

**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**

«УТВЕРЖДАЮ»

Генеральный директор ООО «ПТП»



С.В. Волынец
2018 г.

**РУКОВОДСТВО ПО ОБРАБОТКЕ СУДОВ НА
МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ, ЭКСПЛУАТИРУЕМОМ
ООО «ПТП»**

Р-07-ПТП-005-18

**Приморск
2018 г.**

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕАМБУЛА.....	4
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	4
2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	5
3. СОКРАЩЕНИЯ.....	7
4. ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ.....	7
5. ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ.....	9
5.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	9
5.2 РАБОЧИЕ ДНИ.....	9
5.3 КЛИМАТИЧЕСКИЕ И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ.....	9
5.4 ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ.....	10
5.5 РАСПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА.....	10
5.6 ЗОНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТЕРМИНАЛА.....	10
5.7 СООРУЖЕНИЯ ТЕРМИНАЛА.....	11
5.8 ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ.....	12
5.9 ОТВЕСТВЕННЫЙ ЗА ПОГРУЗКУ ПЕРСОНАЛ	13
5.10 ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ.....	13
6. УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОДХОДА И ОБРАБОТКИ СУДНА.....	14
6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	14
6.2 ИНФОРМАЦИЯ О ПРИХОДЕ СУДНА.....	17
6.3 ПОДАЧА НОТИСА О ГОТОВНОСТИ.....	18
6.4 СВЯЗЬ.....	18
6.5 ПОДХОД В ТОЧКУ ПРИЕМА ЛОЦМАНА	18
6.6 ПРИБЫТИЕ В ТОЧКУ ПРИЕМА ЛОЦМАНА	19
6.7 ПОДХОД СУДНА К ПРИЧАЛАМ ПТП.....	19
6.8 БУКСИРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, СУДА АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ.....	19
6.9 ПОГОДНЫЕ КРИТЕРИИ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ.....	21
6.10 ШВАРТОВКА.....	21
6.11 ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДНА.....	27
6.12 ОТШВАРТОВКА.....	27
6.13 ОБРАЩЕНИЕ С БАЛЛАСТОМ.....	27
6.14 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ.....	28
7. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ.....	29
7.1 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.....	29
7.2 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ НА ТЕРМИНАЛЕ ПТП.....	30
7.3 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НА ТЕРМИНАЛЕ ПТП.....	33
7.4 ПРОЦЕДУРЫ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.....	34
8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ РАБОТЕ В УСЛОВИЯХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР.....	36
8.1 ПЛАВАНИЕ КРУПНОТОННАЖНЫХ ТАНКЕРОВ В ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ..	36
8.2 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БУКСИРОВ ПРИ ПОДХОДЕ И ОТХОДЕ ОТ ПРИЧАЛА В ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ.....	37
8.3 ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ.....	38
9. МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА.....	39
10. МЕРЫ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ АКТАМ НЕЗАКОННОГО	

ВМЕШАТЕЛЬСТВА.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....	42
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	43
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.....	44
ПРИЛОЖЕНИЕ 4.....	45
ПРИЛОЖЕНИЕ 5.....	53
ПРИЛОЖЕНИЕ 6.....	55
ПРИЛОЖЕНИЕ 7.....	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 8.....	68
ПРИЛОЖЕНИЕ 9.....	69
ПРИЛОЖЕНИЕ 10.....	73
ПРИЛОЖЕНИЕ 11.....	76
ПРИЛОЖЕНИЕ 12.....	77
ПРИЛОЖЕНИЕ 13.....	78
ПРИЛОЖЕНИЕ 14.....	79
ПРИЛОЖЕНИЕ 15.....	80
ПРИЛОЖЕНИЕ 16.....	81

ПРЕАМБУЛА

Политика ООО «ПТП» в области обеспечения безопасности при проведении грузовых операций основана на соблюдении международных и национальных требований, применяемых к деятельности морских портов, эксплуатации гидротехнических сооружений, к морским и речным судам, включая требования, предъявляемые к составу и квалификации экипажей.

ООО «ПТП» поддерживает все усилия, направленные на обеспечение безопасности при проведении грузовых операций, выполнение требований безопасности мореплавания, безопасности обслуживания судов в порту, обеспечение промышленной, пожарной, экологической безопасности и сохранности окружающей среды.

ООО «ПТП» проводит политику унификации своих требований с требованиями других стивидорных компаний.

Настоящее Руководство разработано с учетом географических особенностей, климатических условий морского порта Приморск, конструктивных особенностей гидротехнических сооружений терминала, опыта эксплуатации причалов ООО «ПТП», и не заменяет собой «Обязательные постановления в морском порту Приморск» и иные нормативно-правовые акты.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» (далее по тексту «Руководство») разработано в соответствии с требованиями международных конвенций и договоров, российского законодательства (кодексов, законов, иных нормативно-правовых актов и правил), относящихся к эксплуатации морского транспорта, гидротехнических сооружений, а также деятельности морского порта, включая, но не ограничиваясь: организацию грузовых операций, обслуживание судов в порту и обеспечение промышленной, пожарной, экологической, антитеррористической безопасности, безопасности мореплавания, безопасности опасных производственных объектов, в соответствии с рекомендациями «Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов» (ISGOTT), «Международного форума нефтяных компаний» (OCIMF) и на основании регламента «Порядок обработки морского тоннажа, перевалки нефти и нефтепродуктов, обеспечения экологической безопасности при дебалластировке судов, приема с судов нефтесодержащих, сточных вод и судовых отходов в ООО «Транснефть-Порт Приморск» (Перечень нормативно-технических документов, раздел 4 Руководства).

1.2. Настоящее Руководство предназначено для ознакомления капитанов морских судов, прибывающих для обслуживания на морской терминал, эксплуатируемом ООО «ПТП» (далее ПТП), либо находящихся в зоне безопасности морского терминала, эксплуатируемого ПТП (далее терминал), а также всех участников процесса обслуживания морских судов на терминале и осуществления грузовых операций в целях обеспечения безопасности выполнения швартовных и грузовых операций.

1.3. Руководство определяет порядок и условия безопасной эксплуатации терминала ПТП при подходе судов к указанному терминалу и обработке судов на нем.

1.4. Официальный язык, используемый на терминале ПТП: русский.

1.5. На территории ПТП функционирует зона таможенного контроля и пункт пропуска через государственную границу – морской порт Приморск. Порядок осуществления государственного контроля в морском пункте пропуска Приморск определен «Технологической схемой организации пропуска через государственную границу РФ лиц, транспортных средств, товаров, грузов и животных в морском пункте пропуска Приморск» и иными применимыми положениями действующего законодательства.

1.6. Деятельность транспортно-экспедиторских, агентских, сюрвейерских, шипчандлерских компаний и иных организаций, связанных с обслуживанием судов у грузовых причалов, эксплуатируемых ПТП, осуществляется на основании договоров, неотъемлемой

частью которых является настоящее Руководство и иные нормативные документы ПТП, регламентирующие порядок осуществления деятельности в зоне безопасности терминала ПТП.

1.7. Загрязнять воды Российской Федерации в любой форме противозаконно. В случае незаконного сброса загрязняющих веществ любого вида, капитан и владельцы судов могут быть привлечены к административной или уголовной ответственности Российскими органами власти.

1.8. В целях реализации положений п. 1.6 настоящего Руководства и соответствующих договоров судну, прибывающему впервые на терминалы ПТП, через агента направляется настоящее Руководство для ознакомления капитана судна. Факт ознакомление капитана судна с Руководством подтверждается подписанием капитаном судна «Расписки о вручении Руководства» (Приложение № 1) (далее – Расписка) (Приложение №1). Копию данной расписки капитан судна направляет в ПТП самостоятельно или через агента с комплектом информационных документов, направляемых стивидору до прихода судна. Оригинал данной расписки капитан судна передает представителю терминала непосредственно или через агента

1.9. **Капитан судна при любых обстоятельствах несет персональную ответственность за безопасность своего судна и экипажа, безопасность мореплавания, проведение грузовых операций, за соблюдение всех соответствующих законов, правил и требований, по основаниям, предусмотренным законодательством.**

2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем документе использованы следующие термины с соответствующими определениями:

2.1. **авария на морском транспорте:** опасное происшествие на морском судне, приведшее к пожару или взрыву, выбросу или сбросу опасных химических или биологических веществ, выбросу или выходу радиоактивных веществ или ионизирующих излучений в атмосферу или в водный объект.

2.2. **чрезвычайная ситуация:** обстановка на определенной территории (акватории), сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

2.3. **разлив нефти (нефтепродуктов):** любой сброс и поступление нефти (нефтепродуктов), произошедший как в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, так и при транспортировке нефти (нефтепродуктов), при строительстве или эксплуатации объекта, а также в процессе производства работ.

2.4. **морской терминал:** совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и/или используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и/или обслуживания пассажиров. В настоящем Руководстве под термином «морской терминал» понимается морской терминал, эксплуатируемый ПТП.

2.5. **оператор морского терминала:** транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и/или обслуживание пассажиров.

2.6. **гидротехнические сооружения:** плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов, за исключением объектов централизованных систем горячего водоснабжения,

холодного водоснабжения и (или) водоотведения, предусмотренных Федеральным законом от 7 декабря 2011 года N 416-ФЗ "О водоснабжении и водоотведении».

2.7. **причал:** портовое гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и обслуживания судов, обслуживания пассажиров, в том числе посадки их на суда и высадки их с судов, осуществления операций с грузами.

2.8. **акватория морского порта:** водное пространство в границах морского порта.

2.9. **балластные воды:** воды, которыми заполняют балластные танки судна для улучшения его остойчивости и смещения центра тяжести в нужном направлении.

2.10. **гроза:** атмосферное явление, связанное с развитием мощных кучево-дождевых облаков, сопровождающееся многократными электрическими разрядами между облаками и земной поверхностью, звуковыми явлениями, сильными осадками, нередко с градом.

2.11. **шторм:** длительный очень сильный ветер со скоростью свыше 20 м/с, вызывающий сильные волнения на море и разрушения на суше.

2.12. **боновые заграждения:** плавучие заграждения, служащие для ограничения распространения чего-либо по поверхности воды.

2.13. **танкер:** морское или речное грузовое судно, предназначенное для перевозки наливных грузов.

2.14. **дедвейт:** количество груза, бункера и запасов, которые способно принять судно, т.е. его грузоподъемность; выражается в метрических тоннах.

2.15. **карга-план:** план погрузки танкера, где указывается начальная, основная и завершающая производительность, заявленный объем к погрузке и какой стороной (берег-судно) будет инициироваться остановка погрузки.

2.16. **стендер:** устройство, предназначенное для присоединения грузовых трубопроводов к танкеру при выполнении погрузочно-разгрузочных операций на морском терминале.

2.17. **клинкет:** задвижной клапан, применяемый на судах и в трубопроводах.

2.18. **ключ:** направляющее устройство для проводки швартова через судовой фальшборт или какой-либо другой барьер.

2.19. **кормовые продольные швартовы:** швартовы, подаваемые на берег с кормовой оконечности или юта, часто под углом 45° к диаметральной плоскости.

2.20. **носовые продольные швартовы:** швартовы, подаваемые на берег с носовой оконечности или бака, часто под углом около 45° к диаметральной плоскости.

2.21. **прижимные швартовы:** швартовы, поданные на берег под углом, близким к 90° относительно диаметральной линии.

2.22. **шпринги:** швартовы, подаваемые почти параллельно диаметральной линии, их предназначение заключается в предотвращении перемещения (продольного сноса) судна вдоль причала. Носовые шпринги предотвращают перемещение носовой части, кормовые – кормовой.

2.23. **пожарный трос:** стальной швартов, спущенный до уровня 1 м от поверхности воды с морской стороны судна в целях облегчения его буксировки в случае аварии.

2.24. **швартовная тумба:** вертикальная колонка, на которую может быть заведен огон швартова.

2.25. **план охраны портового средства:** план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны на территории портового средства.

2.26. **план охраны судна:** план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны.

2.27. **лицо командного состава, ответственное за охрану судна:** лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану.

2.28. **нефть:** жидкая природная ископаемая смесь углеводородов широкого физико-химического состава, соответствующая требованиям ГОСТ Р 51858.

2.29. **нефтепродукт:** готовый продукт, полученный после переработки нефти, газоконденсатного, углеводородного и химического сырья, удовлетворяющий всем требованиям нормативно-технической документации.

2.30. **screening (скрининг):** единовременная предварительная оценка рисков судна, осуществляемая терминалом после запроса на подтверждение обработки судна посредством сбора и анализа информации о данном судне, с использованием различных информационных баз данных.

3. СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем документе применены следующие сокращения:

АНВ – акт незаконного вмешательства;

АСС - аварийно-спасательная служба;

ГТС – гидротехнические сооружения;

ИГПК – инспекция государственного портового контроля;

ИМО – Международная морская организация;

ПТП – общество с ограниченной ответственностью «Приморский торговый порт»;

РП – резервуарный парк;

РСУДС – региональная служба управления движением судов;

СИГ – система инертных газов;

СЛВ – сборщик льяльных вод;

СНО – средства навигационного оборудования;

ССОО – судовая система охранного оповещения;

СЭУ – судовая энергетическая установка;

СУДС – служба управления движением судов;

ТВЛ – точка встречи лоцмана.

4. ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ

4.1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS).

4.2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973 год, измененная протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78).

4.3. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (КГО/CLC). Заключена в г. Брюсселе 29.11.1969, изменена 27.11.1992.

4.4. Конвенция N 152 Международной организации труда «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах» (МОТ-152). Заключена в г. Женеве 25.06.1979.

4.5. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). Принят 12.12.2002, изменен 20.05.2005.

4.6. Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT), рекомендовано к выпуску Федеральной службой по надзору в сфере транспорта Минтранса России (письмо 10.20-1/223 от 07.02.2007).

4.7. Предупреждение несчастных случаев на судне в море и в порту. Свод правил Международной организации труда, Женева, 1996 год.

4.8. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

4.9. «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ.

4.10. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).

4.11. Закон от 01.04.1993 № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации».

4.12. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

4.13. Федеральный закон № 116 от 21.07.1997 «О промышленной безопасности опасных производственных объектов».

4.14. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

4.15. Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

4.16. Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности морского транспорта».

4.17. Постановление Правительства РФ от 14.11.2014 № 1189 «Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

4.18. Приказ Минтранса РФ от 26.10.2017 № 463 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним».

4.19. Приказ Минтранса России от 15.01.2013 № 5 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск».

4.20. Приказ Минтруда России от 05.06.2014 N 367н «Об утверждении Правил по охране труда на судах морского и речного флота».

4.21. РД 31.35.10-86 «Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий».

4.22. РД 31.3.01.01-93 «Руководство по технологическому проектированию морских портов».

4.23. РД 31.11.81.36-81 «Правила морской перевозки нефти и нефтепродуктов наливом на танкерах ММФ. В составе Общих и специальных правил перевозки наливных грузов» (Сборник Правил 7-М)»

4.24. РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов», утвержденные Первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации 21 мая 1997 года.

4.25. РД 31.04.23-94 «Наставление по предотвращению загрязнения с судов», введено в действие инструктивным письмом Департамента морского транспорта от 09 сентября 1994 г. № ДМТ-35/17-44.

4.26. РД 31.15.01-89 Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ).

4.27. ВСН 12-87 «Причальные комплексы для перегрузки нефти и нефтепродуктов. Противопожарная защита. Нормы проектирования».

4.28. Регламент «Порядок обработки морского тоннажа, перевалки нефти и нефтепродуктов, обеспечения экологической безопасности при дебалластировке судов, приема с судов нефтесодержащих, сточных вод и судовых отходов в ООО «Транснефть-Порт Приморск» СТО-03.100.01 -ТПП-430-15, утвержденный Первым вице-президентом ОАО «АК «Транснефть» 20.11.2015.

5. ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ

5.1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

5.1.1 Оператором терминала является ПТП.

Юридический адрес ПТП: 188910, Российская Федерация, Ленинградская область, Выборгский район, Приморский массив местность, Портный проезд, дом 10, офис 116.

5.1.2 Радио контакты и каналы/частоты ОВЧ:

Диспетчерская ПТП:
позывной: «Приморск-Порт 22»
28/ МГц
71/ МГц

5.2. РАБОЧИЕ ДНИ

Терминал работает круглосуточно и круглогодично, возможность оказания услуг Терминалом зависит от погодных условий.

5.3. КЛИМАТИЧЕСКИЕ И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

5.3.1. Максимальная скорость ветра составляет 24 м/с. Средняя многолетняя скорость ветра равна 4,0 м/с. Преобладающими направлениями ветра в течение года являются южное (15%) и юго-западное (15%). В течение года преобладают ветры со скоростями 1-3 м/с (52%) и 4-8 м/с (31%). Повторяемость сильных ветров (14 м/с и более) составляет чуть более 1%. Штилевая погода в течение года имеет повторяемость около 8%. В течение года, в среднем, бывает 16 дней с сильным ветром (скорость более 15 м/с).

5.3.2. Волнение с высотой волны до 2 м возникает при штормовых ветрах южного, юго-восточного направлений. Значение высоты волн, повторяемостью 90,7 % составляет до 0,75 м, повторяемостью 9,2 % - до 2 м.

5.3.3. Максимальная скорость постоянного течения оценивается величиной порядка 0,10 м/с. Направление течения - южное, юго - западное. Ветровые течения преобладают над постоянным, особенно осенью и зимой.

5.3.4. В течение всего года преобладает видимость более 5 миль, повторяемость которой в отдельные месяцы достигает 95 %. Повторяемость видимости менее 2 миль с ноября - декабря по март - апрель до 20 - 30 %. Число дней с туманом 30 - 75 за год. Чаще всего туманы наблюдаются с сентября - октября по апрель - май, при среднем месячном числе дней с туманами 4 - 7.

5.3.5. Уровень воды подвержен непериодическим колебаниям сгонно - нагонного характера, имеющим сезонные изменения: основной минимум в марте - мае, с июня уровень повышается и достигает максимальных значений в октябре. Максимальный зафиксированный уровень воды составляет «1,89 м» БС 77, минимальный зафиксированный уровень воды составляет «минус 1,13 м» БС 77, средний многолетний уровень воды составляет «минус 0,18 м» БС 77.

5.3.6. Морской порт является замерзающим. Ледовый период длится в среднем с середины ноября до начала мая, общее число дней со льдом 140. Средняя толщина ледяного покрова составляет 40 - 50 см. Наибольшая толщина льда составляет 70 - 90 см.

5.4. ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

5.4.1. ПТП принимает на терминал танкеры, отвечающие требованиям международных конвенций, национальному законодательству в области мореплавания, «Обязательных постановлений в морскому порту Приморск», Регламента «Порядок обработки морского тоннажа, перевалки нефти и нефтепродуктов, обеспечения экологической безопасности при дебалластировке судов, приема с судов нефтесодержащих, сточных вод и судовых отходов в ООО «Транснефть-Порт Приморск» СТО-03.100.01-ТПП-430-15, настоящего Руководства.

5.4.2. Терминал предназначен для перевалки нефти и нефтепродуктов 3 класса опасности по классификации ИМО.

5.4.3. Терминал принимает нефтяные танкеры с двойным корпусом и двойным дном, соответствующие требованиям Приложения 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

5.4.4. Терминал принимает суда длиной до 307 метров, шириной до 55 метров и с осадкой до 15,85 метра.

5.5. РАСПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА

5.5.1. Терминал расположен в юго-восточной части пролива Бьёркёзунд Финского залива в 120 км на северо-запад от г. Санкт-Петербург и в 8 км от г. Приморск Выборгского района Ленинградской области. Пролив Бьёркёзунд отделяет острова Большой Березовый и Северный Березовый от северного побережья Финского залива. Ширина пролива между мысом Сигнальный и мысом Первый Зубец (южный вход в пролив) составляет 3,5 км, ширина пролива уменьшается до 1,5 км в районе мыса Лоцманский. Генеральное направление пролива Бьёркёзунд - ЮВ-СЗ. На расстоянии 2,5 км от берега посередине пролива проходит Юго-восточный фарватер №5, ведущий к порту Приморск и в Выборгский залив. Гидротехнические сооружения терминала находятся на северо-восточном побережье пролива Бьёркёзунд, недалеко от южного входа в пролив примерно, в 1 км на северо-запад от м. Сигнальный, посередине между м. Сигнальный и портовыми сооружениями.

5.5.2. Плавание осуществляется по естественным глубинам. Рельеф дна в различных частях района различен. Центральная и юго-восточная части района характеризуются плавным рельефом дна. Глубины плавно колеблются от 20 до 49 м, лишь изредка встречаются поднятия дна с глубинами менее 20 м. Северо-западная часть района характеризуется сложным рельефом дна, изобилующим банками и отличительными глубинами, глубины здесь колеблются от 38 м до опасных для навигации (наименьшая глубина 4 м). Рельеф дна в юго-западной части района во многом определяется береговой отмелью острова Сескар, а в северо-западной части - береговой отмелью островов Западный Берёзовый и Большой Берёзовый.

