

Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ	5
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА	5
ЧАСОВОЙ ПОЯС.....	5
ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	5
НАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ	6
ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ	6
РАБОЧИЕ ЯЗЫКИ	6
СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ	6
ИНФОРМАЦИЯ ПЕРЕД ПРИБЫТИЕМ	7
ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ТЕРМИНАЛА.....	7
НОТИС О ПРИБЫТИИ ДЛЯ ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ	8
ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА	9
Прибытие в точку приема лоцмана	9
Прибытие в Порт и отход из Порта	10
ГЛУБИНЫ И МАКСИМАЛЬНЫЕ ОСАДКИ СУДНА, РАЗМЕРЫ, ЛЕДОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ	10
ДОПУСТИМЫЕ ДВИЖЕНИЯ СУДНА ПРИ СТОЯНКЕ У ПРИЧАЛА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПО РАЗМЕРУ СУДНА ДЛЯ КАЖДОГО ПРИЧАЛА ..	11
ИНФОРМАЦИЯ О ПРИЧАЛАХ И МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР СУДОВ	12
СХЕМЫ ШВАРТОВКИ.....	16
ХАРАКТЕРИСТИКИ И РАБОЧИЕ ЗОНЫ СТЕНДЕРОВ	19
ПЛАНЫ ТЕРМИНАЛА И ПРИЧАЛОВ, ВКЛЮЧАЯ ПУТИ ЭВАКУАЦИИ И МЕСТА НАХОЖДЕНИЯ СПАСАТЕЛЬНОГО (АВАРИЙНОГО) ОБОРУДОВАНИЯ НА ПРИЧАЛАХ.....	22
ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	23
ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ	23
ТРЕБОВАНИЯ К БЕРЕГОВОМУ ПЕРСОНАЛУ И ПЕРСОНАЛУ НА БОРТУ	24
СВЯЗЬ (ОБЩЕНИЕ).....	25
ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ МЕЖДУ БЕРЕГОМ И СУДНОМ.	25
ПРОЦЕДУРЫ ДО НАЧАЛА ПОГРУЗКИ	25
КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ	25
ПИСЬМО ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (СМОТРИТЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3)	26
ПРИГОТОВЛЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОСТУПА НА СУДНО/НА БЕРЕГ	26
ПРАВИЛА ТЕРМИНАЛА В ОТНОШЕНИИ КУРЕНИЯ	26
УГРОЗА ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ И ЭКОЛОГИИ, СВЯЗАННАЯ С ОБРАБОТКОЙ ГРУЗОВ	26
ИНФОРМАЦИЯ О СОЕДИНИТЕЛЬНОМ ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ПЕРЕКАЧКИ ГРУЗА	27
ИНФОРМАЦИЯ О СОЕДИНЕНИИ ВОЗВРАТНОЙ ЛИНИИ ПАРОВОЙ ФАЗЫ	27
ПОРЯДОК ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ (смотрите ПРИЛОЖЕНИЕ 5).....	27
БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ.....	27
ОЧИСТКА ТАНКОВ	28
ВХОД В ТАНКИ.....	28
ИНСПЕКЦИЯ ТАНКОВ	28
ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ	29
ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ПОРТУ / НА ТЕРМИНАЛЕ АО «ПНТ»	29
ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ (ЧС)	29

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ГОТОВНОСТЬ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ПРОТИВОПРАВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ	29
ПОРЯДОК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ	31
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	32
ВЫСОТА УРОВНЯ ВОДЫ.....	32
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ, ИСКРОБЕЗОПАСНОСТЬ	32
ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	33
ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОРТА/ТЕРМИНАЛА.....	33
КОНТРОЛЬ СЛИВА БАЛЛАСТНОЙ ВОДЫ	33
ПАРОВЫЕ ЭМИССИИ.....	33
РАЗЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТРЕБОВАНИЯ.....	35
ПОЛИТИКА ТЕРМИНАЛА В ОТНОШЕНИИ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И АЛКОГОЛЯ	35
РЕМОНТ СУДНА У ПРИЧАЛА.....	35
ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДНА.....	35
СНАБЖЕНИЕ СУДНА СУДОВЫМИ ЗАПАСАМИ.....	35
МЕРОПРИЯТИЯ ПО БУНКЕРОВКЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПРИЧАЛА.....	35
Приложение 1.....	37
Приложение 2.....	38
Приложение 3.....	39
Приложение 4.....	40
Приложение 5.....	49
Приложение 6.....	51

ПРЕДИСЛОВИЕ

Цель этого документа заключается в ознакомлении капитанов танкеров, судовладельцев и фрахтователей с правилами, общей информацией и услугами, которые есть в наличии для танкеров и других судов, стоящих у причалов АО «ПНТ».

Он содержит всю необходимую информацию о порте и основные требования к безопасности операций во время стоянки у причалов АО «ПНТ». Основой для этих требований являются обязательные постановления в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» и инструкции АО «ПНТ».

Мы были бы признательны за Ваше полное сотрудничество во время пребывания на нашем Терминале и убедительно просим Вас обратить особое внимание на вопросы, касающиеся охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды.

