. Контакт с сильными окислителями.

ОПАСНЫЕ ПРОДУКТЫ РАЗЛОЖЕНИЯ: Частичное разложение сопровождается образованием дыма, диоксида углерода и опасных газов, в том числе монооксида углерода.

6. ECOLOGICAL INFORMATION

MOBILITY — Spillages may penetrate the soil causing ground water contamination.

PERSISTENCE AND DEGRADABILITY — This product is inherently biodegradable.

AQATIC TOXICITY — Harmful to aquatic organisms / Spill may form a film on water surfaces causing physical damage to organisms. Oxygen transfer could also be impaired. / May cause long term effects in the aquatic environment.

6. ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

ПОДВИЖНОСТЬ — разлившийся материал может проникнуть в почву и загрязнить грунтовые воды.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЯ И РАЗЛОЖЕНИЕ — разлагается под действием бактерий.

ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ВОДНУЮ СРЕДУ — Вреден для обитающих в воде организмов/при разливе образует пленку на поверхности воды, что приводит к физическому уничтожению обитающих в воде организмов. Передача кислорода также может оказать вредное воздействие/Вредное воздействие на водную среду может быть продолжительным.

7. OTHER INFORMATION

Health and safety precautions and environmental advice noted in this data sheet may not be accurate for all individuals and / or situations. It is user's obligation to evaluate and use this product safely and to comply with all applicable laws and regulations. No statement made in this data sheet shall be construed as a permission, recommendation or authorization given or implied to practice any patented invention without a valid license. The JSC "TRANSNEFT" and its subsidiary shall not be responsible for any damage or injury resulting from abnormal use of the material, from any failure to adhere to recommendations, or from any hazards inherent in the nature of the material.

Special is to be drawn to the H₂S (Hydrogen Sulphide) awareness, due to the blending of different crudes, an increase in the allowable content of less than 10 ppm may appear during loading.

Rescues, wearing breathing apparatus, should remove the victim immediately to fresh air and artificial respiration should be applied.

Resuscitators should be readily available whenever crude containing H₂S is handled.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Вышеприведенная информация о мерах безопасности и мерах по охране здоровья, а также о воздействии на окружающую среду может варьироваться в зависимости от обстановки в каждом конкретном случае. Пользователь обязан произвести оценку характеристик данного материала для его использования согласно действующим правилам и законам. Никакое из приведенных выше заявлений не должно быть истолковано или использовано на практике как нововведенные и запатентованные рекомендации или разрешения без наличия на то законного разрешения. Компания ТРАНСНЕФТЬ и ее филиалы не несут ответственности за любой ущерб, причиненный вследствие ненадлежащего использования данного материала, невыполнения соответствующих рекомендаций или опасного воздействия данного материала.

Особое внимание следует обратить на то, что во время погрузки продукта, состоящего из различных сортов сырой нефти, содержание сероводорода может превысить допустимую норму в 10 млн –1.

Для эвакуации пострадавших спасатели должны надеть дыхательный аппарат. Пострадавшего выводят на свежий воздух и делают ему искусственное дыхание.

Реанимационное оборудование должно быть подготовлено к немедленному использованию во время перегрузки сырых нефтей, содержащих сероводород.

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

To: the Master of m/t to whom it may concern

Капитану _____ танкера _____

**NOTIFICATION
УВЕДОМЛЕНИЕ**

Dear Sirs,
Господин капитан,

In accordance with the " Statutory Regulations of the Port Primorsk" You have to comply with the following requirements of the vessel's safe loading:

В соответствии с Обязательными постановлениями по морскому торговому порту Приморск Вы должны будете соблюдать следующие требования в процессе загрузки Вашего судна:

1. The Master shall be responsible for keeping the originally set ship's position at the berth in course of loading operations. Orders of the Loading Master to bring the ship closer to the berth to tighten the mooring lines in order to prevent the accidental detachment of cargo arms and spillage of oil shall be obligatory for Master (item 4.4.9. of Regulations).

1. Во время погрузки капитан обязан удерживать судно в заданном положении вдоль причала. Капитан обязан выполнять команды мастера по наливу о необходимости подвести судно к причалу, подобрать ослабленные швартовы в целях предотвращения самопроизвольного отсоединения стендеров и разлива нефти (см. пункт 4.4.9 Обязательных постановлений).

2. Shifting of the ship alongside the berth shall only be carried out with tug assistance and with pilot assistance. The number of tugs is to be determined by the Master and as agreed with the pilot (item 4.5.3. of the Regulations).

2. Перемещение судна вдоль причала должно производиться только с привлечением буксиров и лоцмана. Количество буксиров определяется капитаном и согласовывается с лоцманом (см. пункт 4.5.3 Обязательных постановлений).

3. It is forbidden to shift the vessel along the berth using mooring lines (item 4.5.4. of the Regulations).

3. Запрещается перемещать судно вдоль причала с использованием швартовых канатов (см. пункт 4.5.4 Обязательных постановлений).

4. It is forbidden to drain water from main deck overboard into harbour area (item 4.7.4.1. of the Regulations).

4. В пределах акватории порта запрещается сливать за борт воду с главной палубы (см. пункт 4.7.4.1 Обязательных постановлений).

Due to above mentioned facts, I hold You fully responsible for all the time lost, costs and expenses which can arise from failure to comply with the above requirements.

Принимая во внимание вышеизложенное, на Вас возлагается ответственность за любую задержку/приостановку погрузки и возмещение расходов, связанных с нарушением вышеперечисленных требований.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

CERTIFICATE OF THE VESSEL'S VALVES SEALING

The list of the sealed valves, stop valves, sea chests which
are designed for bilge (oily waters) pumping

АКТ О ЗАКРЫТИИ И ОПЛОМБИРОВАНИИ КЛАПАНОВ НА СУДНЕ

Перечень опломбированных клапанов, стопорных клапанов и клапанов кингстонов,
предназначенных для откачивания трюмной (нефтедержущей) воды

No.	List of sealed valves Опломбированные клапаны	Date Дата	Time Время	Remarks Примечание
1				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
2				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
3				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
4				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
5				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
6				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
7				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

Ship's name _____
 Название судна _____
 Berth _____
 Причал _____
 Date of Arrival _____
 Дата прибытия _____

CARGO CALCULATIONS SUMMARY
ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СУДОВЫХ ЗАМЕРОВ

Gross Volume Loaded / Объём погруженный, m ³	Weight Loaded / Масса погруженная, mt in vac	Name, Signature / Фамилия, подпись
Shore / Терминал		
GVL:	B/L:	
Temperature, °C:		
Vessel / Судно		
	VEF:	
	WEIGHT:	
	WEIGHT (VEF):	
Surveyor / Сюрвейер		
	VEF:	
	ASTM:	
	ASTM (VEF):	
	GOST:	
	GOST (VEF):	
Surveyor / Сюрвейер		
	VEF:	
	ASTM:	
	ASTM (VEF):	
	GOST:	
	GOST (VEF):	

ПЛАН ТЕРМИНАЛА (ПУТИ ЭВАКУАЦИИ)
PLAN OF TERMINAL (ESCAPE ROUTES)