5.5.3. Преобладающими донными грунтами в районе являются ил, песок и мелкий камень. На банках и в прибрежной полосе между береговой линией и изобатой 5 м преобладают каменистые грунты.

5.5.4. Плавание на акватории морского порта Приморск обеспечивается береговыми и плавучими средствами навигационного оборудования (СНО). Навигационные опасности, расположенные вблизи судовых путей, ограждаются светящими и несветящими буями.

5.5.5. Сведения о СНО и режиме их работы приводятся в книге «Огни и знаки Балтийского моря. Берега России, Эстонии, Латвии и Литвы».

5.6. ЗОНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТЕРМИНАЛА

5.6.1. Зонами безопасности терминала являются зоны операционной акватории и разворотные места, в которых ПТП осуществляет свою деятельность и обеспечивает безопасность эксплуатации указанных объектов, а также выполнение требований их экологической безопасности.

5.6.2. Операционная акватория у причалов №№ 1, 2, 3, определена как прилегающая к

фронтально расположенным причалам, имеющая ширину 285 метров, у причала № 4 - 100 м и разворотное место диаметром не менее 2-х длин судна. Диаметр круга разворотного места для наибольшего расчетного судна типа НО-150 307 х 2 = 614 м.

5.6.3. Операционная акватория у причалов №№ 8, 9 определена как прилегающая к фронтально расположенным причалам, имеет ширину 214 метров. и разворотное место диаметром не менее 2-х длин судна. Диаметр круга разворотного места для наибольшего расчетного судна типа НО-76 229 х 2 = 458 м.

5.6.4. В целях обеспечения безопасности вход судов в зоны безопасности терминала для проведения швартовных операций осуществляется по согласованию со сменным диспетчером ПТП и с разрешения капитана порта.

5.7. СООРУЖЕНИЯ ТЕРМИНАЛА

5.7.1. Основные характеристики причалов представлены в Таблице № 1:

Таблица № 1

Номер причала	Длина (м)	Глубина (м)	Характеристика стендерного оборудования		
			Диаметр (дюйм)	Кол-во(шт.)	Назначение
1	375,10	17,8	16	4	Грузовые(нефть)
			8	1	Бункеровочный (мазут)
			16	1	Для абгазов
2	375,10	17,8	16	4	Грузовые (нефть)
			8	1	Бункеровочный (мазут)
			16	1	Для абгазов
3	432,50	17,8	16	3	Грузовые (нефть)
			16	2	Грузовые (дизтопливо)
			8	1	Бункеровочный (мазут)
4	414,75	17,8	16	3	Грузовые (нефть)
			16	2	Грузовые (дизтопливо)
			8	1	Бункеровочный (мазут)
8	353,00	14,7	16	3	Грузовые (дизтопливо)
			16	1	Для абгазов
9	334,38	11,8	16	2	Грузовые (дизтопливо)
			16	1	Для абгазов

5.7.2. Нефтеналивные причалы №№ 1,2 морского порта Приморск представляют собой свайную конструкцию Т-образной формы, состоящей из подъездной эстакады Э-1 и зеркально расположенных эстакад Э-2 и Э-3, относительно эстакады Э-1. Вдоль эстакады Э-2 располагается нефтеналивной причал №1, с противоположной стороны (зеркально) вдоль эстакады Э-3 располагается нефтеналивной причал №2.

5.7.3. Длина нефтеналивного причала №1 - 375,1 м, длина нефтеналивного причала №2 - 375,1 м. Отметка дна нефтеналивных причалов №№1,2 составляет минус 17,80 м. Нефтеналивные причалы расположены параллельно берегу, на удалении от него на расстоянии 450 м.

5.7.4. Нефтеналивные причалы №№ 1,2 имеют 14 швартовых палов размерами 15 м × 15 м × 2 м. Нумерация палов с П-1 по П-14. Швартовка танкеров производится к швартовно-отбойным палам П-3-6 и П-9-12 нефтеналивных причалов №№1,2 соответственно. Палы П-1, 2, 7, 8, 13, 14 являются вспомогательно-швартовыми и служат для безопасной стоянки судна у причала.

5.7.5. Между палами П-4, 5 и П-10, 11 расположены технологические (стендерные) площадки ТП-1 и ТП-2 (соответственно), отступающие на 1,5 м от линии кордона в сторону оси эстакад Э-2, Э-3, на которых установлены стендеры № 1-10.

5.7.6. Вправо (со стороны акватории) от эстакады Э-1 расположены причалы портофлота и базы морспецподразделения №№ 6,7. Отметка дна у причала портофлота № 6 составляет минус 8 м в БСВ, отметка дна у причала базы морспецподразделения № 7 составляет минус 5,2 м в БСВ. Суммарная длина указанных причалов составляет 190,4м. У причалов №№ 6,7 базируются суда служебно-вспомогательного и природоохранного флота.

5.7.7. Нефтеналивные причалы №№ 3,4 представляют собой свайную конструкцию Г-образной формы, состоящей из подъездной эстакады Э-4, эстакады Э-5 и зеркально расположенных относительно эстакады Э-5 нефтеналивных причалов №№ 3,4.

5.7.8. Длина нефтеналивного причала № 3 составляет 432,5 м. Длина нефтеналивного причала № 4 составляет 414,75 м. Отметка дна нефтеналивных причалов №№ 3,4 составляет минус 17,80 м.

5.7.9. Нефтеналивные причалы №№ 3, 4 имеют 14 швартовных палов размером 11 м×11м×2 м. Нумерация палов с П-15 по П-28. Швартовка танкеров производится к швартовно-отбойным палам П-19, 21, 23, 25 и П-20, 22, 24, 26 нефтеналивных причалов №№ 3, 4 соответственно. Палы П-15-18,27,28 являются вспомогательно-швартовными и служат для безопасной стоянки судна у причала. Палы нефтеналивного причала № 3 имеют нечетную нумерацию, палы нефтеналивного причала № 4 четную нумерацию.

Исключение составляют палы №№ 27,28, относящиеся и к нефтеналивному причалу № 3, и к нефтеналивному причалу № 4. Палы П-15-18, 21-24 оборудованы 3-х крюковыми самоотдающимися гаками, палы П-27, 28 6-ти крюковыми самоотдающимися гаками, расположенными в центре палов.

5.7.10. Между палами П-21,23 и П-22,24 расположены технологические (стендерные) площадки ТП-3 и ТП-4 (соответственно), отступающие на 1,5м от линии кордона в сторону оси эстакады Э-5, на которых установлены стендеры.

5.7.11. Вправо (со стороны акватории) от эстакады Э-4 (в юго-восточном направлении) расположен причал портофлота № 5. Длина причала 89,10 м. Отметка дна у причала № 5 составляет 7,08 м в БСВ. У причала № 5 базируются суда служебно-вспомогательного и природоохранного флота.

5.7.12. Длина причала № 8 составляет 353 м с отметкой дна минус 16,5 м. Длина причала № 9 334 м с отметкой дна минус 13,7 м.

5.7.13. Причалы включают две технологические площадки размерами 19х44,5 м, швартовные и швартовно-отбойные палы П-1 - П-14 с промежуточными опорами и переходными мостиками. Швартовка танкеров осуществляется к палам П-1 - П-14, при этом у четырех палов (П-4, П-5, П-10, П-11) производится и швартовка, и стоянка судов, а у остальных палов - только швартовка. Линии кордона швартовно-отбойных палов П-4, П-5, П-10, П-11 отстоят от лицевых граней технологических площадок на 1,5 м в сторону акватории, чем обеспечивается защита технологических площадок от воздействия нагрузок от судов.

5.8. ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ

5.8.1. Судам, заходящим на терминал для погрузки, до момента начала грузовых операций предоставляется вся необходимая информация о грузе.

5.8.2. Терминал осуществляет отгрузку нефти в соответствии с ГОСТ Р 51858-2002 «Нефть. Общие технические условия» и дизельного топлива в соответствии с ГОСТ 32511-2013 (EN 590:2009) «Топливо дизельное ЕВРО. Технические условия» с содержанием серы не более 10 мг/кг (не более 10 ppm).

5.9. ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ПОГРУЗКУ ПЕРСОНАЛ

Ответственным персоналом за погрузку на терминале является:

«Заместитель генерального директора по производству и коммерции» является лицом, ответственным за погрузочно-разгрузочную деятельность, назначенным приказом генерального директора ООО «ПТП», находится на терминале и имеет все полномочия в отношении морских операций и погрузки танкеров.

«Начальник отдела безопасности мореплавания и управления морскими рисками» находится на терминале, несет ответственность за своевременную разработку, реализацию и контроль исполнения планов швартовок судов. Организует проведение оценки рисков грузовых операций по конкретным судам до их захода на терминал.

«Мастер по наливу» ответственный представитель терминала. Постоянно находится на терминале, осуществляет общее руководство грузовыми операциями со стороны терминала и координирует их проведение с администрацией судна. В аварийных ситуациях координирует действия судна и берегового персонала, в случае необходимости находится на борту судна.

«Грузовой помощник» - ответственный представитель судна, назначенный капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасность грузовых операций на танкере. Поддерживает постоянную связь с мастером по наливу и сменным диспетчером ПТП. Обеспечивает проведение грузовых операций в соответствии с настоящим Руководством и инструкциями мастера по наливу.

5.10. ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ

Суда, находящиеся в ожидании обработки на терминале, должны находиться в местах якорных стоянок, определенных распоряжениями Капитана морского порта в соответствии с «Обязательными постановлениями в морском порту Приморск». Якорные стоянки на акватории морского порта ограничены прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

Якорная стоянка № 6 (наименьшая глубина 18 метров, грунт - ил, песок):

- № 1 60°20,60' северной широты 28°40,50' восточной долготы;
- № 2 60°20,00' северной широты 28°41,57' восточной долготы;
- № 3 60°19,60' северной широты 28°43,00' восточной долготы;
- № 4 60°19,24' северной широты 28°41,95' восточной долготы;
- № 5 60°20,30' северной широты 28°39,60' восточной долготы,

Якорная стоянка № 6а (наименьшая глубина 20 метров, грунт - ил, песок):

- № 1 60°18,00' северной широты 28°44,77' восточной долготы;
- № 2 60°18,43' северной широты 28°44,42' восточной долготы;
- № 3 60°18,43' северной широты 28°45,17' восточной долготы;
- № 4 60°18,00' северной широты 28°45,68' восточной долготы.

Якорная стоянка № 16 (наименьшая глубина 21 метр, грунт - ил или песок):

- №1 60° 00,90' северной широты 27° 02,20' восточной долготы;
- № 2 60° 01,80' северной широты 27° 02,20' восточной долготы;
- № 3 60° 01,80' северной широты 27° 04,00' восточной долготы;
- № 4 60° 00,90' северной широты 27° 04,00' восточной долготы,

Используется в зимнюю навигацию при закрытии якорной стоянки № 10.

Якорная стоянка № 10 (наименьшая глубина 15 метров, грунт - мелкий песок):

- № 1 60° 00,00' северной широты 28° 26,00' восточной долготы;
- № 2 60° 02,00' северной широты 28° 26,00' восточной долготы;
- № 3 60° 02,00' северной широты 28° 30,00' восточной долготы;
- № 4 60° 00,00' северной широты 28° 30,00' восточной долготы.

В зимнее время стоянка танкеров на якорной стоянке № 10 из-за дрейфа льда не допускается.

6. УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОДХОДА И ОБРАБОТКИ СУДНА

6.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1. Все услуги, предоставляемые терминалом, либо от его имени на самом терминале, либо в зоне безопасности терминала, независимо от того, будет или нет предъявляться требование об оплате, предоставляются в соответствии с действующими нормативными документами и законами Российской Федерации, а также в соответствии с настоящим Руководством.

6.1.2. В морском порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту. Суточный график утверждается капитаном морского порта ежедневно на основании информации о заходе судна, передаваемой в соответствии с «Обязательными постановлениями в морском порту Приморск». Капитан судна или его представитель перед подачей заявки на внесения судна в суточный график должен иметь подтверждение ПТП о готовности причальных сооружений принять судно в определенные даты

6.1.3. Движение судов в акватории морского порта и проведение операций по постановке судов на якорь и снятию их с якоря регулируется в соответствии с суточным графиком службой управления движением судов (далее – СУДС). До начала движения судно должно запросить соответствующее разрешение СУДС.

6.1.4. В морском порту Приморск лоцманская проводка судов осуществляется в соответствии «Обязательными постановлениями в морском порту Приморск».

6.1.5. Использование буксиров обязательно на акватории порта Приморск. На участке Приморского фарватера от буев №№ 3,4 установлено обязательное буксирное обеспечение для танкеров, следующих на вход в морской порт и на выход из морского порта

6.1.6. Для получения подтверждения захода танкера под обработку на терминал в конкретные даты согласно графикам подачи и расстановки тоннажа в порту Приморск нефтяная компания напрямую или через своего представителя (экспедитора), или получатель груза/фрахователь напрямую или через своего представителя (агента) направляет по электронной почте или факсу сменному диспетчеру ПТП письменный запрос о подтверждении захода и обработки танкера. К запросу прикрепляется заполненный опросник для судов, заходящих в порт Приморск.

6.1.7. После получения запроса на подтверждение сменный диспетчер ПТП направляет в Отдел безопасности мореплавания и управления морскими рисками заявку на скрининг для проведения процедуры предварительной оценки рисков.

6.1.8. Технические требования, предъявляемые к танкерам, швартующимся к причалам №№ 1, 2 терминала (погрузка нефтью), указаны в таблице № 2.

Таблица № 2

№ п/п	Наименование характеристики	Единица измерения	Величина
1.	Максимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря	м	15,75
2.	Минимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря (по окончании погрузки)	м	5,0
3.	Расстояние между осями представительных фланцев судна	м	от 1,7 до 3,0
4.	Расстояние от плоскости зеркала представительных фланцев судна до борта судна	м	от 3,5 до 5,0

5.	Диаметр представительных фланцев судна	дюйм	16
6.	Толщина представительных фланцев судна	мм	не менее 30
7.	Минимальное время закрытия запорной арматуры на грузовой линии танкера	с	не менее 25

6.1.9. Технические требования, предъявляемые к танкерам, швартующимся к причалам №№ 3,4 терминала (погрузка нефтью), указаны в таблице № 3.

Таблица № 3

№ п/п	Наименование характеристики	Единица измерения	Величина
1.	Максимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря	м	19,5
2.	Минимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря (по окончании погрузки)	м	4,0
3.	Расстояние между осями представительных фланцев судна	м	от 1,7 до 3,0
4.	Расстояние от плоскости зеркала представительных фланцев судна до борта судна	м	от 3,5 до 5,0
5.	Диаметр представительных фланцев судна	дюйм	16
6.	Толщина представительных фланцев судна	мм	не менее 30
7.	Минимальное время закрытия запорной арматуры на грузовой линии танкера	с	не менее 25

6.1.10. Технические требования, предъявляемые к танкерам, швартующимся к причалам №№ 3,4 терминала (погрузка нефтепродуктами), указаны в таблице № 4.

Таблица № 4

№ п/п	Наименование характеристики	Единица измерения	Величина
1.	Максимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря	м	16,25
2.	Минимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря (по окончании погрузки)	м	4,5
3.	Расстояние между осями представительных фланцев судна	м	от 1,7 до 3,0
4.	Расстояние от плоскости зеркала представительных фланцев судна до борта судна	м	от 3,5 до 5,0
5.	Диаметр представительных фланцев судна	дюйм	16
6.	Толщина представительных фланцев судна	мм	30-36
7.	Минимальное время закрытия запорной арматуры на грузовой линии танкера	с	не менее 20

6.1.11. Технические требования, предъявляемые к танкерам, швартующимся к причалам №№ 8,9 терминала (погрузка нефтепродуктами), указаны в таблице № 5.

Таблица № 5

№ п/п	Наименование характеристики	Единица измерения	Величина
-------	-----------------------------	-------------------	----------

1.	Максимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря	м	18,3
2.	Минимальная высота центров представительных фланцев судна над уровнем моря (по окончании погрузки)	м	5,25
3.	Расстояние между осями представительных фланцев судна	м	от 1,7 до 3,0
4.	Расстояние от плоскости зеркала представительных фланцев судна до борта судна	м	от 3,5 до 5,0
5.	Диаметр представительных фланцев судна	дюйм	16
6.	Толщина представительных фланцев судна	мм	30-36
7.	Минимальное время закрытия запорной арматуры на грузовой линии танкера	с	не менее 20

6.1.12. Ограничения по осадке - допустимые осадки принимаемых судов назначены для грузовых причалов терминала.

Таблица № 6

№ причала	Длина причала (м)	Объявленная осадка судна (м)	Минимальная глубина у причала (м)
1	375,1	15,85	17,8
2	375,1	15,85	17,8
3	432,5	15,85	17,8
4	414,75	15,85	17,8
8	353	13,7	14,7
9	344,38	10,8	11,8

6.1.13. Подтверждение судна для захода в порт возможно только после положительного результата предварительной оценки (статус YES). Максимальное время для проведения предварительной оценки рисков составляет 1-3 часа на основании результатов SIRE инспекции, доступной в базе данных OCIMF. После завершения предварительной проверки результаты оценки рисков по судну направляются диспетчеру ПТП с соответствующими комментариями.

6.1.14. Статус одобрения судна должен быть подтвержден при каждом заходе судна в порт Приморск к причалам терминала и определяется следующим образом: «YES» - судно одобрено для захода под обработку у причалов, эксплуатируемых ПТП; «NO» - судно не одобрено для обработки у причалов, эксплуатируемых ПТП. В комментариях должна быть указана причина, по которой судно не пригодно для погрузки в порту Приморск.

6.1.15. После получения статуса одобрения «YES» и при условии соответствия судна техническим требованиям терминала сменный диспетчер ПТП подтверждает возможность обработки судна на терминале. При получении статуса одобрения «NO» или несоответствия судна техническим требованиям терминала сменный диспетчер ПТП не подтверждает возможность обработки судна на терминале.

6.1.16. ПТП не несет ответственности за время, потерянное судном, или за убытки из-за его неготовности вовремя для другого рейса, произошедшие в результате задержки или перерывах в обработке судов по причинам, не зависящим от терминала.

6.1.17. Если судно произведет сброс или разлив нефти в зоне безопасности терминала ПТП, либо вблизи этой зоны, то ПТП имеет право предпринять любые действия, которые могут быть необходимы для локализации и очистки загрязненного района. Такой район

включает в себя не только акваторию моря, но и берег, суда и любые другие сооружения или собственность, подвергшуюся влиянию вышеупомянутого сброса или разлива.

6.1.18. ПТП имеет право урегулировать любые иски третьих сторон, вытекающие из такого сброса или разлива. Все расходы и издержки, понесенные ПТП, и связанные с очисткой и урегулированием исков несет судно и его владельцы на момент вышеупомянутого сброса или разлива. ПТП имеет право на возмещение вышеупомянутыми владельцами любых расходов и издержек, понесенных в связи с урегулированием таких исков третьих сторон.

6.1.19. Условия п.п. 6.1.16 – 6.1.18 применяются в соответствии с законодательством Российской Федерации, и судно и его владельцы будут подчиняться юрисдикции судебной системы Российской Федерации.

6.2. ИНФОРМАЦИЯ О ПРИХОДЕ СУДНА

6.2.1 Любое судно, планирующее заход в порт Приморск, должно направить в адрес терминала через 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 (ЕТА) 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 ЕТА, если время подхода изменяется более чем на 2 часа.

6.2.2 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);
- ЕТА 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;
- Возможность выгрузки балласта на правый/левый борт;
- Наименование агентствующей компании;
- Представитель клуба P&I и название страховщика ответственности при загрязнении нефтью;
- Любые ограничения в мореходности судна и/или иные дефекты, которые должны быть приняты во внимание;
- Уровень охраны по МК ОСПС.

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

6.2.4 Дополнительную информацию капитан судна может запросить через агентствующую компанию и/или сменного диспетчера ПТП.

6.3. ПОДАЧА НОТИСА О ГОТОВНОСТИ

Нотис о готовности подается и акцептуется по приходу судна в порт Приморск в соответствии с договором фрахтования.

6.4. СВЯЗЬ

6.4.1. Между судном и терминалом должна поддерживаться связь по всем вопросам, включая проведение грузовых операций, которая осуществляется через мастера по наливу, с окончанием швартовной операции с использованием передаваемой терминалом на судно станции УКВ.

6.4.2. 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 № 11.

6.5. ПОДХОД В ТОЧКУ ПРИЕМА ЛОЦМАНА

6.5.1. Для подхода к терминалу ПТП рекомендуется пользоваться официальными картами и лоциями, издаваемыми ГУНиО МО Российской Федерации или равноценными Гидрографическими Агентствами других стран:

- Карта № 27056 (Нефтяные терминалы порта Приморск с подходом).