Политика охраны труда и промышленной безопасности АО «ПНТ» в отношении обработки грузов основывается на выполнении международных и национальных требований, применяемых к морским и речным судам, в том числе требований к комплектованию персонала и квалификации экипажа.

АО «ПНТ» нацелен на выполнение положений международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOT), улучшение требований по охране труда и промышленной безопасности, охране окружающей среды и содействию выполнения требований Международного морского форума нефтяных компаний (OCIMF).

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛА

АО «ПНТ» расположен в 4-ом районе морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» на участках №№ 83, 84, 85, 86 территории порта, установленной Распоряжением Правительства РФ от 20/08/2009 №1225-р в действующей редакции.

Подходы к морскому порту ограничены прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- а) 60°02,51' северной широты и 29° 12,73' восточной долготы;
- б) 60°01,25' северной широты и 29° 12,73' восточной долготы;
- в) 60°01,15' северной широты и 29° 18,69' восточной долготы;
- г) 60°02,33' северной широты и 29° 18,69' восточной долготы.

ЧАСОВОЙ ПОЯС

Местное время на АО «ПНТ» - часовой пояс города Москвы, Российская Федерация (GMT +3).

ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

Судоходство в морском порту осуществляется в следующих гидрометеорологических условиях:

- скорость течения в устье реки Нева при уровне моря, равном среднему многолетнему уровню, составляет 1,5-3,0 узла;
- постоянное течение 0,4 узла в северной части Невской губы и 0,2 узла в южной части Невской губы направлено на запад, скорость его может увеличиваться до 1,5 узла при восточных ветрах и уменьшаться практически до нуля при западных ветрах;
- сгонно-нагонные колебания уровня моря при сгонах составляют наиболее вероятную минимальную величину - один метр (наблюденные минимальные уровни при сгонах составили - 1,24 метра в устье реки Нева и - 1,72 метра у острова Котлин), а при нагонах в период продолжительных ветров западных направлений подъем уровня воды составляет + 2,23 метра (наблюденный максимальный уровень составил более + 4,00 метра);
- толщина ледового покрова в период ледокольной проводки судов достигает 80-90 сантиметров;
- преобладают ветра юго-западного и западного направлений.

Морской порт является местом убежища для судов в штормовую погоду.

Морской порт входит в зону действия морских районов А 1 и А 2 ГМССБ.

Обобщенные гидрометеорологические условия района характеризуются следующими параметрами:

Уровневый режим акватории (в Балтийской системе):

- максимальный уровень (повторяемостью 1 раз в 50 лет) плюс 266 см;
- максимальный наблюдаемый плюс 275 см;
- минимальный (повторяемостью 1 раз в 50 лет) минус 180 см;
- минимальный наблюдаемый минус 133 см;
- уровень обеспеченностью 99 % (98 %) минус 55 см (минус 48 см);
- средний многолетний обеспеченностью 50 % плюс 3,0 см;
- изменение среднемесячного уровня от минус 11,9 см до плюс 13,6;
- изменение среднегодового уровня (за период наблюдений) от минус 15 см до плюс 17 см.

Ветровой район II (СНиП 2.01.07-85).

- Нормативное ветровое давление 30 кгс/м
- Число дней с сильным ветром (>15м/с): среднее - 14, максимальное - 49.

Данные по текущему уровню моря могут быть получены по запросу у диспетчера АО «ПНТ».

Во время стоянки судна у причала, информация об уровне моря и метеорологических условиях может быть получена по запросу у диспетчера АО «ПНТ».

В случае значительного понижения уровня воды, Система управления движения судов (СУДС) своевременно информирует капитана судна.

НАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ

Если судно при подходе предпочитает пользоваться Электронно-картографической навигационно-информационной системой (ЭКНИС - ECDIS), ЭКНИС должен соответствовать последнему стандарту испытаний IEC61174.

Могут использоваться только официальные электронные навигационные карты (ENC), которые соответствуют стандартам, указанным в специальной публикации S-57 Международной гидрографической организации (ИНО).

ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ

7 причалов для отгрузки нефтепродуктов:

- на морские танкеры водоизмещением до 40 тыс. тонн с глубоководных причалов № 112-А, № 112-В;

- на морские танкеры водоизмещением до 100 тыс. тонн с глубоководных причалов № ПНТ-3 и № ПНТ-4;

- бункеровочные операции осуществляются с причалов № 112 (участки А, Б и В), № ПНТ-1 и № ПНТ-2.

РАБОЧИЕ ЯЗЫКИ

Языки, на которых говорят на Терминале - английский и русский.

СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

АО «ПНТ» сохраняет за собой право инспектировать прибывающее судно относительно его соответствия международным и национальным требованиям, стандартам и рекомендациям последней редакции Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT, 5-е издание) (далее «Требования»).

Такая инспекция может быть проведена в любое время. В случае любого несоответствия требованиям, АО «ПНТ» оставляет за собой право отказать такому судну в проведении грузовых операций до тех пор, пока все такие несоответствия не будут устранены.

АО «ПНТ» не несет ответственности за любые убытки, вызванные ожиданием такого судна своей очереди для обработки ввиду несоответствия «Требованиям».