6.5.2. Посадка на судно и высадка с судна лоцмана:

- для судов, стоящих на якорных стоянках и у причалов морского порта, - на якорных стоянках и у причалов морского порта;
- для судов при следовании в морской порт с юга или для судов, выходящих из морского порта в южном направлении, - в районе точки с координатами 60°11,8' северной широты и 028°44,7' восточной долготы;
- для судов при следовании в пролив Бьёркёзунд с северо-запада фарватером N 5 к причалам морского порта, от причалов морского порта на северо-запад или транзитом через акваторию морского порта в юго-восточном направлении - в районе точки с координатами 60°22,40' северной широты и 028°34,54' восточной долготы;
- для судов при следовании в пролив Бьёркёзунд с юго-востока фарватером N 5 к причалам морского порта, от причалов морского порта на юго-восток или транзитом через акваторию морского порта в северо-западном направлении - в районе точки с координатами 60°14,75' северной широты и 028°50,84' восточной долготы.

6.5.3. ТВЛ является местом прибытия на морской терминал.

6.5.4. Капитан танкера должен приближаться к ТВЛ с большой осторожностью и установить связь с терминалом как можно раньше.

6.6. ПРИБЫТИЕ В ТОЧКУ ПРИЕМА ЛОЦМАНА

6.6.1. Суда, входящие в морской порт, при пересечении границы перехода между РСУДС и СУДС морского порта, получают разрешение РСУДС на прекращение радиовахты на канале 10 ОВЧ, позывной «Петербург-Трафик» и устанавливают связь с СУДС морского порта на канале 68 ОВЧ, позывной «Приморск-Трафик».

6.6.2. По прибытии в ТВЛ судно встречает лоцмана.

6.6.3. Средства доступа на танкер должны быть подготовлены в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74/78. Ночью место доступа должно быть хорошо освещено для того, чтобы обеспечить безопасное приближение и подъем на борт.

6.7. ПОДХОД СУДНА К ПРИЧАЛАМ ПТП

6.7.1. Лоцман информирует капитана судна об особенностях работы на терминале, таких как: характеристики средств навигационного оборудования, глубины моря, наличие навигационных и других опасностей, процедуры швартовки, процедуры аварийной буксировки, а также о действиях в случае пожара или разлива нефти/нефтепродуктов.

6.7.2. Капитан судна обязан обеспечить наличие компетентного персонала на судовых постах в соответствии с судовым расписание экипажа по швартовым операциям.

6.7.3. В соответствии с п. 98 Общих правил Терминал ПТП согласовывает с капитаном судна план проведения швартовых операций до их начала.

6.8. БУКСИРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, СУДА АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

6.8.1. Суда буксирного обеспечения и аварийного реагирования должны соответствовать требованиям Классификационных обществ, одобренных в Российской Федерации, и требованиям Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620.

6.8.2. При проведении швартовых операций используемые троса должны соответствовать требованиям, установленным в Правилах классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства, Том 1:

- разрывная нагрузка троса должна соответствовать расчетной нагрузке используемого палубного оборудования на всех судах участниках швартовой операции;

- трос должен иметь достаточную длину для выполнения швартовой операции и не иметь сростков и сочленений;
- соответствие используемого троса должно подтверждаться сертификатом Классификационного Общества.

6.8.3. Буксиры, осуществляющие обслуживание швартовых операций на причалах терминала, должны быть оснащены дополнительными средствами по борьбе с пожаром, иметь запас пенообразователя и в символе класса судна иметь знак оснащенности судна средствами по борьбе с пожаром не ниже FF3. Все газовыпускные трубы главных, вспомогательных двигателей и инсинераторов должны быть оборудованы искрогасителями или искроуловителями, обеспечивающими безопасную работу буксиров с недегазированными нефтеналивными судами и у нефтяных причалов.

6.8.4. Буксиры обеспечения швартовых операций предназначены для оказания помощи судам во время чрезвычайных ситуаций, которые могут произойти на борту танкера в результате потери хода, неисправности рулевого управления, пожара и разлива нефти/нефтепродуктов или других чрезвычайных ситуациях.

6.8.5. По окончании швартовой операции суда буксирного обеспечения входят в состав судов аварийного реагирования, обеспечивающих постоянное дежурство - пожарных судов, буксиров, нефтемусоросборщиков, судов накопителей и судов заводчиков бонового ограждения, готовых в чрезвычайных ситуациях отвести суда от причалов, оказать судну помощь в тушении пожара, ликвидации разливов нефти/нефтепродуктов.

6.8.6. Терминал имеет право запрашивать документы у владельцев вспомогательных судов, осуществляющих деятельность по обслуживанию судов, пришедших для проведения грузовых операций на причалах терминала ПТП, в целях удостоверения соответствия данных судов требованиям Классификационных обществ, одобренных в Российской Федерации, и требованиям «Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620. При выявлении нарушений выше названных требований ПТП информирует об этом капитана порта с целью принятия капитаном порта соответствующих мер по ограничению деятельности указанных судов в зоне безопасности терминала ПТП.

6.8.7. Предоставление ПТП буксирного обеспечения швартовых операций заходящих судов осуществляется в соответствии с заключенным договором при соблюдении требований данного Руководства с правом привлечения ПТП третьих лиц, непосредственно осуществляющих буксирное обеспечение швартовых операций.

6.8.8. В зоне безопасности ПТП обеспечивает несение аварийно-спасательной готовности специализированным спасательным формированием, аттестованным и лицензированным в соответствии с законодательством РФ.

Данное формирование решает задачи:

- несение АСГ;
- локализация и ликвидация разливов нефти/нефтепродуктов;
- участие в обеспечении мероприятий по антитеррористической защищённости;
- участие в тушении пожаров на акватории терминалов.

6.8.9. Необходимое количество буксиров и их мощность для швартовки/отшвартовки танкеров к/от причалов № 1,2,3,4,8,9, (не менее) кВт, приведены в таблице № 7.

Таблица № 7

Тип	Дедвейт (тонн)	Дедвейтная группа	Швартовка	Отшвартовка
НО-150	150000	VIII (85001-150000)	2 x 3700 2 x 2600	2 x 3700 1 x 2600
НО-105	105000	VIII (85001-150000)	2 x 3700 2 x 2600	2 x 3700 1 x 2600

Тип	Дедвейт (тонн)	Дедвейтная группа	Швартовка	Отшвартовка
НО-68	68000	VII (50001-85000)	2 x 3700 2 x 2600	2 x 3700 1 x 2600
НО-47	47000	VI (33001-50000)	3 x 2600	2 x 2600
НО-40	40000	VI (33001-50000)	3 x 2600	2 x 2600
НО-30	30000	V (18001-33000)	2 x 2600	2 x 2600
НО-17	17000	IV (12001-18000)	2 x 2600	2 x 2600

* Согласно п.10.4 РД 31.3.01.01-93 буксир-кантовщик расчетной мощности может быть заменен двумя буксирами-кантовщиками меньшей мощности, суммарная мощность которых должна быть на 10% больше мощности заменяемого буксира. При замене требующегося по расчету буксира более мощным, общее число потребных буксиров не уменьшается.

6.8.10. При входе судна в зону безопасности ПТП буксиры обеспечения швартовой операции должны находиться в назначенных позициях согласно плану швартовки, согласованному капитаном судна, и сопровождать судно к причалу с закрепленными концами.

6.9. ПОГОДНЫЕ КРИТЕРИИ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ

6.9.1. Плавание в морском порту Приморск и на подходах к нему осуществляется в соответствии с «Обязательными постановлениями в морском порту Приморск» (далее - Обязательные постановления).

6.9.2. При видимости менее 5 кабельтовых движение судов и швартовные операции с судами в морском порту не допускаются, за исключением движения и швартовных операций судов, участвующих в аварийно-спасательных операциях.

Швартовка судов к причалам морского порта запрещается при ветрах:

- южных направлений от 140° до 230° при скорости ветра более 15 метров в секунду;
- направлений 230° - 0° - 140° при скорости ветра более 18 метров в секунду.

6.9.3. Швартовка судов к причалу N 4 разрешается при скорости ветра менее 15 метров в секунду.

6.9.4. Отшвартовка судов от причалов разрешается при скорости ветра менее 20 метров в секунду.

6.9.5. Выполнение операций по наливу нефти и нефтепродуктов у причалов N 1 - 4, N 8 - 9 допускается при скорости ветра менее 22 метров в секунду.

6.9.6. Передача гидрометеорологической информации судам, находящимся в морском порту, осуществляется ежедневно в 13.00 на 68 канале связи ОВЧ.

6.9.7. Штормовые предупреждения (сообщения о неблагоприятных гидрометеорологических условиях) при их получении незамедлительно передаются СУДС на 68 рабочем канале связи ОВЧ или на 9 резервном канале связи ОВЧ. Суды подтверждают СУДС получение особо важных сообщений и штормовых предупреждений.

6.10. ШВАРТОВКА

6.10.1. Общая информация.

6.10.1.1. Общая информация по судам, принимаемым в порту Приморск:

Причалы № 1,2,3,4:

Размерения расчетного судна:

- длина наибольшая 307,0 м;
- ширина 55,0 м;
- осадка в грузу 15,85 м,
- дедвейт 150000 т;
- водоизмещение 182000 т.

Причалы № 8,9:

Размерения расчетного судна для причала № 8:

- длина наибольшая 228,0 м;
- ширина 32,3 м;
- осадка в грузу 13,7 м;
- дедвейт 76400 т.

Размерения расчетного судна для причала № 9:

- длина наибольшая 185,0 м;
- ширина 32,2 м;
- осадка в грузу 10,8 м;
- дедвейт 47100 т.

6.10.1.2. Категорически запрещается использовать СЭУ вблизи причалов в зоне как минимум 40м при швартовке и отшвартовке судна, за исключением непосредственных случаев предотвращения повреждения судна или причального сооружения.

6.10.1.3. Буксиры крепятся через кормовой и носовой центральные клюзы танкера или с кормовой и носовой четверти танкера по решению капитана судна, мастера по швартовке и лоцмана и вдоль борта.

6.10.1.4. Швартовные операции осуществляются круглосуточно в зависимости от погодных условий и видимости.

6.10.1.5. Перед подходом судна к причалу выступающие за борт предметы должны быть заблаговременно убраны и закреплены в таком положении, чтобы они не могли повредить причалы и находящиеся на них устройства и перегрузочное оборудование.

6.10.1.6. Для предотвращения повреждений судов, портовых сооружений и несчастных случаев с людьми, сменный диспетчер ПТП обязан заранее обеспечить подготовку причала к приёму судна. В случае необходимости, любое оборудование, находящееся на причале, должно быть перемещено на участок причала, где оно не подвергнется опасности повреждения. При швартовке, стоянке и производстве погрузочно-разгрузочных работ у причалов терминала не следует допускать крена судна на внешнюю сторону ввиду опасности повреждения судна или подводной части причала.

6.10.1.7. Категорически запрещается производить швартовные испытания судов, связанные с работой гребных винтов у гидротехнических сооружений.

6.10.1.8. Скорость, число и суммарное тяговое усилие мощность буксиров, участвующих в подготовке причала к постановке и швартовке судна, устанавливается в зависимости от сложности ледовой обстановки, дедвейта транспортного судна и регламентируются настоящим Руководством.

6.10.1.9. Судам, стоящим у причалов, запрещается выводить из эксплуатации СЭУ, рулевое или якорное устройство без согласования с администрацией терминала и письменного разрешения капитана порта. Запрещается ремонт и техническое обслуживание судовых систем и устройств. Проверка электрооборудования, включая радиолокационные станции, радио или бытовые электроприборы производятся только с разрешения администрации терминала.

6.10.1.10. Ответственность за удержание заданного расстояния до причала во время стоянки судна под грузовыми операциями лежит на капитане судна. Требования мастера по наливу о необходимости подвести судно к причалу, натянуть ослабленные швартовы с целью избегания самопроизвольного отсоединения стендеров и исключения разлива нефти являются обязательными для исполнения экипажем судна.

6.10.2. Швартовка.

6.10.2.1. При заходе судов, дедвейтом более 50000 т, следующих к причалам №№ 1 – 4 от буев №№ 3 - 4, обеспечивается сопровождение буксиром мощностью 3700 кВт.

6.10.2.2. Буксиры мощностью 3700 кВт крепятся через кормовой и носовой центральные клюзы или с кормовой и носовой четверти по решению капитана и лоцмана. Буксиры мощностью 2600 кВт крепятся вдоль борта.

6.10.2.3. Для судов, дедвейтом менее 50001т, следующих к причалам № 3, № 4, № 8 и № 9 от буев № 3 - № 4 сопровождение обеспечивает буксир мощностью 2600 кВт, для судов, дедвейтом более 50000 т, сопровождение обеспечивает буксир мощностью 3700 кВт. Для обеспечения швартовки два буксира должны крепиться через носовой и кормовой центральные клюзы или с носовой и кормовой четверти.

6.10.3. Швартовка крупнотоннажных танкеров к причалам №№ 1-3 левым бортом, к причалу № 4 правым бортом:

6.10.3.1. На участке от буев № 3 - № 4 до буев № 9 - № 10 танкеры следуют в сопровождении буксира мощностью 3700 кВт со скоростью 10 узлов с последующим снижением скорости до 5 узлов при подходе к буям № 9- № 10.

6.10.3.2. Крепление остальных буксиров производится на участке между буями № 9 - № 10 и буюм № 12.

6.10.3.3. Подход судна к причалам № 1, № 2 и № 3 при швартовке левым бортом осуществляется со скоростью 5 узлов с последующим снижением скорости до 1 - 2 узлов при подходе к оперативной зоне (2,5 – 3 кабельтова до причала швартовки) и дальнейшей раскантовкой так, чтобы оказаться на траверзе технологической площадки параллельно линии причала на расстоянии от нее 150 - 200 метров при отжимном ветре и 200 - 250 метров при прижимном ветре.

6.10.3.4. Сближение судна с причалом осуществляется при помощи буксиров параллельно линии причала по нормали. На дистанции 15 - 20 метров до причала подаются носовые и кормовые шпринги. Судно выставляется в «позицию» с использованием шпрингов и буксиров.

6.10.3.5. Подход судна к причалу № 4 осуществляется после остановки поступательного движения и раскантовки в районе красного северного буя, скорость входа судна в бассейн причала № 4 минимальная, обеспечивается буксирами. Судно следует параллельно причалу на расстоянии 50 м от линии причала. СЭУ судна допускается использовать только в аварийных случаях. При выходе в «позицию» на дистанции 10 – 15 метров до причала подаются носовые и кормовые шпринги. Судно выставляется в «позицию» с использованием шпрингов и буксиров.

6.10.3.6. При выполнении швартовых операций скорость сближения судна с причалом при водоизмещении судов должна быть не выше значений, указанных ниже:

до 2000 тонн - 0,22 метра в секунду;

до 5000 тонн - 0,15 метра в секунду;

до 10000 тонн - 0,13 метра в секунду;

до 20000 тонн - 0,11 метра в секунду;

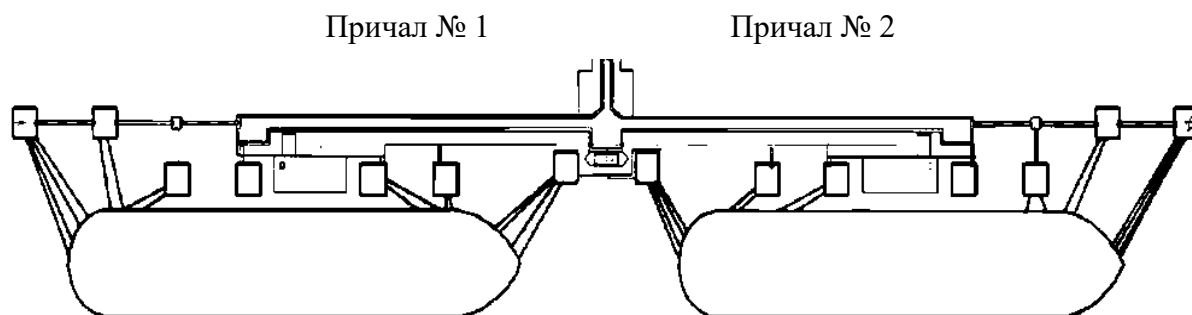
до 40000 тонн - 0,10 метра в секунду;

до 100000 тонн - 0,09 метра в секунду;

свыше 100000 тонн – 0,08 метра в секунду.

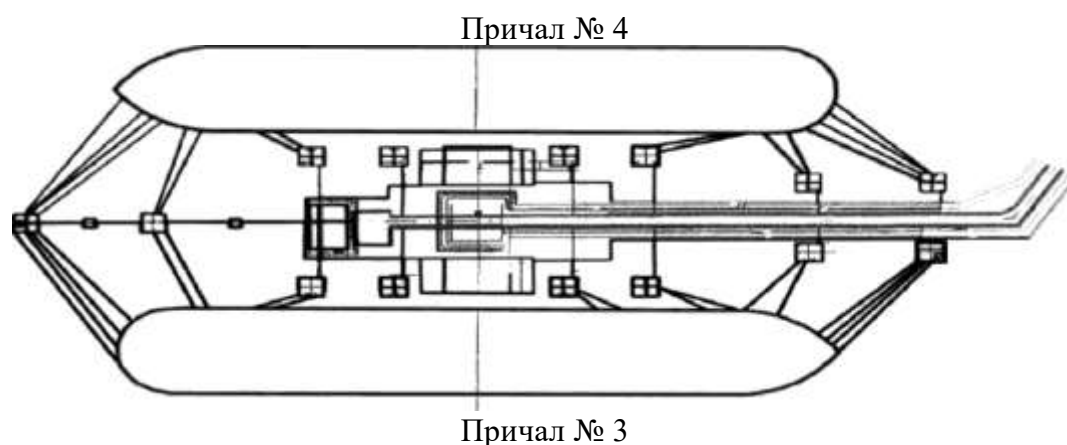
6.10.3.7. Схема швартовки судов НО-90, НО-100, НО-120 у причалов №№ 1-2:

Схема № 1



6.10.3.8. Схема швартовки судов НО-90, НО-100, НО-120 у причалов №№ 3-4:

Схема № 2



6.10.3.9. 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. Для судна НО-150 в дополнение к вышеуказанному количеству швартовных концов подаются дополнительно по одному продольному и одному шпрингу с носа и кормы. Синтетические пружины швартовных концов должны быть не старше 18 месяцев и не длиннее 11 метров.

6.10.4. **Швартовка судов к причалам № 1 и № 2 правым бортом:**

6.10.4.1. На участке от буев № 3 - № 4 до буев № 9 - № 10 танкеры следуют в сопровождении буксира мощностью 3700 кВт со скоростью 10 узлов с последующим снижением скорости до 5 узлов при подходе к буям № 9 - № 10.

6.10.4.2. Подход судна к причалам № 1, № 2 при швартовке правым бортом осуществляется с последующей остановкой поступательного движения так, чтобы оказаться на траверзе технологической площадки параллельно линии причала на расстоянии от нее 150 – 200 метров при отжимном ветре и 100 – 150 метров при прижимном ветре.

6.10.4.3. Сближение судна с причалом осуществляется при помощи буксиров параллельно причалу по нормали, на дистанции 10 – 15 метров до причала подаются носовые и кормовые шпринги. Судно выставляется в «позицию» с использованием шпрингов и буксиров.

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

6.10.4.5. Швартовка судов к причалам № 8 левым бортом и № 9 правым бортом:

6.10.4.6. На участке от буев № 3 - № 4 до буев № 9 - № 10 суда следуют в сопровождении буксира мощностью 2600 кВт с последующим снижением скорости до 5 узлов при подходе к буям № 9 - № 10.

6.10.4.7. Крепление остальных буксиров производится в районе буев № 9 - № 10.

6.10.4.8. Для швартовки судов дедвейтом 50001т – 75000т должны использоваться 4 буксира в соответствии с Таблицей № 7 Для обеспечения швартовки два буксира должны крепиться через носовой и кормовой центральные клюзы или с носовой и кормовой четверти, два буксира вдоль борта.

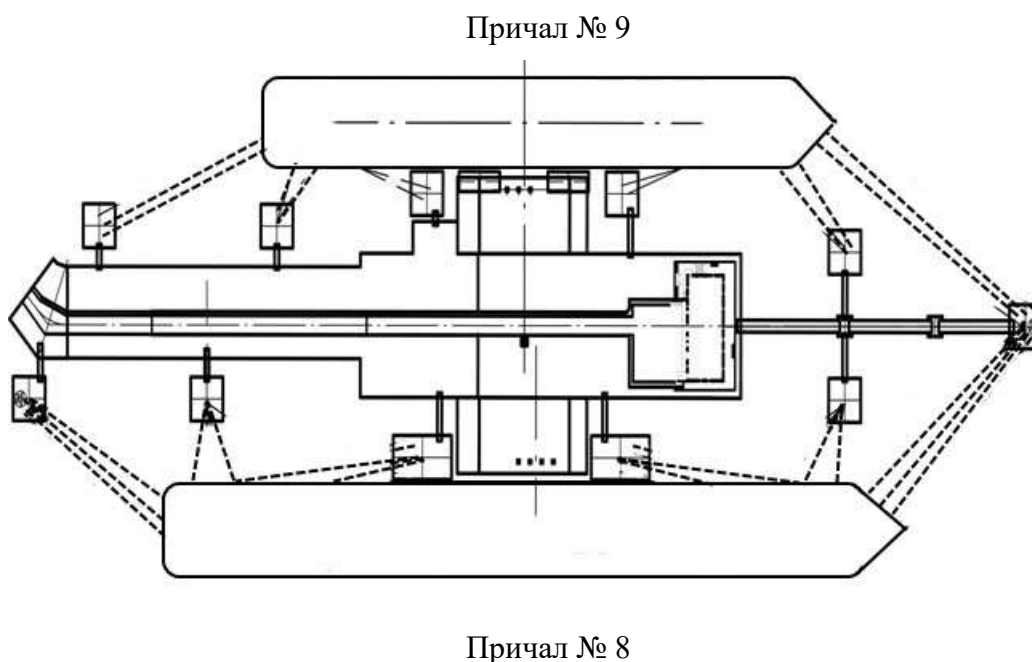
6.10.4.9. Подход к причалам № 8 левым бортом и № 9 правым бортом осуществляется с последующей остановкой поступательного движения и дальнейшей раскантовкой так, чтобы оказаться на траверзе технологической площадки на расстоянии от неё 90 -120 метров, параллельно линии причала.

6.10.4.10. Сближение судна с причалом осуществляется при помощи буксиров параллельно линии причала по нормали, на дистанции 10 – 15 метров до причала подаются носовые и кормовые шпринги. Судно выставляется в «позицию» с использованием шпрингов и буксиров.

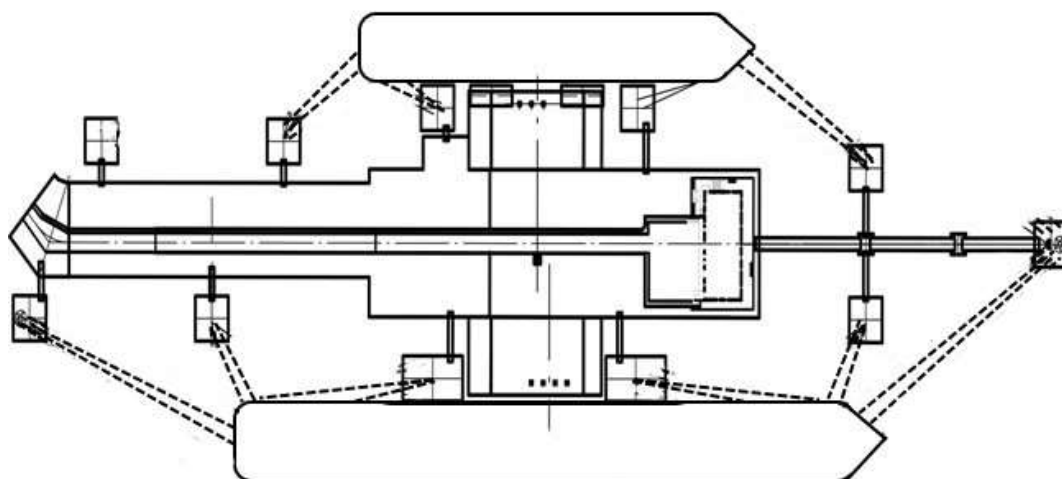
6.10.4.11. Использование СЭУ в зоне 40м от причала запрещено. У судов с ВРШ лопасти должны быть в позиции «нулевого» шага.

6.10.4.12. Схема швартовки судов у причалов №№ 8-9:

Схема № 3

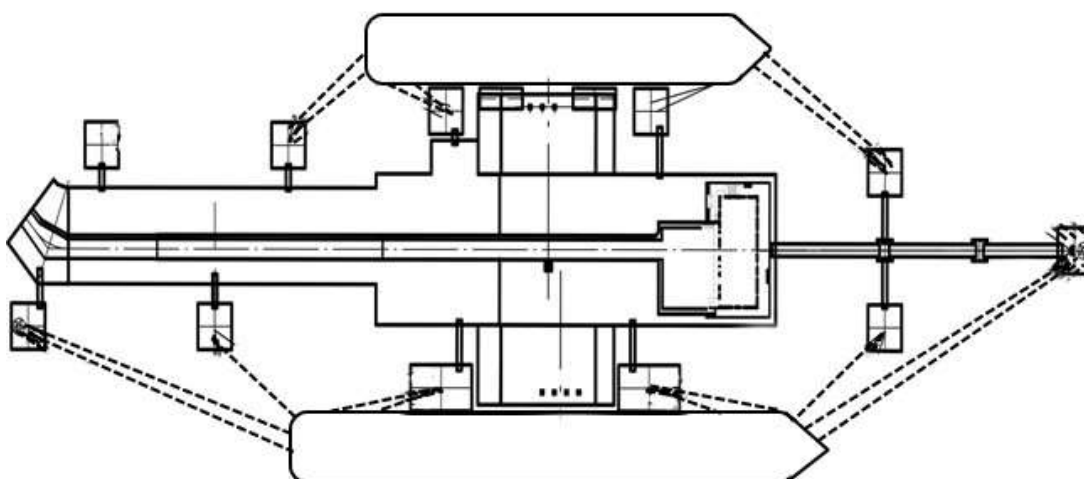


Причал № 9



Причал № 8

Причал № 9



Причал № 8

6.10.4.13. С судна, ошвартованного к причалам № 8, № 9 должно быть подано как минимум:

- DW до 25000т: 3 продольных и 2 шпринга с носовой и кормовой части соответственно (схемы № 4 и № 5 для причала №9);

- DW 25000 - 55000т: не менее 12, включая 4 шпринга (схемы № 4 и № 5 причал №8, при швартовке к причалу №9 согласно схеме №3);

- DW более 55000т: не менее 14, включая 4 шпринга(схема № 3).

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

6.11. ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДНА

Все суда должны соблюдать официальные требования по оформлению прихода в порт и выхода из порта в соответствии с «Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», «Обязательными постановлениями в морском порту Приморск» и «Технологической схемой организации пропуска через государственную границу РФ лиц, транспортных средств, товаров, грузов и животных в морском пункте пропуска Приморск».

6.12. ОТШВАРТОВКА

6.12.1. Отшвартовка судов от причалов №№ 1 – 4 осуществляется с использованием количества буксиров, указанных в Таблице № 7 после того, как будут закреплены как минимум 2 (два) буксира мощностью 3700 кВт через центральные клюзы с бака и кормы или носовые и кормовые четверти (принимается по решению капитана и лоцмана).

6.12.2. Отшвартовка судов от причалов №№ 8 - 9 осуществляется с использованием количества буксиров, указанных в Таблице № 7 после того, как будут закреплены как минимум 2 (два) буксира через центральные клюзы с бака и кормы или носовые и кормовые четверти (принимается по решению капитана и лоцмана).

6.12.3. Сопровождение судна буксиром производится до буюв № 3 - № 4.

6.12.4. Скорость следования судов от причала до буюв № 9 - № 10 не более 6 узлов. От буюв № 9 - № 10 не более 10 узлов.

6.13. ОБРАЩЕНИЕ С БАЛЛАСТОМ

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

6.13.2. Терминал не принимает балластные воды с судов.

6.13.3. Сброс изолированного балласта в морском порту Приморск разрешается при условии, что:

- он был принят в Балтийском море, принят или заменен в районе Северо-Восточной Атлантики, в Северном море на расстоянии не менее 50 морских миль от ближайшего берега и в местах с глубиной моря не менее 200 метров, о чем в судовом журнале имеется подтверждающая запись;

- 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.

6.13.4. Откатка изолированного балласта производится после проведения анализа балластных вод в экоаналитической лаборатории и передачи информации от диспетчера ООО «Транснефть-Порт Приморск» мастеру по наливу. Разрешение на откатку балласта дает мастер по наливу.

6.13.5. Ответственным за откатку балласта является капитан судна.

6.14. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

6.14.1. Правила выполнения грузовых операций.

6.14.1.1. Перед началом грузовых операций должна быть проведена встреча мастера по наливу и грузового помощника. На встрече они утверждают 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.

6.14.1.2. 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.

6.14.1.3. 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.

6.14.1.4. В процессе погрузки 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.

6.14.1.5. Грузовые операции не должны начинаться (или, если начаты, должны быть приостановлены) в случаях, указанных в Обязательных постановлениях в морском порту Приморск.

6.14.2. Условия, которые необходимо выполнять на борту танкера во время грузовых операций.

6.14.2.1. Ответственный офицер судна должен постоянно находиться на вахте, обычно в посту управления грузовыми операциями (ПУГО). Мастер по наливу должен быть немедленно поставлен в известность в случае отклонений от плана погрузки или иных условий.

6.14.2.2. Внутри жилых помещений необходимо поддерживать давление, а воздухозаборники системы кондиционирования, через которые могут проникнуть пары и газы, закрыты. Системы кондиционирования не следует эксплуатировать в режиме 100% рециркуляции воздуха. Оконные кондиционеры должны быть отключены от источников питания.

6.14.2.3. Насосное отделение следует вентилировать принудительным способом, а система вентиляции, с помощью которой необходимо поддерживать безопасный состав атмосферы во всем объеме насосного отделения, должна работать в течение всего периода выполнения грузовых операций. Система обнаружения газа, если такая установлена, должна функционировать надлежащим образом.

6.14.2.4. Вентиляция танков танкера должна осуществляться только через стационарную газоотводную систему танкера.

6.14.2.5. Если по какой-либо причине наблюдается плохое рассеивание паров, что приводит к их концентрации над грузовой палубой танкера, погрузка прекращается или скорость погрузки соответственно снижается.

6.14.2.6. Освещение палубы танкера должно быть таким, чтобы позволяло безопасно выполнять погрузочные операции в темное время суток.

6.14.3. Бункеровочные операции.

6.14.3.1. Бункеровочные операции выполняются в соответствии с требованиями «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России от 26.10.2017 № 463.

6.14.3.2. Основной схемой бункеровки танкеров является береговая схема, осуществляемая из резервуарного парка комплекса по перевалке мазута ПТП у причалов терминала.

6.14.3.3. Манипуляции с бункеровочным стендером во время погрузки нефти (нефтепродуктов) на танкер запрещены.

6.14.3.4. Бункеровка танкера начинается только после проверки выполнения всех мер безопасности и подписании листа контроля безопасности на судне и берегу (чек-листа) при выполнении бункеровочных операций.

6.14.3.5. Резервной схемой бункеровки танкеров является схема бункеровки с судов-бункеровщиков. 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 операции немедленно прекращаются.

6.14.3.6. Ни при каких обстоятельствах бункеровка с бункеровщика не разрешается при замерах танков и взятии проб груза.

6.14.3.7. Грузовые шланги бункеровщика должны быть в хорошем состоянии, иметь соответствующие сертификаты изготовителя, маркировку и акты испытаний.

6.14.3.8. Ответственность за надлежащее состояние грузовых шлангов несет капитан бункеровщика.

6.14.3.9. Надлежащий контроль бункеровки должен быть обеспечен судовой администрацией.

6.14.3.10. Подход судов плавбункеровщиков к судам, осуществляющим грузовые операции у причалов, производится только по согласованию с терминалом ПТП.

6.14.3.11. Бункеровка судов с плавбункеровщиков у причалов производится после предварительного специального подтверждения терминала ПТП. В случае положительного согласования ПТП стоянки судна у причала для проведения бункеровочных операций, агент судна направляет на терминал ПТП заявку на оказание услуги по стоянке судна у причала без грузовых операций.

7. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

7.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

7.1.1. Данные правила безопасности основаны на применении ISGOTT – Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов, Общих и специальных правил перевозки наливных грузов (Сборник Правил 7-М)- и разработаны для того, чтобы в процессе грузовых операций сократить возможность несчастного случая, связанного с пожаром, взрывом или другой опасностью.

7.1.2. Настоящие Руководство никоим образом не освобождают капитанов от их ответственности по выполнению обычных требований безопасности, предотвращение пожара, безопасности и охраны.

7.1.3. Мастер по наливу имеет право требовать от капитана танкера принятие дополнительных мер для обеспечения безопасного выполнения работ в соответствии с обстановкой.

7.1.4. Мастер по наливу имеет право остановить грузовые операции и инициировать отшвартовку танкера от причала в случае, если будут нарушены правила безопасности, либо, если будет иметь место любая другая опасная ситуация, создающая угрозу жизни и здоровью людей и нанесение ущерба морскому терминалу.

7.2. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ НА ТЕРМИНАЛЕ

7.2.1. Общие требования.

7.2.1.1. Грузовые операции на танкере должны производиться в строгом соответствии с ISGOTT.

7.2.1.2. Погрузка, отбор проб и замеры уровней взливов должны производиться только «закрытым способом». Все горловины грузовых танков и мерительные лючки должны быть задраены.

7.2.2. Лист контроля безопасности на судне и берегу.

7.2.2.1. Ответственность за безопасность выполнения процедур по погрузке груза в танкер распределяется между капитаном танкера и мастером по наливу. До начала выполнения грузовых и балластных операций капитан танкера или его представитель и мастер по наливу обязаны:

- согласовать в письменном виде технологию погрузки, в т.ч. значения максимальной интенсивности погрузки (Приложение 13);
- согласовать в письменном виде действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварии во время грузовых или балластных операций (Приложение № 4);
- заполнить и подписать Лист контроля безопасности на судне и берегу (Приложение № 5).

7.2.2.2. До начала выполнения операций, и время от времени по ходу их выполнения, в целях обеспечения безопасности, как на судне, так и на терминале, мастер по наливу, а при необходимости, и ответственное лицо комсостава судна, должны осуществить проверку судна на предмет надлежащего выполнения тех обязательств, которые указаны в Листе контроля безопасности на судне и берегу.

7.2.2.3. При обнаружении нарушений основных требований безопасности любая сторона может потребовать, чтобы грузовые и балластные операции были остановлены до тех пор, пока не будут предприняты действия по восстановлению безопасных условий.

7.2.3. Действия в экстренных случаях.

7.2.3.1. 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 указаниям мастера по наливу.

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

7.2.4. Курение и употребление алкоголя на борту.

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

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

7.2.4.3. Запрещается иметь при себе и пользоваться спичками и зажигалками на причалах терминала. На борту судна в специальных местах для курения разрешено использование только спичек безопасного исполнения.

7.2.4.4. Соблюдение экипажем судна установленных правил курения периодически проверяется мастером по наливу.

7.2.4.5. 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.

7.2.4.6. Если кто-либо из членов экипажа судна, задействованных 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 состоянии алкогольного или наркотического опьянения составляется акт, вызывается агент, вахтенный офицер и задержанный в их сопровождении доставляется на судно.

7.2.5. 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.

7.2.6. 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.

7.2.7. Переносные радиоприемники, открытые осветительные приборы, фонари, телефоны и электрооборудование.

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

7.2.7.2. Открытые осветительные приборы, устройства с пламенным обогревом, портативные радиоприемники, фотоаппараты со вспышками, калькуляторы, мобильные телефоны, 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.

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

7.2.8. Передающие антенны и РЛС.

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

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

7.2.9. Предотвращение искрообразования.

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

7.2.9.2. Запрещается производить сажеобдувку и допускать выделение избыточного дыма.

7.2.9.3. 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.

7.2.10. Действия при приближении грозы и обесточивании.

7.2.10.1. В случае приближения грозы или обесточивании терминала или танкера все грузовые операции и бункеровка должны быть немедленно прекращены.

7.2.10.2. Возобновление прерванных операций производится по согласованию с мастером по наливу.

7.2.11. Система инертного газа.

7.2.11.1. 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.

7.2.11.2. Для предотвращения пожара или взрыва в паровом пространстве грузовых танков, необходимо постоянно поддерживать избыточное давление в атмосфере грузовых танков, контролировать содержание кислорода по объему, не допускать его превышение более 8%.

7.2.11.3. Запрещен подход к причалам терминала 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.

7.2.11.4. Минимальное избыточное давление в грузовых танках нефтеналивного судна должно быть равным не менее 100 мм вод.ст (0,98кПа).

7.2.11.5. Ответственность за поддержание во всех грузовых танках избыточного давления атмосферы и содержания кислорода в ней 8% по объему и менее лежит на капитане судна.

7.2.11.6. Не позднее 24 часов до захода судна в морской порт Приморск диспетчер ПТП запрашивает у капитана судна следующие данные:

- процентное содержание кислорода по объему по каждому грузовому танку;
- данные по поверке контрольно-измерительных приборов СИГ.

7.2.11.7. В случае отсутствия возможности у судна поддерживать избыточное давление в атмосфере грузовых танков не менее 100 мм вод.ст (0,98кПа) и содержание кислорода не более 8% по объему сменный диспетчер ПТП не подтверждает обработку нефтяного танкера в морском порту Приморск.

7.2.11.8. Не позднее 24 часов до захода судна в морской порт Приморск диспетчер ПТП предупреждает капитана судна о необходимости проведения экипажем судна контроля

7.2.11.9. избыточного давления атмосферы и содержания кислорода в ней во всех грузовых танках с помощью переносных измерительных приборов судна в присутствии представителя терминала - мастера по наливу до начала грузовых операций.

7.2.11.10. Перед началом грузовых операций в течение 1 часа после открытия доступа на судно мастером по наливу совместно с представителем судна выполняется замер содержания кислорода в атмосфере грузовых танков, проверяется давление в танках по стационарным судовым приборам.

7.2.11.11. При наличии в грузовом танке судна кислорода более 8% по объему мастером по наливу совместно с представителем судна выполняется контрольный замер в данном танке с составлением акта проведения контрольных измерений. При контрольном замере производится трехкратное измерение содержания кислорода в атмосфере танка.

7.2.11.12. Операции по контрольному измерению содержания кислорода по объему осуществляются немедленно после получения первичных результатов.

7.2.11.13. Мастер по наливу предоставляет письмо протеста в адрес администрации судна по факту обнаружения давления менее 100 мм вод.ст (0,98кПа) и/или содержания кислорода более 8% по объему.

7.2.11.14. По факту обнаружения отсутствия давления менее 100 мм вод.ст (0,98кПа) и/или содержания кислорода более 8% по объему диспетчером ПТП в течение 1 часа в адрес капитана морского порта Приморск направляется письмо-уведомление.

7.2.11.15. При получении отрицательных результатов измерений диспетчер ПТП информирует руководство терминала, организывает отвод танкера от причала на внутренний рейд порта.

7.2.11.16. В течение грузовых операций мастер по наливу каждые четыре часа проверяет содержание кислорода и давление в атмосфере грузовых танков по показаниям стационарных судовых приборов с записью о проверке в листе контроля безопасности на судне и берегу (ship/shore safety checklist).

7.2.12. Осмотр танков.

7.2.12.1. До начала и по окончании грузовых операций мастер по наливу совместно с представителем судна и сюрвейерами производит замеры всех грузовых, и в случае необходимости, топливных танков любых других емкостей и пустот.

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

7.3. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НА ТЕРМИНАЛЕ

7.3.1. Ответственность.

Капитан танкера полностью несет ответственность за принятие мер по предотвращению загрязнения акватории порта и окружающей среды. Все расходы, связанные с причинением загрязнения танкером и его ликвидацией, будут отнесены на судовладельца / фрахтователя танкера.

Капитан должен немедленно доложить на терминал о любом происшедшем или обнаруженном нефтяном загрязнении. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно остановлены и могут быть возобновлены только по разрешению мастера по наливу.

7.3.2. Меры до и в процессе проведения грузовых операций.

Следующие меры должны быть выполнены:

- все палубные шпигаты должны быть надежно задраены;
- с главной палубы должны быть удалены скопления воды;
- все неиспользуемые грузовые и бункеровочные манифольды должны быть заглушены и все болты заглушек завернуты;
- при отсутствии стационарных поддонов, под каждым узлом соединения берегового трубопровода с судовым (фланцы манифольда, переходников) должны быть установлены емкости для сбора утечек;
- все клапаны, через которые может быть произведен сброс за борт загрязняющих веществ, должны быть закрыты, обжаты и опломбированы;
- постоянная вахта, обеспеченная средствами связи с вахтенным помощником капитана, должна быть установлена у манифольда;
- на танкере должно быть обеспечено наблюдение за водной поверхностью со стороны морского борта для выявления следов загрязнения моря;
- пост со средствами для удаления незначительных разливов груза на палубе должен быть 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 ПТП должен быть немедленно проинформирован в случаях протечки или разлива;
- по окончании грузовых операций должен быть произведен дренаж стендеров.

7.3.3 Боновое ограждение.

Постановка «подвижных» боновых ордеров производится до начала грузовых операций.

По команде сменного диспетчера ПТП боновое заграждение выставляется до начала грузовых операций и снимается по окончании грузовых операций на основании предварительно поданной заявки на постановку / снятие боновых заграждений.

При получении штормового прогноза и/или фактическом ухудшении ГМУ с увеличением высоты волны 0,7 м. и более, и/или усилением ветра Южных, Юго-Западных, Северных направлений ветра более 10 м/сек, по согласованию с Филиалом ФГБУ «АМП Балтийского моря» в морском порту Приморск и разрешению администрации терминала боновое заграждение не выставляется, а суда аварийного реагирования приводятся в состояние повышенной готовности.

7.3.4. Балластные воды.

Только чистая балластная вода из танков изолированного балласта может быть откачана за борт на акватории терминала.

Отбор проб балластной воды производится до начала грузовых операций в соответствии с действующими национальными и международными нормами. Терминал может запретить сброс балластных вод в случае превышения допустимых нормативных показателей.

7.3.5. Дымовые выбросы.

Должны быть предотвращены любые видимые выбросы из дымовых труб белого или черного дыма (за исключением пара). При появлении подобных выбросов вахтенный помощник капитана должен немедленно информировать вахтенную службу машинного отделения.

7.3.6. Судовые отходы.

При стоянке у причала запрещается сброс за борт любых видов мусора, твердых или жидких отходов. Отходы сдаются на специализированные суда портового флота.

7.3.7. Забортное освещение.

Танкер должен обеспечить освещение водной поверхности со стороны моря, в темное время суток, для своевременного обнаружения возможного нефтяного загрязнения во время грузовых операций.

7.4. ПРОЦЕДУРЫ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

7.4.1. Ситуации, при которых погрузка должна быть немедленно остановлена.

7.4.1.1. В следующих ситуациях погрузка нефти на танкеры должна быть немедленно остановлена:

- уменьшение установившегося давления по технологическому трубопроводу при погрузке на величину 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) и более от значения, зафиксированного на АРМ «Контроль давления», необусловленное технологическими причинами;
- повышение установившегося давления по технологическому трубопроводу при погрузке на величину 0,2 МПа (2,0 кгс/см²) и более от значения зафиксированного на АРМ «Контроль давления», необусловленное технологическими причинами или повышение давления в коллекторе нефтепричалов до и выше 0,7 МПа;
- обнаружение или поступление информации о выходе нефти на технологическом трубопроводе, технологическом оборудовании, судне, акватории порта;
- перекрытие внутренней полости трубопровода, произошедшее вследствие несанкционированного закрытия запорной арматуры, как на берегу, так и на судне или (и) срабатывание системы защиты от гидроудара нефтепричала;
- пожар на причале, танкере, РП, СИКН №№725, 726, 727, 728, 940, ТПУ-4000, ТПУ-4000/2, ТПУ-1900, БИК №№725, 726, 727, 728, 940, ЗРУ, в корпусе управления (диспетчерской);
- появление грозы в пределах видимости порта Приморск;

- усиление порывов ветра свыше 22 м/с;
- выявление во время грузовых операций (по показаниям стационарных судовых приборов танков) превышения содержания кислорода по объему в атмосфере грузовых танков более 8% или снижения избыточного давления в атмосфере танков менее 100 мм вод.ст (0,98кПа);
- поступление сообщения с судна (или от мастера по наливу) о необходимости экстренной остановки погрузки;
- поступление информации о разрушении причала №№1 или 2 – остановка погрузки на обоих причалах №№1,2;
- поступление информации о разрушении причала №№ 3 или 4 – остановка погрузки на обоих причалах №№3,4.

7.4.1.2. В следующих ситуациях погрузка нефтепродуктов на танкеры должна быть немедленно остановлена:

- мгновенное (менее чем за 20 с) повышение давления по технологическому трубопроводу при погрузке нефтепродукта на величину 0,2 МПа (2,0 кгс/см²) и более от установившегося давления, необусловленное технологическими причинами;
- мгновенное (менее чем за 20 с) уменьшение давления по технологическому трубопроводу при погрузке нефтепродукта на величину 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) и более от установившегося давления, необусловленное технологическими причинами;
- обнаружение или поступление информации о выходе нефтепродукта на технологическом трубопроводе, технологическом оборудовании, судне, акватории порта;
- перекрытие внутренней полости трубопровода, произошедшее вследствие несанкционированного закрытия запорной арматуры как на берегу, так и на судне или (и)срабатывание системы защиты от гидроудара нефтепричала;
- пожар на причале, танкере, РП, СИКН №№740, 1231, 1232, 1233, 1235, БИК №№740, 1231, 1232, 1233, 1235, ЗРУ, в помещении (диспетчерской) здание ПРК, в районе причалов на акватории порта;
- появление грозы в пределах видимости порта Приморск;
- усиление порывов ветра свыше 22 м/с;
- выявление во время грузовых операций (по показаниям стационарных судовых приборов танков) превышения содержания кислорода по объему в атмосфере грузовых танков более 8% или снижения избыточного давления в атмосфере танков менее 100 мм вод.ст (0,98кПа);
- поступление сообщения с судна (или от мастера по наливу) о необходимости экстренной остановки погрузки;
- поступление информации о разрушении причала №№ 8 или 9 – остановка погрузки на обоих причалах №№8,9;
- поступление информации о разрушении причала №№ 3 или 4 – остановка погрузки на обоих причалах №№3,4.

7.4.1.3. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, причал или его кранцевую защиту обязан немедленно сообщить об этом в ИГПК и диспетчеру терминала. Повреждение оформляется актом, составленным представителем администрации терминала, капитаном судна, лоцманом и инспектором ИГПК.

7.4.2. Процедура аварийной остановки погрузки.

7.4.2.1. Ни при каких обстоятельствах судно не имеет права остановить поток нефти или нефтепродуктов. Клинкеты как минимум 2 (двух) танков должны быть постоянно полностью открыты вплоть до последнего этапа налива, когда поток нефти или нефтепродуктов будет уже

настолько незначительным, что внезапное закрытие клинкетов не приведет к скачку давления, превышающему номинальное давление грузовой системы. Слоп-танки никогда не должны использоваться для завершения погрузки. Судовые клапаны никогда не должны использоваться для уменьшения потока нефти или нефтепродуктов.

7.4.2.2. Аварийная остановка погрузки начинается по указанию мастера по наливу. Все стороны, участвующие в грузовых операциях, должны быть немедленно оповещены о предстоящей аварийной остановке погрузки.

7.4.2.3. При выполнении аварийной остановки погрузки на терминале и на танкере должны быть включены сигналы аварийной остановки погрузки.

7.4.2.4. Система автоматизации в автоматическом режиме выполняет алгоритм действий по локализации аварийной ситуации.

7.4.2.5. После того, как поток нефти/нефтепродуктов остановлен, клапаны манифольда танкера могут быть закрыты по указанию мастера по наливу.

7.4.2.6. Если характер аварийной ситуации таков, что требуется срочный отход танкера от причала, в таком случае инициируется процедура аварийного отхода танкера от причала.

7.4.3. Процедура аварийного отхода танкера от причала.

7.4.3.1. Процедура аварийного отхода танкера от причала может быть инициирована либо капитаном танкера, либо мастером по наливу, либо ИГПК.

7.4.3.2. Судовая энергетическая установка танкера должна быть приведена в немедленную готовность.

7.4.3.3. Если необходимо внезапное прекращение погрузки, важно, чтобы клапаны танкерного грузового манифольда были закрыты ПОСЛЕ того, как было получено подтверждение, что клапаны в процессе аварийной остановки погрузки на берегу закрыты. После этого стендеры будут отсоединены.

7.4.3.4. Разрывные соединения стендеров позволяют отвести танкер от причала без отсоединения стендеров, однако такое решение должно быть принято в исключительных и чрезвычайных случаях.

7.4.3.5. Капитан судна должен решить насколько безопасным будет отход судна от причала и не подвергнет ли он судно этим поспешным маневром еще большей опасности.

8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ РАБОТЕ В УСЛОВИЯХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР.

8.1. Плавание крупнотоннажных танкеров в ледовых условиях.

8.1.1. Начало и окончание период ледокольной проводки судов в морском порту объявляется с началом льдообразования в проливе Бьеркезунд и завершается с окончательным очищением пролива Бьеркезунд ото льда.

8.1.2. Начало и окончание периода ледокольной проводки судов на акватории морского порта и подходах к нему объявляется капитаном морского порта.

8.1.3. В зависимости от прогнозируемой ледовой обстановки на акватории морского порта, капитан морского порта устанавливает ограничения по режиму ледового плавания судов.

8.1.4. Суда, работающие в замерзающих морях, должны быть подготовлены надлежащим образом:

- произведен осмотр и приведение в исправное состояние водоотливных средств как основных (стационарных), так и вспомогательных (переносных), а также опрессовывание трубопроводов; кингстоны и все приемные отверстия ниже ватерлинии должны быть защищены сетками от засасывания шуги и мелкобитого льда;

- выполнена проверка работы главных двигателей, вспомогательных механизмов, всех судовых устройств, средств связи, навигационных и радиоэлектронавигационных приборов;

- палубные механизмы подготовлены для плавания в условиях низких температур, магистрали пресной и соленой воды, находящиеся на верхних палубах, утеплены; все механизмы и устройства, работа которых не является необходимой и сопряжена с опасностью размораживания, отключены и законсервированы;

- проведена ревизия используемой смазки на открытых палубах (в случае необходимости заменена), кабельных трасс, переключателей и розеток.

8.1.5. При подготовке причала к постановке судна ледяной покров на акватории перед причалом на расстоянии 2,0 - 3,0 ширины корпуса швартуемого судна должен быть взломан, измельчен буксирами, а ледяные наросты, образующиеся на сваях причала на переменном уровне воды, должны быть удалены.

8.1.6. Судну к причалу следует подходить под углом 15 - 20° к линии причала, минимальное

расстояние сближения с линией причала не менее 20м. Битый лед из пространства между бортом судна и причалом следует удалять с помощью буксиров. Удаление битого льда можно производить с помощью потоков, создаваемых гребными винтами одного или двух буксиров, в то время как другие буксиры поджимают швартуемое судно к причалу. При швартовке транспортного судна к причалу в ледовых условиях в необходимых случаях, как исключение, разрешается работа его гребными винтами самым малым ходом, если винт находится на расстоянии более 50м от линии причала.

8.1.7. При наличии на акватории порта прочного ледяного покрова толщиной более 0,5 м подготовка причала к постановке и швартовке транспортного судна должна включать прокладку ледоколом каналов на всем протяжении необходимого для постановки судна участка причального фронта на расстоянии 25 - 35 м от линии кордона и околку ледоколом береговой кромки канала таким образом, чтобы диаметральной плоскостью ледокола составляла с причальной линией угол не более 30° при толщине льда до 50 см не более 15 -20° при большей толщине льда. Приближение ледокола к линии кордона не должно быть меньше 20 м, при этом угол между диаметральной плоскостью (ДП) ледокола и причальной стенкой не должен быть более 5°. При толщине льда более 50 см подход ледоколов к причалам кормой запрещается.

8.1.8. Очистка рейда от льда перед отводом судна от причала должна производиться с помощью буксиров и/или ледокола при толщине льда более 50 см. Очистка рейда производится до наружного борта судна. Отвод судна от причала должен осуществляться с помощью буксиров.

8.2. Использование буксиров при подходе и отходе от причала в ледовых условиях.

8.2.1. На акватории порта ледоколы и/или буксиры должны прокладывать каналы, ведущие к причалам, с учетом маневренных элементов судов.

8.2.2. Буксиры подводят судно к причалу, подаются и крепятся носовые швартовы, отдаются буксирные концы.

8.2.3. Один из буксиров струей от винта, работающего на передний ход, вымывает лед между бортом судна и причалом, другой, работая на укол, поджимает корму к причалу. Винт судна работает на передний ход, размывая лед за кормой.

8.2.4. Когда между кормой судна и причалом будет чистая вода, буксир выходит из-под борта судна и корма вплотную поджимается к причалу. Подаются и крепятся кормовые швартовы. Остатки льда между бортом и причалом вымываются работой винта судна на задний ход, после чего носовая оконечность вплотную поджимается к причалу работой буксира на укол.

8.2.5. До начала отшвартовки буксиры и/или портовые ледоколы готовят акваторию порта вокруг судна для его отхода:

- по всей длине судна, с носа и кормы на расстоянии 1-1,5 ширины судна разбивают лед;

- прокладывают канал длиной как минимум 2-3 длины судна, для обеспечения его безопасного отхода.

8.2.6. Далее судно следует на выход по ледовому каналу на акватории порта самостоятельно в точку формирования каравана согласно указаниям линейного ледокола.

8.3. Грузовые операции при отрицательных температурах.

8.3.1. 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.

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

8.3.3. 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:

8.3.3.1. На судне в установленном месте должно находиться Руководство по плаванию во льдах, составленное на основе рекомендаций ИМО.

8.3.3.2. Персоналу следует выдать соответствующую зимнюю одежду для работы при минусовой температуре.

8.3.3.3. Следует осушить трубопроводы с морской или пресной водой, которые могут быть подвержены воздействию минусовой температуры. Пожарная магистраль должна быть осушена с обоих концов. Система мойки стекол на мостике также должна быть осушена.

8.3.3.4. Паропроводы, если они не будут использоваться, также должны быть осушены.

8.3.3.5. Радиаторы для двигателей, которые могут быть подвержены воздействию минусовой температуры, следует заполнить антифризом. Любые подогреватели следует проверить на предмет их эксплуатационной готовности.

8.3.3.6. Все шпигаты, а также сливные каналы должны быть чистыми и сухими.

8.3.3.7. Судовые системы подогрева должны быть проверены и подготовлены к использованию.

8.3.3.8. 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.

8.3.3.9. 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.

8.3.3.10. 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.

8.3.3.11. Палубные системы сжатого воздуха должны быть осушены.

- 8.3.3.12. Льяльные колодцы должны быть сухими.
- 8.3.3.13. 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.
- 8.3.3.14. Палубные бункерные трубопроводы должны быть осушены и готовы к приему бункера. Вентиляционная система топливных танков должна прогреваться паром в случае необходимости.
- 8.3.3.15. Палубные гидравлические системы, как правило, должны постоянно находиться под давлением, если только эти системы не будут специально предназначены для работы при минусовых температурах.
- 8.3.3.16. Грузовые стрелы и краны, особенно, те из них, которые потребуется использовать для грузовых операций, следует, периодически проворачивать.
- 8.3.3.17. Стальные концы и все палубные механизмы должны быть обработаны смазкой зимней марки.
- 8.3.3.18. Швартовы следует хранить в укрытиях в сухом состоянии.
- 8.3.3.19. До наступления холодной погоды топливные танки следует прогреть.
- 8.3.3.20. Паровой подогрев кингстонной коробки должен находиться в рабочем состоянии.
- 8.3.3.21. Следует проверить охлаждение двигателя со стороны внутренней циркуляционной системы танка и убедиться в его функционировании (в случае закупорки льдом кингстонной коробки).
- 8.3.3.22. Для работы в условиях отрицательных температур рекомендуется обеспечить судно мешками с песком, деревянными молотками и скребками для удаления льда, а также жидкостью для борьбы с обледенением стекол на мостике.
- 8.3.3.23. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом (САЗРИУС) должна быть осушена и защищена от обледенения.
- 8.3.3.24. Система тушения пожара на открытой палубе должна быть осушена, и готова к немедленному использованию.
- 8.3.3.25. Следует удалить лед с безопасных путей обхода. В случае необходимости применять противоскользящий материал.
- 8.3.3.26. Следует удалить лед с грузовых клинкетов и контрольно-измерительной аппаратуры до начала грузовых операций, а также обеспечить их работоспособность.

9. МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

9.1. Суда, к которым применяются требования Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС), должны выполнять требования главы X1-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» Конвенции СОЛАС-74. Контроль над выполнением требований главы X1-2 Конвенции СОЛАС-74 и Международного Кодекса по охране судов и портовых средств возлагается на капитана порта.

9.2. Следующие уровни охраны могут быть введены на терминале:

Уровень охраны 1: уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны.

Уровень охраны 2: уровень, при котором, из-за повышенного риска происшествия, в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны.

Уровень охраны 3: уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения.

9.3. При уровне охраны 1, с целью выявления и принятия предупреждающих мер, на всех судах должны осуществляться меры, направленные на следующее:

- обеспечение исполнения всех судовых обязанностей по обеспечению охраны;
- контроль доступа на судно;
- контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущества;
- наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных на то лиц;
- наблюдение за палубой и районом вокруг судна;
- надзор над грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами;
- обеспечение того, чтобы находились под рукой средства связи в целях охраны.

9.4. При уровне охраны 2 должны быть приняты дополнительные к каждой из обозначенных в пункте 8.2. меры, предусмотренные планом охраны судна.

9.5. При уровне охраны 3 должны быть приняты дальнейшие, особые меры, предусмотренные планом охраны судна для каждой из обозначенных в пункте 9.2.

9.6. При установлении администрацией уровней охраны 2 или 3, судно должно подтверждать получение инструкций относительно изменения уровня охраны.

9.7. При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту капитан судна либо лицо командного состава, ответственное за охрану судна, незамедлительно информируют об этом должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, капитана морского порта и сменного диспетчера ПТП.

9.8. Капитану морского порта предоставляется информация об уровне охраны портовых средств и об уровне охраны судов, находящихся в морском порту, а также о любых изменениях в их уровнях охраны.

9.9. Оповещения о возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту и об изменении уровня охраны судна, а также подтверждение получения указанных оповещений осуществляется незамедлительно с момента возникновения указанных в оповещениях обстоятельств на каналах связи ОВЧ.

9.10. Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведении актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов,

находящихся в морском порту, незамедлительно информируют капитана морского порта, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану и сменного диспетчера ПТП на рабочих каналах связи ОВЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта.

10. МЕРЫ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ АКТАМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА (АНВ)

Акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса (транспортного средства), повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

10.1. Указанные меры распространяются на:

- должностные лица по охране судов, портовых сооружений и должностных лиц грузовладельца (отправителя груза), действующих на основе пунктов 11, 12, 17 части А Международного Кодекса ОСПС;
- суда под любым национальным флагом, которые прибывают в порт с опасными грузами, или подаются под погрузку опасных грузов, независимо от того, имеют ли они Международное свидетельство об охране судна, выданное в соответствии с положениями части А Международного Кодекса ОСПС, или нет;
- портовые средства, включающие любые причалы, пирсы, пристани, специализированные терминалы, к которым может пришвартоваться судно для погрузки или выгрузки грузов, а также любые другие средства и/или установки,
- и/или сооружения, используемые в качестве основных, вспомогательных или дополнительных средств при проведении операций с грузами.

10.2. Виды угроз.

Угроза захвата - возможность захвата судов (далее ТС), объектов Терминала установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

Угроза взрыва - возможность разрушения Объектов/ ТС, нанесения им и/или здоровью персонала и другим лицам повреждений путем взрыва.

Угроза поражения опасными веществами - возможность загрязнения Объектов/ТС или их наиболее важных элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, посетителей и других лиц.

Угроза захвата наиболее важного элемента Объектов/ТС- установление над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

Угроза размещения или попытки размещения на наиболее важном элементе Объектов/ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на наиболее важном элементе Объектов/ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить наиболее важный элемент Объектов/ТС или нанести им повреждения, угрожающие безопасному функционированию Объектов, жизни или здоровью персонала и других лиц.

Угроза ограничения деятельности - возможность создания препятствия, делающего невозможным движение или ограничивающего функционирование Объектов/ТС, угрожающего жизни или здоровью персонала, посетителей и других лиц.

Угроза хищения - возможность совершения хищения элементов Объектов/ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, посетителей и других лиц.

10.3. Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведении актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, незамедлительно информируют капитана морского порта, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на рабочих каналах связи ОВЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта..

При обнаружении любым членом экипажа подозрительных лиц или предметов, посторонних плавсредств в зоне производства погрузо-разгрузочных работ, в случае угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ) судовая администрация осуществляет мероприятия согласно судового Плана охраны судна.

**A RECEIPT FOR THE REGULATIONS
РАСПИСКА О ВРУЧЕНИИ РУКОВОДСТВА**

**To the Master of the Tanker « _____ »
Капитану танкера**

Date: _____
Дата

Dear Sir,
Уважаемый господин,

We are sending you a copy of the “Regulations for handling ships at the marine terminal”, which is designed to provide guidance on operational procedures and the shared responsibility for the terminal operations.

Для руководства к действию направляем Вам экземпляр «Руководства по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП».

You need to study this document and familiarize your crew with the provisions applicable on our terminal.

Вам необходимо изучить этот документ и ознакомить свой экипаж с положениями, применимыми на нашем терминале.

Representatives of the Primorsk Oil Terminal are ready to assist you and provide the necessary information.

Представители терминала ООО «ПТП» готовы оказать Вам содействие и предоставить необходимую информацию.

Representatives of the Primorsk Oil Terminal have the right to stop operations in case of detection of non-compliance with the provisions of the “Regulations for handling ships at the marine terminal” or unsafe working conditions.

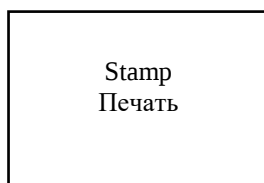
Представители терминала ООО «ПТП» имеют право остановить операции в случае обнаружении несоблюдения положений «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» или небезопасных условий работы.

CONFIRMATION:

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ:

I, the undersigned Master of the Tanker _____
confirm receipt, understanding and consent to follow the provisions of the “Regulations for handling ships at the marine terminal».

Я, нижеподписавшийся капитан т/х _____, подтверждаю получение, понимание и согласие следовать положениям «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП»



Signature: _____
Подпись

Name: _____
Ф.И.

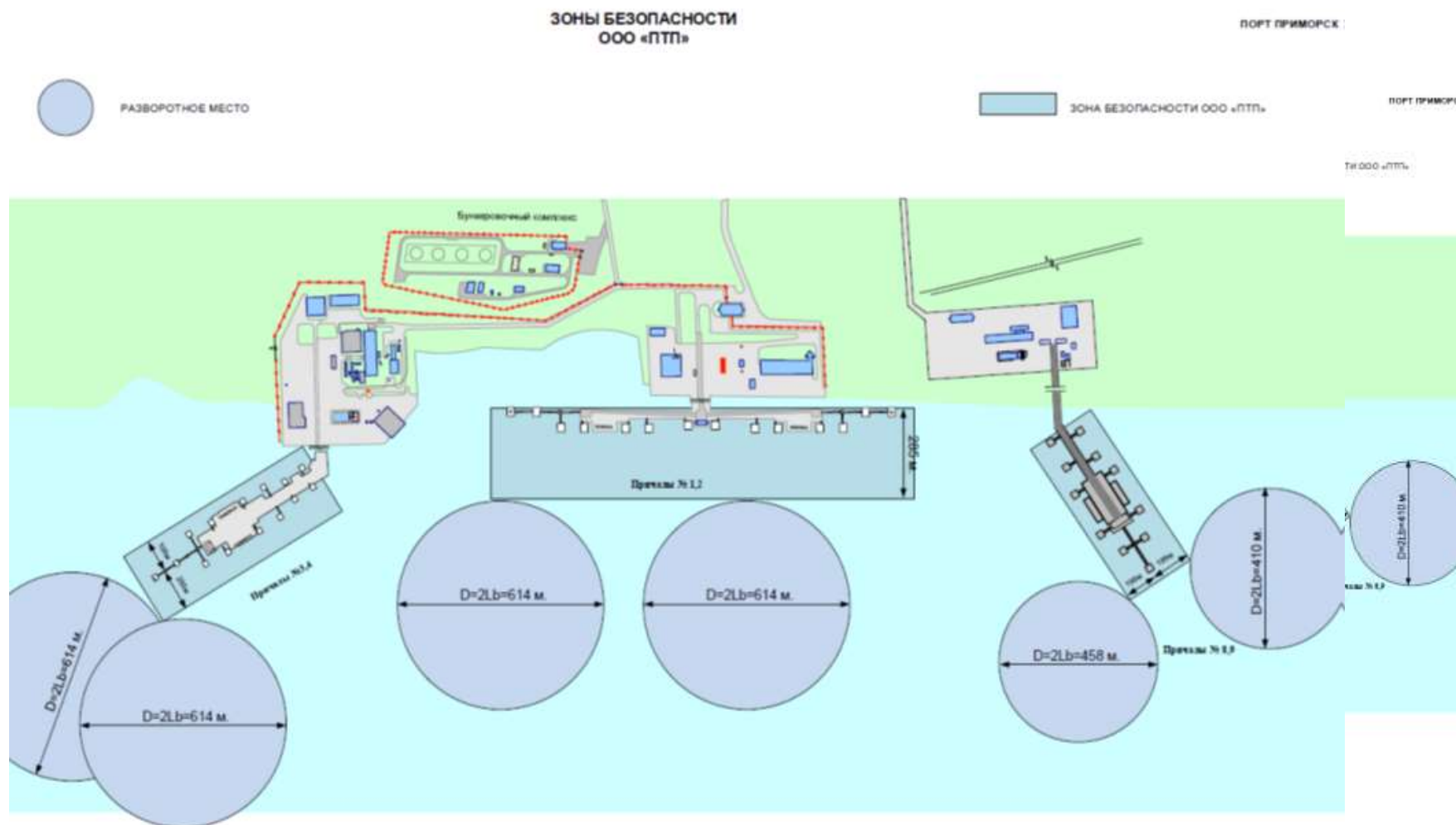
СИТУАЦИОННАЯ КАРТА-СХЕМА РАЙОНА РАСПОЛОЖЕНИЯ
ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»



НАИМЕНОВАНИЕ ЦЕЛЕЙ И СООРУЖЕНИЙ

№ п/п	Наименование	№ п/п	Наименование	№ п/п	Наименование
1.	Административный комплекс ООО «ПТП»	36.	Терминал для приема и отгрузки	37.	Терминал для приема и отгрузки
2.	Склад ГСМ	37.	Терминал для приема и отгрузки	38.	Терминал для приема и отгрузки
3.	Пирс	38.	Терминал для приема и отгрузки	39.	Терминал для приема и отгрузки
4.	Дорога	39.	Терминал для приема и отгрузки	40.	Терминал для приема и отгрузки
5.	Склад No 1	40.	Терминал для приема и отгрузки		
6.	Склад РЗМ	41.	Терминал для приема и отгрузки		
7.	Терминал для приема и отгрузки	42.	Терминал для приема и отгрузки		
8.	Терминал для приема и отгрузки	43.	Терминал для приема и отгрузки		
9.	Терминал No 1	44.	Терминал для приема и отгрузки		
10.	Терминал No 2	45.	Терминал для приема и отгрузки		
11.	Терминал для приема и отгрузки No 1	46.	Терминал для приема и отгрузки		
12.	Терминал для приема и отгрузки No 2	47.	Терминал для приема и отгрузки		
13.	Терминал для приема и отгрузки No 3	48.	Терминал для приема и отгрузки		
14.	Терминал для приема и отгрузки No 4	49.	Терминал для приема и отгрузки		
15.	Терминал No 5	50.	Терминал для приема и отгрузки		
16.	Терминал для приема и отгрузки No 2	51.	Терминал для приема и отгрузки		
17.	Терминал для приема и отгрузки No 3	52.	Терминал для приема и отгрузки		
18.	Терминал для приема и отгрузки No 4	53.	Терминал для приема и отгрузки		
19.	Терминал для приема и отгрузки No 5	54.	Терминал для приема и отгрузки		
20.	Терминал для приема и отгрузки No 6	55.	Терминал для приема и отгрузки		
21.	Терминал для приема и отгрузки No 7	56.	Терминал для приема и отгрузки		
22.	Терминал для приема и отгрузки No 8	57.	Терминал для приема и отгрузки		
23.	Терминал для приема и отгрузки No 9	58.	Терминал для приема и отгрузки		
24.	Терминал для приема и отгрузки No 10	59.	Терминал для приема и отгрузки		
25.	Терминал для приема и отгрузки No 11	60.	Терминал для приема и отгрузки		
26.	Терминал для приема и отгрузки No 12	61.	Терминал для приема и отгрузки		
27.	Терминал для приема и отгрузки No 13	62.	Терминал для приема и отгрузки		
28.	Терминал для приема и отгрузки No 14	63.	Терминал для приема и отгрузки		
29.	Терминал для приема и отгрузки No 15	64.	Терминал для приема и отгрузки		
30.	Терминал для приема и отгрузки No 16	65.	Терминал для приема и отгрузки		
31.	Терминал для приема и отгрузки No 17	66.	Терминал для приема и отгрузки		
32.	Терминал для приема и отгрузки No 18	67.	Терминал для приема и отгрузки		
33.	Терминал для приема и отгрузки No 19	68.	Терминал для приема и отгрузки		
34.	Терминал для приема и отгрузки No 20	69.	Терминал для приема и отгрузки		
35.	Терминал для приема и отгрузки No 21	70.	Терминал для приема и отгрузки		

0800.034 С7



ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛА ТЕРМИНАЛА

A LETTER TO THE MASTER OF A TANKER

ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛА ТЕРМИНАЛА

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, will ensure that our personal 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, we 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 VIII 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 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"
""EMERGENCYSTOP".

III. СРЕДСТВА СВЯЗИ СУДНА С БЕРЕГОМ. АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА

Судну предоставляется ПЕРЕНОСНОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК для ПРЯМОЙ связи судна с мастером по наливу. 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

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 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

К погрузке приступают после подачи 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.

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 соблюдения данного правила.

GENERAL SAFETY INSTRUCTIONS FOR VESSELS CALLING AT BERTHS IN PORT OF PRIMORSK

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОШВАРТОВКЕ СУДОВ К ПРИЧАЛАМ ПОРТА ПРИМОРСК

1. Incident aboard a vessel

When an incident occurs, call the Loading master by VHF transceiver on channel 71 and by the portable radio (provided by terminal) on channel 28 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 по каналу 71, для круглосуточной связи следует использовать переносной радиопередатчик (предоставляемый терминалом), канал 28.

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 60° 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 60°C, 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

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 на судно.

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 any time 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.

**FIRENOTICE
ПОЖАРНЫЙНОТИС**

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

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

**TERMINAL'S FIREALARM
ПОЖАРНАЯТРЕВОГАНАТЕРМИНАЛЕ**

At this terminal the fire alarm signal
Is one long sound blast
На Терминале установлен следующий
сигнал пожарной тревоги:
один продолжительный сигнал сиреной

BERTH_____

ПРИЧАЛ_____

**IN CASE OF FIRE ON BOARD
ВСЛУЧАЕПОЖАРАНАСУДНЕ**

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;
- Standby to disconnect arms;
- Bring engines to standby.

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

Fire on other ship or ashore

В случае пожара на другом судне или берегу:

- Standby, and when instructed:
- Cease all cargo operation and
Then close all valves;

- Подготовиться к следующим действиям:
- Прекратить все грузовые операции и затем
перекрыть все клапаны;

- Disconnect arms;
- Bring engine to stand by and. Crew ready to unberth

- Отсоединить стендеры;
- Привести двигатели и экипаж в состояние постоянной готовности, быть готовым к отходу судна.

ACTIONS OF TERMINAL

Fire on ship:

- Raise alarm;
- Contact ship;
- Cease all cargo operations and then Close all valves;
- Standby 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 CHECKLIST
ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ

Ship's name _____

Primorsk Trade Port LLC

Название судна

ООО «ПТП»

Berth _____

Причал

Date of Arrival _____

Дата прибытия

Time of Arrival _____

Время прибытия

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 be 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.

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 манифольды находятся в хорошем состоянии, надежно оснащены и готовы к планируемой операции./ The ship's 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 началом 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 all' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.	☐		R	
11. Береговые сливные емкости и сливные		☐	R	

Колодцы постоянно контролируются. / Shore spill containment and pumps are correctly managed.				
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 забортной 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.	☐			
18. Экземпляр Руководства по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» имеется на борту. Copy of the Terminal regulations is available on board.	☐			
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
19. 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	
20. 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	☐		P R	

oxygen content of 8% or less by volume.				
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
21. Судно готово двигаться своим ходом. / The ship is ready to move under its own power.	☐		PR	
22. 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	
23. 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	
24. Процедуры по погрузке/выгрузке груза, топлива и балласта согласованы. / The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed	☐	☐	A R	
25. 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
26. Предоставлен MSDS по запросу. / Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.	☐	☐		
27. 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
28.Наличие Международного пожарного соединения обеспечено. / An International Shore Fire Connection has been provided.	☐	☐		
29. Согласованная система вентиляции танков будет обязательно использоваться. / The agreed tank venting system will be used.	☐	☐	A R	Метод Method
30. Согласованы ли требования для погрузки закрытым способом. / The requirements for closed operations have been agreed.	☐	☐	R	
31. Функционирование системы вакуумных предохранительных клапанов проверено. / The operation of the P/V system has been verified.	☐			
32. Если линия возврата паров соединена, то согласован ли режим ее эксплуатации. / Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.	☐	☐		

33. Сигналы превышения уровня груза работают и проверены. / Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.	☐		A R	
34. Находятся ли на штатном месте соответствующие средства для заземления судна с берегом. / Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection.		☐		
35. Береговые линии оборудованы невозвратными клапанами, а если не оборудованы, то меры по предотвращению оттока груза обсуждены. / Shore lines are fitted with an on-return valve or procedures to avoid 'backfilling' have been discussed.		N/A		
36. 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 Nominated smoking rooms
37. Правила использования источников открытого огня соблюдаются. / Naked light regulations are being observed	☐	☐	AR	
38. Соблюдаются ли установленные правила использования телефонной связи судно/берег, мобильных телефонов и пейджеров. / Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.	☐	☐	AR	
39. Используются ручные фонари одобренного типа. / Hand torches (flashlights) are of an approved type.	☐	☐		
40. 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.	☐			
41. Используются портативные УКВ/СВЧ передатчики одобренного типа. / Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.	☐	☐		
42. Заземлены ли антенны основного радиопередатчика судна и отключены ли радиолокаторы. / The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.	☐			
43. 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.	☐	☐		
44. Воздушные кондиционеры оконного типа отсоединены. / Window type air conditioning units are disconnected.	☐			
45. Положительное давление внутри помещений	☐			

постоянно поддерживается. / Positive pressure is being maintained inside the accommodation.				
46. Приняты меры по обеспечению достаточной механической вентиляции в насосном отделении. / Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.	☐		R	
47. Предусмотрены средства для эвакуации людей в случае аварии. / There is provision for an emergency escape.	☐	☐		
48. 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: 42 Knots (22 m/s)
49. Протокол по безопасности согласован между судовым офицером по безопасности и ответственным за безопасность портовых сооружений, если потребуется. / Security protocol have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.	☐	☐	AP	
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
50. СИГ исправно функционирует. / The IGS is fully operational and in good working order.	☐		P	
51. Палубные затворы, или эквивалентные им средства, исправны. / Deck seals, or equivalent, are in good working order.	☐		R	
52. Жидкость в вакуумных прерывателях находится на должном уровне. / Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.	☐		R	
53. Стационарные и портативные анализаторы кислорода откалиброваны и работают надлежащим образом. / The fixed and portable oxygen analyzers have been calibrated and are working properly.	☐		R	
54. 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	

55. 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

No № п/п	Time Время	Date Дата	Remarks Замечания	Rank Должность	Signature Подпись

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.

Схемы швартовок

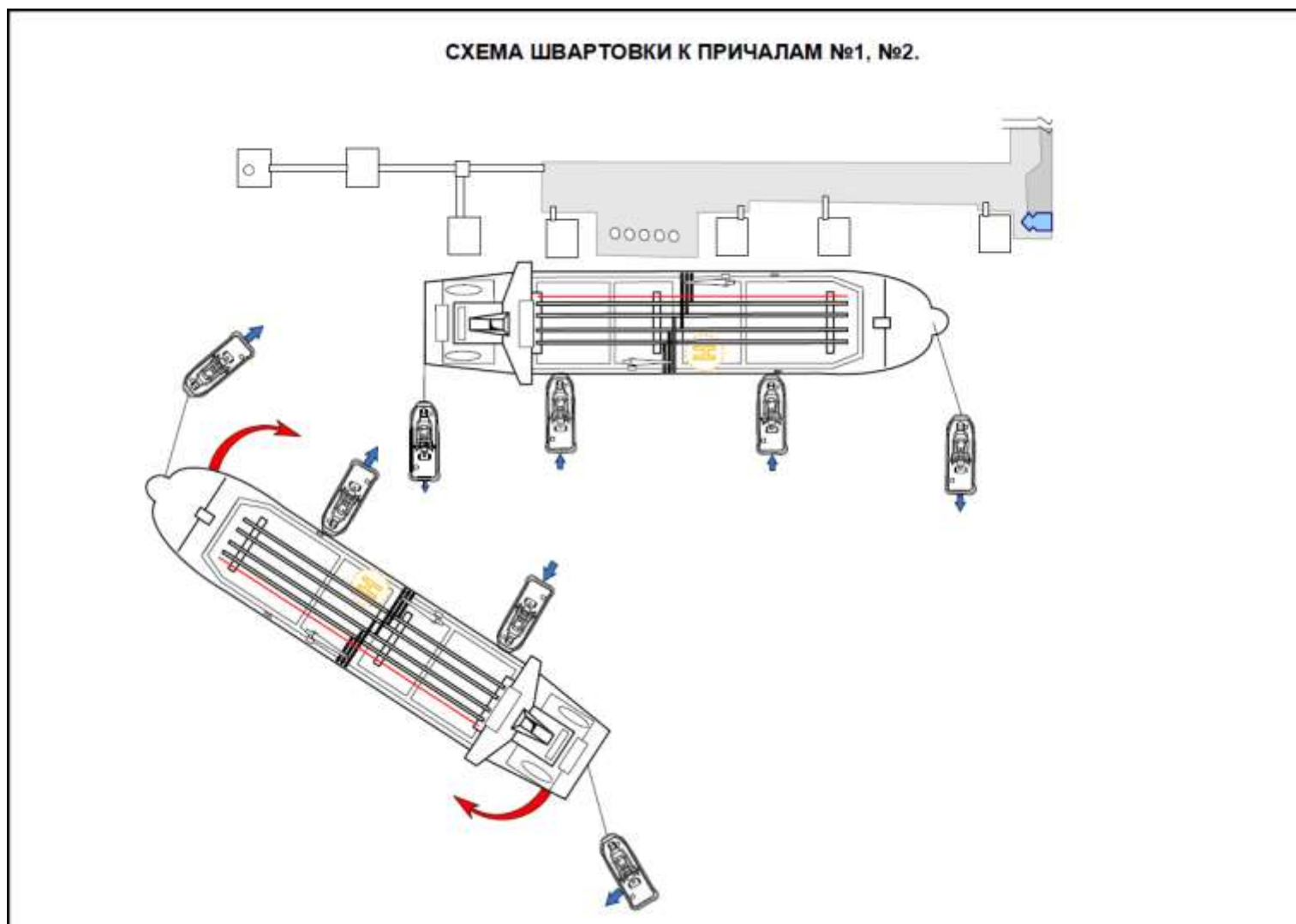
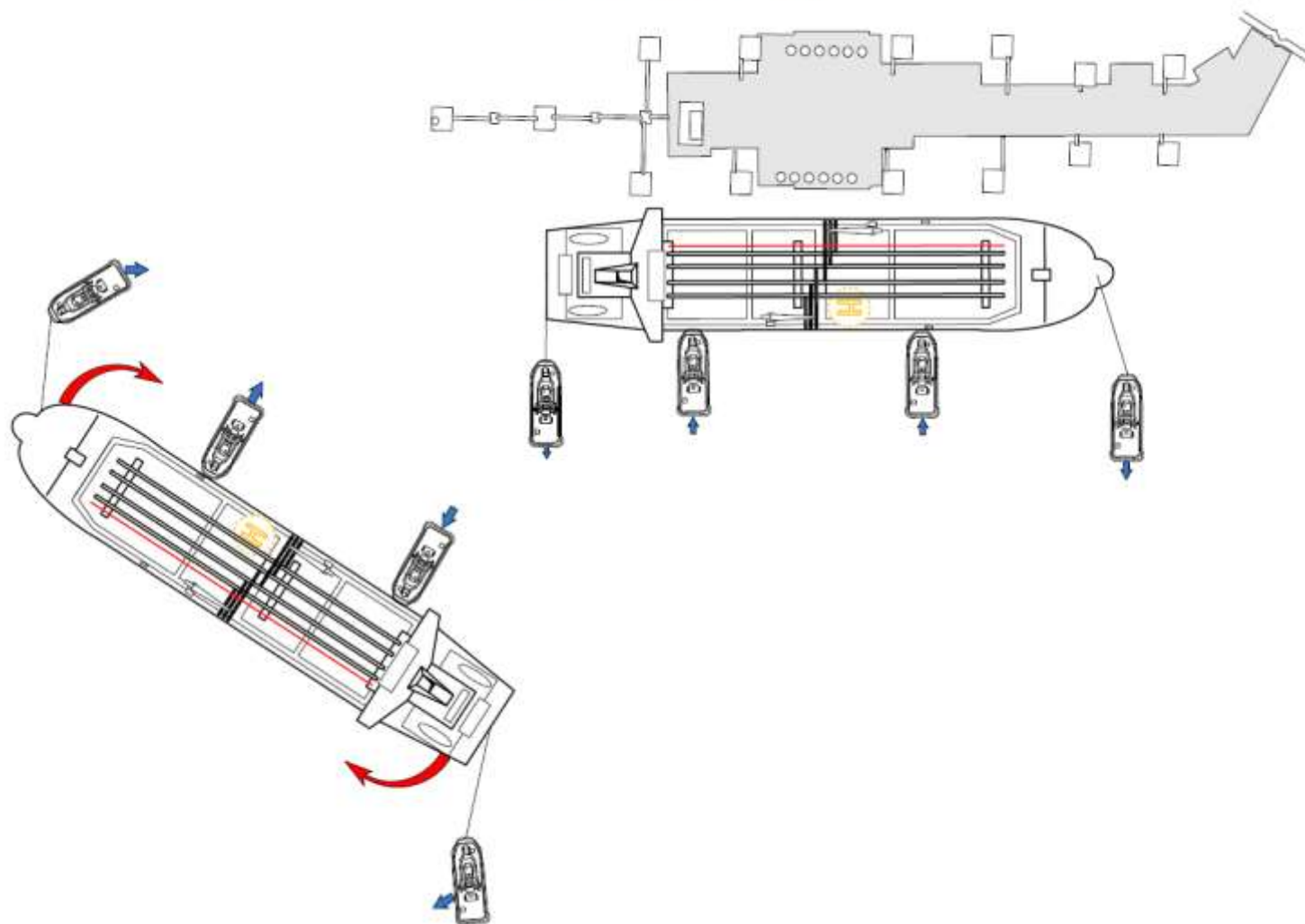


СХЕМА ШВАРТОВКИ К ПРИЧАЛУ №3.



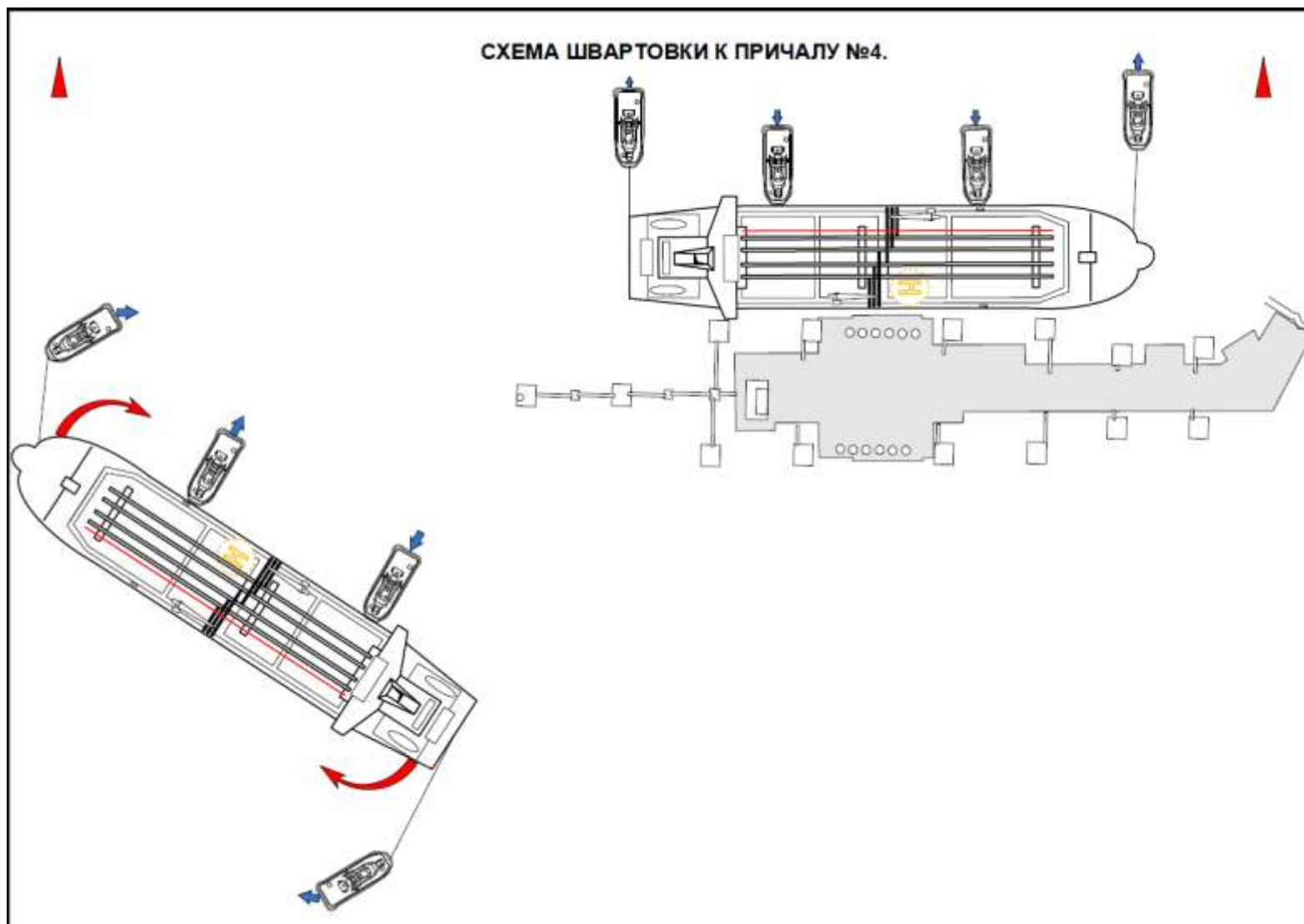


СХЕМА ШВАРТОВКИ К ПРИЧАЛУ №9.

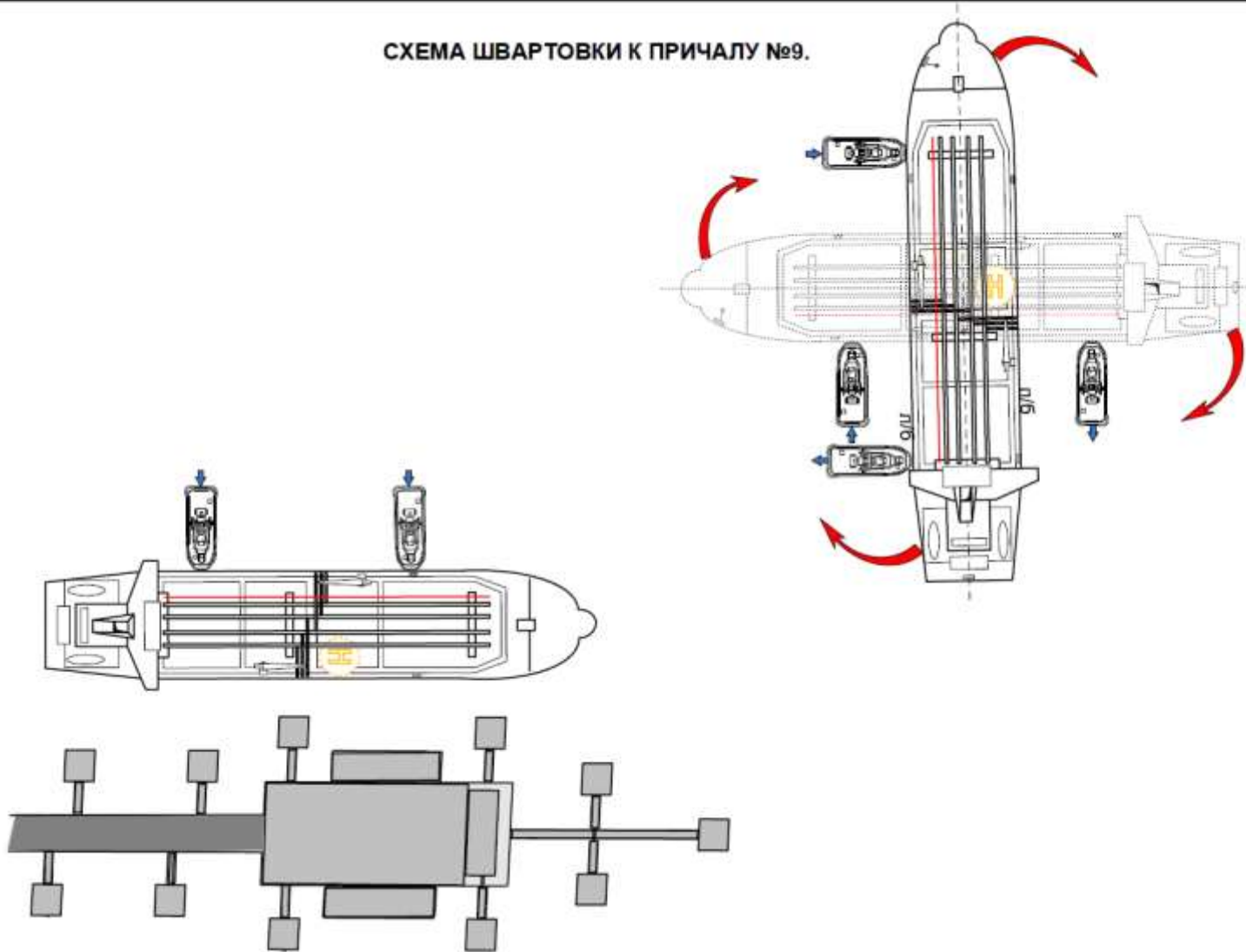
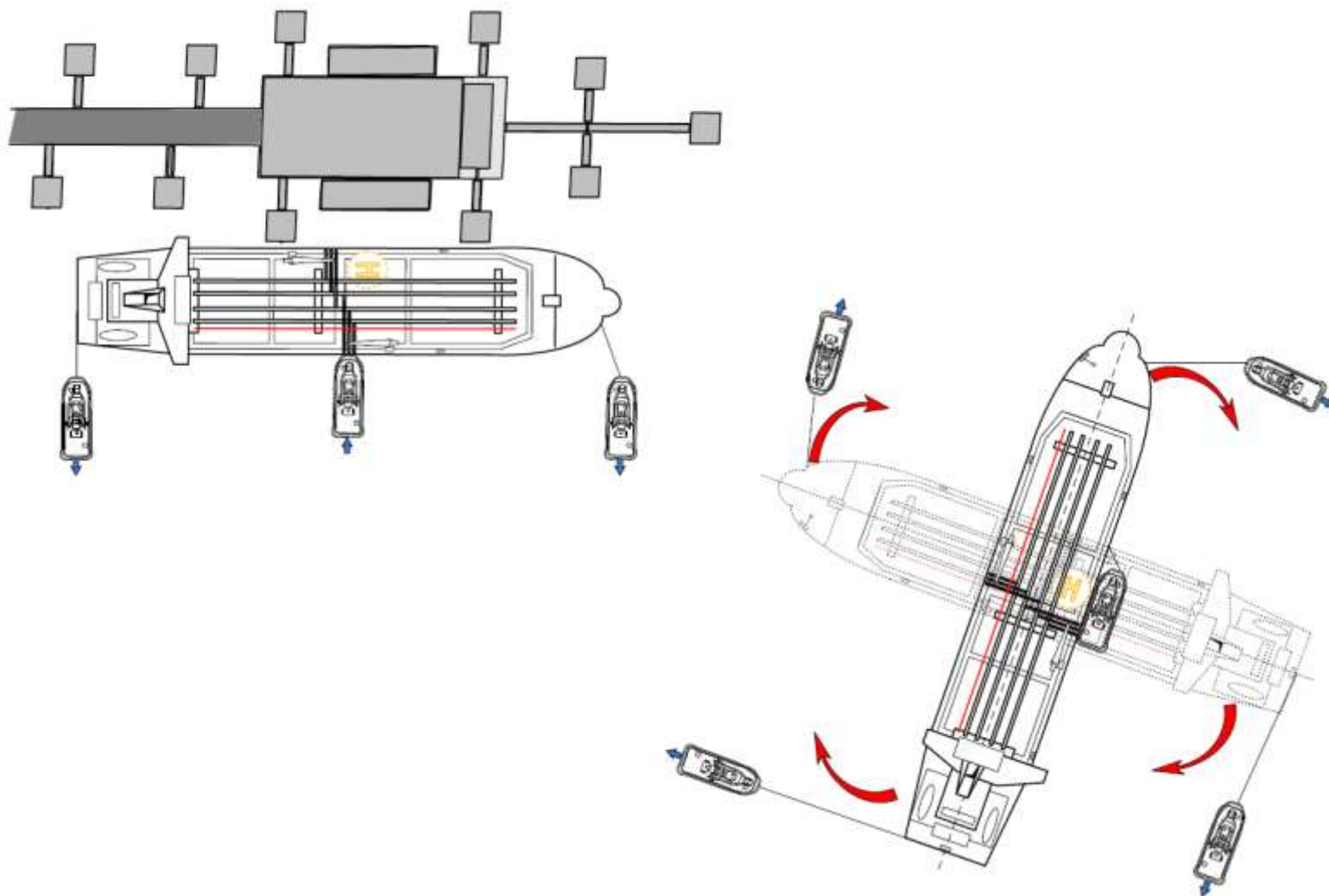


СХЕМА ШВАРТОВКИ К ПРИЧАЛУ №8.



ООО «ПТП»

Название судна _____ GRT _____
 Ship'S Name _____ NRT _____

Флаг _____ Дата _____ Время _____
 Flag _____ Date _____ Hours _____

Осадка носом _____ Осадка кормой _____
 Draft Forward _____ Draft Astern _____

ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ / WEATHER CONDITIONS

Ветер _____ м/с _____ Высота волн _____ м
 Wind _____ Height of Wave _____



Приказ № 1/1

Лодчен сообщит Вам о любых изменениях стандартного Плана проводки
 Your Pilot will advise you of any variation to This Standard Plan

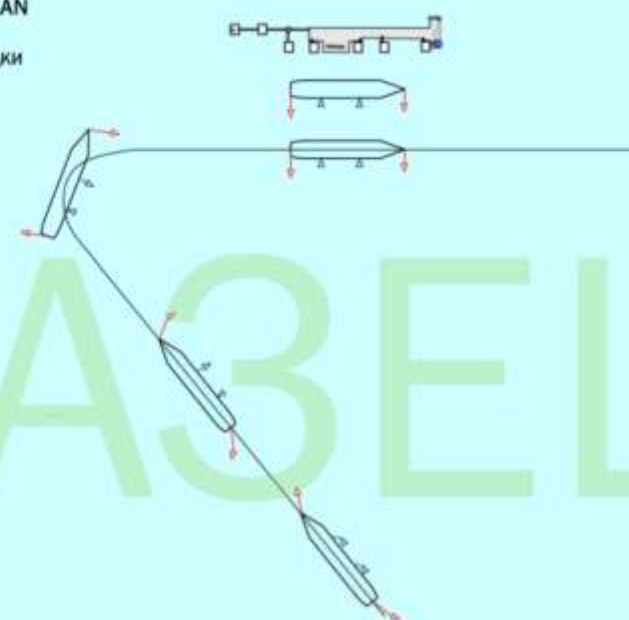
Примечания _____
 Remarks _____

Лодчен _____ Капитан _____
 Pilot _____ Master _____

PORT PRIMORSK PILOTAGE PASSAGE PLAN

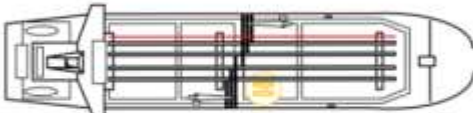
ПЛАН ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ В ПОРТУ ПРИМОРСК

ПРИКАЗ №1



БУКСИРЫ/TUGS

Tugs will attend vessel from the Head of Break water
And will be secured before passing Port Entrance



Всего _____
Total

С борта	Название и мощность	Буксирный трос
Forward	Name and Power	Towing Rope used
С борта нос	Название и мощность	Буксирный трос
Forward Side	Name and Power	Towing Rope used
С борта корма	Название и мощность	Буксирный трос
Astern Side	Name and Power	Towing Rope used
С кормы	Название и мощность	Буксирный трос
Astern	Name and Power	Towing Rope used

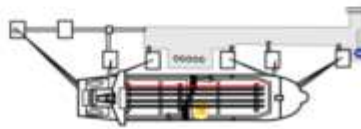
Схема швартовки/MOORING PATTERN

С борта _____ Продольные _____4_____ Прижимные _____2_____ Шпринги _____2_____
 Forward Head Lines Breast Lines Springs

С кормы _____ Продольные _____4_____ Прижимные _____2_____ Шпринги _____2_____
 Astern Head Lines Breast Lines Springs

Очередность подачи швартовов/Order of giving Lines in Shore

1st _____ 3rd _____ Всего _____16_____
 2nd _____ 4th _____ Total



ОПРОСНИК ДЛЯ СУДОВ, ЗАХОДЯЩИХ В ПОРТ ПРИМОРСК

PRIMORSK QUESTIONNAIRE
for berths № 1 - № 4 (ver. 01.11.2016)

1	Ship's name / Call sign / IMO No.	
2	Flag	
3	Year & place of built	
4	LOA / Beam / Moulded depth / Max draft	
5	DWT / GRT / NRT / Reduced GT	
6	Max speed	
7	Owners name	
8	Certificate of Registry (No., Port and date of issue)	
9	Derating Certificate (No., Port and date of issue)	
10	Main Eng power (bhp / kW)	
11	Ship's propeller material	
12	Classification society and Ice class	
13	Hull construction (double hull, double side or double bottom)	
14	Draft (F, A) / list and trim on arrival / departure	
15	Required number of tugs on arrival / departure	
16	Master's name	
17	Number of Crew (nationality) / If all crew are healthy	
18	Number of passenger (if any)	
19	5 previous ports of call (port / country / dates) / Diseases (if any)	
20	If any technical / provisions / bonded stores supply is required	
21	Max. height of a vessel's receiver sluice valves above a sea level (in normal ballast condition);	
22	Min. height of a vessel's receiver sluice valves above a sea level (at full loaded condition);	
23	Spacing interval between axis of a vessel's intake flanges;	
24	Spacing interval from a plane of a vessel intake flanges to the sides of a tanker;	
25	Diameter of a vessel's intake flanges;	
26	Thickness of a vessel's intake flanges;	
27	The platform under intake flanges should have breadth not less than 1 meter, height of above a deck of a vessel - 0.6-1.3 meters;	
28	Number / size of manifolds, type of connectors / reducers (if available on board)	
29	Theoretical max cargo vessel can intake	
30	Max loading rate by	

	3 lines x 16"	
31	If cargo tanks are gas-free or inerted?	
32	N.O.R. tendered for R.E.B.C.O.	
33	Whether vessel is fitted with an inert gas system and whether fully operated	
34	Any defect of hull, machinery or equipment which may: Affect the safe manoeuvrability of the tanker; - Affect the safety of other vessels; - Constitute a hazard to the marine environment; - Constitute a hazard to persons or property on land or in the vicinity of the harbour	
35	List safety certificates and their period of validity (Important, in details)	
36	Vessel's max possible loading rate if her deballasting is fully optimized in connection with navigation safety.	
37	Possibility of discharging segregated ballast (port side only / starboard side only / any side)	
38	Distance between last cargo manifold aft and discharge water ballast line (in cm).	
39	Diameter of discharge water ballast line (in cm).	
40	Whether the ice adviser will be used for calling in port Primorsk?	
41	Whether the special protective equipment (board or another) for prevention ballast water discharging on berths is available onboard?	
42	Number of bunkering tanks;	
43	Fuel consumption per day (on the move / at berthing);	
44	Limitation of bunkering rate;	
45	Volume of tanks under oily water and sludge water;	
46	Minimum time of closing valves on the ship's cargo lines (manifolds and cargo tanks)?	

Primorsk Questionnaire
for berths № 8 and № 9 (ver. 01.11.2016)

1	Name	
2	Call sign of the vessel	
3	IMO Number	
4	Flag;	
5	Year of built;	
6	LOA, Beam and Moulded depth;	
7	Owners;	
8	DWT;	
9	Quantity of cargo will be loaded at port Primorsk;	
10	Sailing draft on departure from Primorsk with (point №9 of P/0) kt on board;	
11	Estimated time of arrival;	
12	Main Eng power (kW);	
13	Classification society;	
14	Ice class;	
15	Double hull or double side or double bottom;	
16	Master's name;	
17	Number of Crew (nationality);	
18	5 previous ports of call (port/country/dates);	
19	Required number of tugs;	
20	Max. height of a vessel's receiver sluice valves above a sea level (in normal ballast condition);	
21	Min. height of a vessel's receiver sluice valves above a sea level (at full loaded condition);	
22	Spacing interval between axis of a vessel's intake flanges;	
23	Spacing interval from a plane of a vessel intake flanges to the sides of a tanker;	
24	Diameter of a vessel's intake flanges;	
25	Number and size of cargo reducers;	
26	Thickness of a vessel's intake flanges;	
27	Thickness of intake flanges of the cargo reducers on side of 16 inches (If vessel's intake flanges aren't 16");	
28	The platform under intake flanges should have breadth not less than 1 meter, height above a deck of a vessel - 0.6-1.2 meters;	
29	Vessel's max possible loading rate if her deballasting is fully optimized in connection with navigation safety: - through one cargo manifold;	
	- through two cargo manifolds;	
	- through three cargo manifolds.	

30	Maximum calculated pressure in cargo lines during all time of loading, bar;	
31	Preliminary cargo-plan (If her deballasting is fully optimized, Initial and final loading rate should be not less than 500 cub.m/h.) - initial	
	- main	
	- final	
32	Number of bunkering tanks;	
33	Fuel consumption per day (on the move / at berthing);	
34	Limitation of bunkering rate;	
35	Volume of tanks under oily water and sludge water;	
36	Max. deballasting rate;	
37	Number of tanks with segregated ballast, total quantity of segregated ballast (in tons), and also geographical place of taking.	
38	Possibility of discharging segregated ballast (port side only / starboard side only / any side).	
39	Distance between last cargo manifold aft and discharge water ballast line (in cm).	
40	Diameter of discharge water ballast line (in cm).	
41	Whether vessel is fitted with an inert gas system and whether fully operated;	
42	Any defect of hull, machinery or equipment which may: • Affect the safe manoeuvrability of the tanker; • Affect the safety of other vessels; • Constitute a hazard to the marine environment; • Constitute a hazard to persons or property on land or in the vicinity of the harbour;	
43	List safety certificates and their period of validity; (Important, in details)	
44	Whether the ice adviser will be used for calling in port Primorsk?	
45	Whether the special protective equipment (board or another) for prevention ballast water discharging on berths is available onboard?	
46	What material of mooring lines: wire or synthetic	
47	Minimum time of closing valves on the ship's cargo lines (manifolds and cargo tanks)?	

ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ, НАПРАВЛЯЕМАЯ КАПИТАНАМ СУДОВ ДО
ЗАХОДА В ПОРТ

PRIMORSK OIL TERMINAL PRE-ARRIVAL INFORMATION

Minimum controlled water depth alongside at chart datum	Berths № 1, 2, 3, 4 - 17,8m; Berth № 8 -14.7m; Berth № 9 - 11.8m.
Maximum allowed draft alongside	Berths № 1, 2, 3, 4 - 15,85m; Berth № 8 -13.7m; Berth № 9 - 10.8m.
State availability and specifications of tugs and requirements for berthing and/or unberthing	Tug, kW: 1 x 3730, 4 x 3728, 1 x 3840, 2 x 3960, 2 x 2612, Ship's deadweight: 12 001 - 33 000 - 2 tugs; 33 001 – 50 000 - 3 tugs; 50 001 - 150 000 - 4 tugs.
State orientation of vessel alongside berth	Berths № 1, 2, 3, 8 - port side; Berths № 4, 9 - starboard side.
Details of any specific berthing and/or unberthing restrictions	Weather restriction: Wind - more than 15 m/s - berthing only by Harbor Master permission. Wind - more than 20 m/s - berthing and unberthing prohibited. Visibility - less than 1 mile - berthing and unberthing prohibited.
Minimum mooring arrangement	The MAX allowable speed of approach to berth shall be 8 cm/sec. While approaching, the vessel shall make parallel contact with the berth. On closer approach, at about 20-25 metres during ice-free period, mooring lines shall be tendered to adjust the vessel's position.
Additional mooring requirements	If the vessel's movement results in excessive operating envelop of the cargo arms or if the watch on the vessel's condition is not effective, the Terminal shall have right to abort cargo operations and require tugs to assist in holding the vessel during berthing. Any time losses inflicted by, and any charges incurred due to, such circumstances shall be for the vessel's account.
Details of specific mooring equipment required for any vessel	The minimum number of the vessel's mooring lines to be given to berths nos.1, 2, 3 and 4 shall be as follows: - on the forward quarter: 4 headlines, 2 forward breast lines, 2 springs: - on the aft quarter: 4 stern lines, 2 stern breast
	lines, 2 springs. The minimum number of the vessel's mooring lines to be given to berths nos.8, 9 shall be as follows: - on the forward quarter: 2 headlines, 2 forward breast lines, 2 springs: - on the aft quarter: 2 stern lines, 2 stern breast

	lines, 2 springs. The synthetic tails on wire ropes are definitely not older than 18 months and tails should not be longer than 11m. While the vessel is at a berth, it shall be ensured that: - an effective watch will be maintained to monitor the vessel's moorings lines; - the mooring lines given to the Terminal berth will be fitted with special rat guard; - the MAX range of the vessel's movement alongside will be +/-1.0 m, while lateral movement of the vessel will be prevented; the vessel's gangway shall be provided with passing rail on either side and effective safety net. It shall be electrically isolated and well lit, and the difference in level between the tanker's deck and the gangway shall not exceed the specified limit.
Details of particular requirements regarding ETOPs.	Fire wire of adequate length shall be made fast on the off-shore side fore and aft. The wire's ends shall run out and shall be maintained 1m above the waterline throughout the vessel's stay at the berth so that they can be used by tugs when necessary. The Company shall have the right to fine the vessels for disregard of this requirement.
Additional information	Ballast water discharge openings on vessels alongside the Terminal shall be fitted with guards against penetration of water on to the berth. The vessel's Administration shall follow the Loading Master's instructions, if necessary, for bringing up the vessel closer to the berth or picking up slacken moorings to prevent spontaneous disconnection of cargo arms and subsequent oil spillage. During loading responsibility for the adequate holding of the vessel at the berth rests with the vessel's Master.
Number, type and size of cargo transfer connections	Berths № 1, 2 - number of connections: 3 pieces, type: RCMA 16"x50' FP - crude oil; Berths № 3, 4 - number of connections: 3 pieces, type: RCMA 16"x55' FP - crude oil; number of connections: 2 pieces, type: Atlantic 16"- diesel oil, reducers: 2 pieces
	12"-16"; Berth № 8 - number of connections: 4 pieces, type: Atlantic 16"- diesel oil, reducers: 3 pieces 12"-16"; Berth № 9 - number of connections: 3 pieces, type: Atlantic 16"- diesel oil, reducers: 2 pieces 12"-16".
Is berths fitted with a vapor manifold connection	No
Are there any berth specific requirements regarding tanker inerting procedures?	System should be in working condition during staying at the berth. Cargoes shall be only loaded using closed operations procedures. Such loading shall be performed with cargo tanks manholes, sighting and ullage ports closed. Prior to, or upon

	completion of cargo operations, these ports shall also be kept closed.
Are there any restrictions regarding tank cleaning/Crude Oil Washing (COW) operations at the berth?	Yes. No any tank cleaning and/or COW operations are permit at the berth. Cargo tanks should be fully inerted.
State details regarding present of Material Safety Data Sheet (MSDS)	Will provide with representative of cargo owner at Terminal by ship's request.
Are slop, dirty ballast, bilge, sludge , garbage facilities available?	Yes. Only bilge, sludge and garbage can be disposal to shore during stay at Terminal.
The security level, which the port currently operating	Information regarding security level, which the port currently operating, will be provided by the agent 72 hours prior to vessel arrival to the port of Primorsk.

**СВЕДЕНИЯ
О КАНАЛАХ СВЯЗИ ОЧЕНЬ ВЫСОКОЙ ЧАСТОТЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ
В МОРСКОМ ПОРТУ, СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ**

№ п/ п	Абонент	Часы работы	ОВЧ канал рабочий/ резервный	Позывной
1	Служба государственного портового контроля в морском порту	24	9/67	Приморск-портконтроль
2	Служба управления движением судов морского порта	24	68/9	Приморск-траффик
3	Морской спасательно- координационный центр «Санкт- Петербург»	24	16,71/24,26,27	Петербург-радио-1
4	Сменный диспетчер ПТП	24	28/71	Приморск-порт-22
5	Мастер по наливу	24	28/71	Терминал
6	Лоцманская организация	24	15, 17/ -	Приморск - пайлот

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ:

С берега: СИГНАЛ ЗВУКОВОЙ СИРЕНЫ

С судна: ПРЕРЫВИСТЫЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЕ ГУДКИ СУДОВОГО СВИСТКА

ЗАЯВКА НА ПРОИЗВОДСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ

VESSEL'S REPAIR ORDER
ЗАЯВКА НА
ПРОИЗВОДСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ

Vessel's name _____

Название судна

Berth _____

Причал

Date _____

Дата

To Chief Terminal

Dispatcher

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

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	

PLAN OF LOADING

ПЛАН ПОГРУЗКИ

Quantity of cargo requested by ship, mt Количество груза, запрошенное судном, мт		in vac ☐ in air ☐ в вакууме в воздухе		
	SHIP / СУДНО		SHORE / БЕРЕГ	
	RATE, m³/h/ Интенсивность м³/час	DURATION, hrs/ Продолжитель- ность, час	RATE, m³/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				
The loading will be stopped by Остановка погрузки будет производиться на			SHIP СУДНЕ ☐	SHORE БЕРЕГУ ☐

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		

УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ В ПРОЦЕССЕ ПОГРУЗКИ

NOTIFICATIONУВЕДОМЛЕНИЕ

Dear Sirs,

Господин капитан,

You have to comply with the following requirements of the vessel's safe loading:

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.

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.

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.

2. Перемещение судна вдоль причала должно производиться только с привлечением буксиров и лоцмана. Количество буксиров определяется капитаном и согласовывается с лоцманом.

3. It is forbidden to shift the vessel along the berth using mooring lines.

3. Запрещается перемещать судно вдоль причала с использованием швартовных канатов.

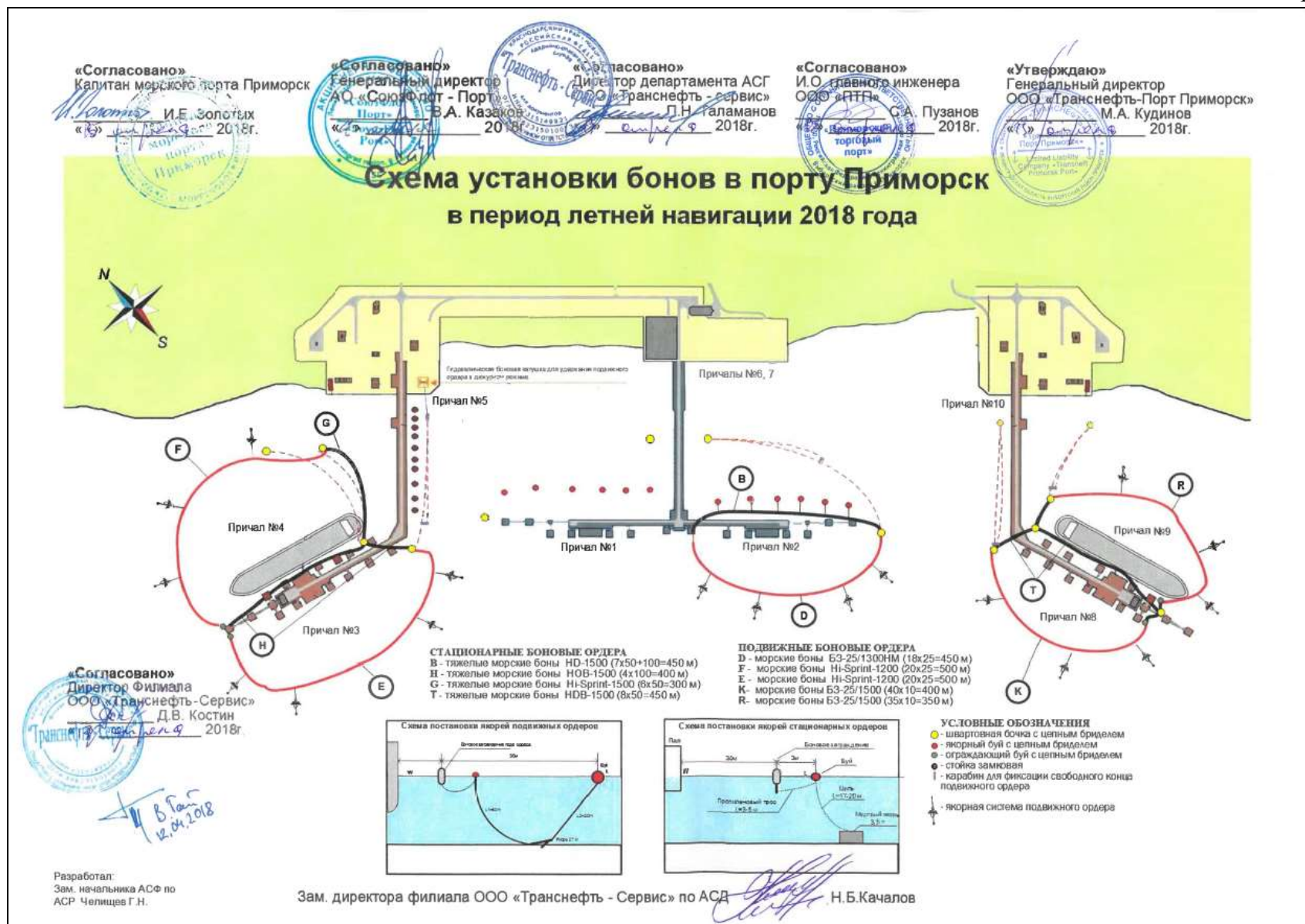
4. It is forbidden to drain water from main deck overboard into harbor area.

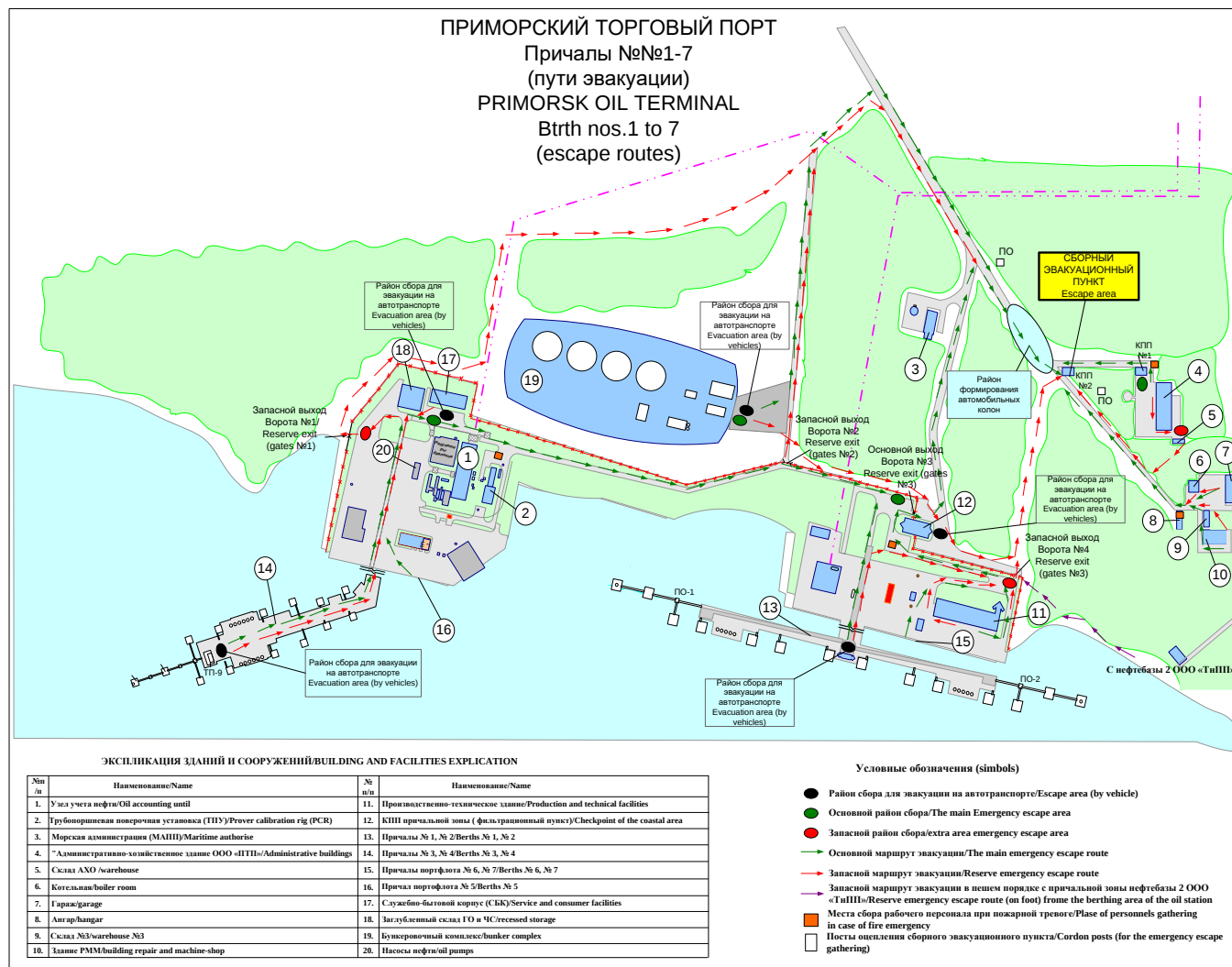
4. В пределах акватории порта запрещается сливать за борт воду с главной палубы.

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	





ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

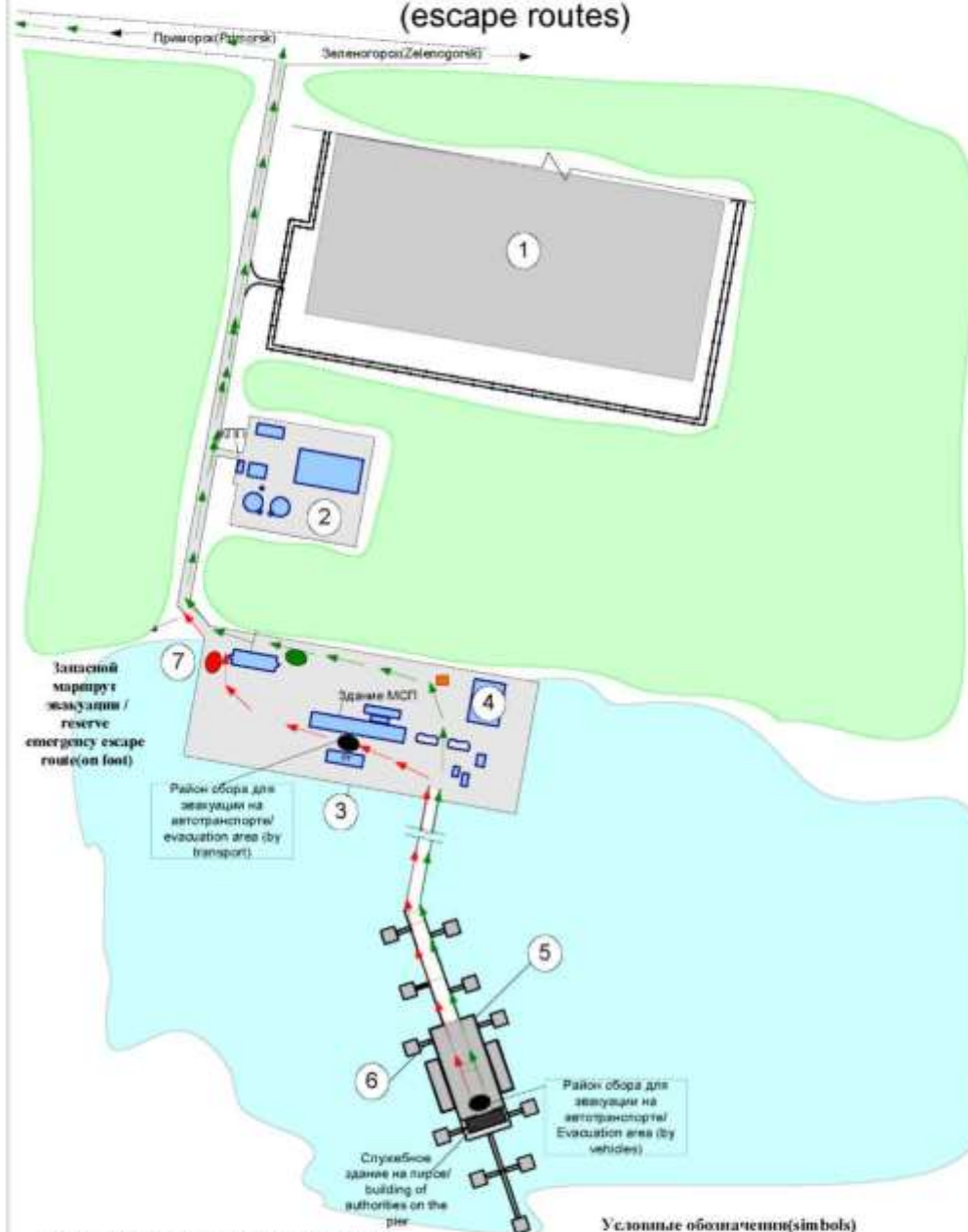
Причалы №№8-9

(пути эвакуации)

PRIMORSK OIL TERMINAL

Berth nos. 8 to 10

(escape routes)



ЭКСПЛИКАЦИЯ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ

№ п/п	Наименование
1.	Нефтебаза 2 (складная) ООО «ТулИл» (tank farm)
2.	Очистные сооружения ООО «ТулИл» Нефтебаза 3 (мусельный) Wastewater treatment plant
3.	Нефтезаправочный причал № 10 Berths № 10
4.	Узел учета нефтепродуктов oil accounting unit
5.	Причал № 9 Berths №9
6.	Причал № 8 Berths №8
7.	КПП береговой зоны (фильтрационный пункт) Checkpoint of the coastal area

Условные обозначения (symbols)

- Район сбора для эвакуации на транспорте/Evacuation area (by vehicle)
- Основной район сбора/The main emergency escape area
- Запасной район сбора/extra area emergency escape area
- Основной маршрут эвакуации/Main emergency escape route
- Запасной маршрут эвакуации/Reserve emergency escape route
- Запасной маршрут эвакуации в немном порядке с причальной зоной нефтебаза 2 ООО «ТулИл»/Reserve emergency escape route (on foot) from the berthing area of the oil station
- Места сбора рабочего персонала при пожарной тревоге/Place of personnels gathering in case of fire emergency
- Посты оповещения сборного эвакуационного пункта/Cordon posts (for the emergency escape gathering)