АО «ПНТ» сохраняет за собой право рассмотреть любой вопрос соответствия заранее, основываясь на результатах предыдущих инспекций и любой другой объективной информации, и принимать решение о целесообразности допуска судна в порт.

Это решение, а также результаты проверок, должны быть доведены до сведения владельца такого судна, распорядителя владельца, агента и / или фрахтователя, если это необходимо.

ИНФОРМАЦИЯ ПЕРЕД ПРИБЫТИЕМ

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ТЕРМИНАЛА

Все прибывающие в порт суда должны быть одобрены для погрузки до прибытия в порт. Судовой Агент обязан предоставить АО «ПНТ» не позднее, чем за 7 дней до прибытия такого судна в порт, следующую предварительную информацию. АО «ПНТ» оставляет за собой право отказать любому судну, такой отказ должен быть обоснованным. Предварительная информация должна содержать следующие данные:

- Тип судна – нефтепродуктовый танкер;
- Копия технических характеристик Q88, формуляра VPQ и плана установки швартовых устройств судна;
- Название судна;
- Флаг и порт приписки;
- Владелец судна;
- Фрахтователь;
- Имя капитана судна;
- номер IMO;
- Позывной судна;
- Год постройки;
- Брутто тоннаж (GT);
- Брутто регистровый тоннаж (GRT);
- Чистый регистровый тоннаж (NRT);
- Летний дедвейт (в метрических тоннах);
- Тип последнего груза;
- Ожидаемая осадка (носом и кормой) по прибытии;
- Ожидаемая осадка (носом и кормой) на отход;
- Ожидаемое водоизмещение и дедвейт на отход;
- Длина, ширина и высота надводного борта;
- Мощность главного двигателя;
- Наличие носового подруливающего устройства;
- Количество и тип винтов (винт регулируемого шага, гребной винт в поворотной насадке);
- Конструкция корпуса - двойной либо одинарный корпус;
- Ожидаемое время прибытия к месту взятия лоцмана на борт;
- Номер спутникового телефона и факса ИНМАРСАТ и адрес электронной почты;
- Последние 5 портов захода, или порты захода в течение последнего месяца в случае коротких переходов, (порт / страна / дата) с указанием груза, погруженного в каждом порту;
- Тип и количество груза на борту;
- Высота грузовых манифольдов над уровнем моря при нормальном количестве балласта;
- Высота грузовых манифольдов над уровнем моря при полной загрузке судна;
- Длина параллельной части корпуса (длина цилиндрической части судна на уровне ватерлинии);
- Расстояние от носа до середины манифольдов;
- Расстояние между центральными осями фланцев грузовых манифольдов;
- Расстояние от центральных осей фланцев манифольдов до борта судна;
- Высота нижней части манифольда судна над поддоном;
- Размеры соединений грузового манифольда;
- Количество и размер переходников для соединения стендера с манифольдом;
- Толщина фланцев манифольда судна;
- Количество сегрегированных балластных танков;
- Вес балласта на прибытие (в тоннах);

- Место приёма балласта / смены балласта;
- Производительность балластной системы и предполагаемое время, необходимое для слива балласта во время погрузки;
- Предварительный план погрузки;
- Максимальная скорость погрузки;
- Возможность де-балластировки из танков правого/левого борта;
- Имя компании судового агента;
- Представитель клуба P&I и имя страховщика ответственности за разлив нефти;
- Любые ограничения мореходных качеств судна, которые должны быть приняты во внимание;
- Уровень Охраны в соответствии с Кодексом ОСПС.

НОТИС О ПРИБЫТИИ ДЛЯ ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ

Все прибывающие суда должны выполнять официальные требования к заходу в Порт и отходу из Порта в соответствии с «Общими правилами для плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и в подходах к ним».

Для того, чтобы пройти таможенные и пограничные формальности и соблюсти существующие правила для иностранных судов, заходящих в порты Российской Федерации, судовому Агенту должны быть предоставлены следующие документы, которые должны быть соответственно направлены в Инспекцию государственного портового контроля порта Санкт-Петербург, Балтийскую таможню, Пограничной Службе Федеральной службы безопасности Российской Федерации (далее Пограничная Служба ФСБ РФ) и АО «ПНТ»:

- Свидетельство о регистрации;
- Сертификат о грузовой марке;
- Классификационное свидетельство;
- Международный Сертификат тоннажа;
- Сертификат безопасности при постройке судна;
- Сертификат безопасности на оборудование и снабжение судового оборудования;
- Сертификат безопасности судового радиооборудования;
- Сертификат предотвращения загрязнения нефтью;
- Сертификат на соответствие DOC;
- Сертификат по управлению безопасностью (SMC);
- Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении в отношении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью;
- Свидетельство о минимальном составе экипажа;
- АКТ о последней инспекции в соответствии с Парижским меморандумом;
- Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
- Международный сертификат предотвращения загрязнения сточными водами;
- Сертификат Офицера службы безопасности;
- Международный сертификат об охране судна;
- Перечень характеристик судна;
- Сертификат на перевозку опасных наливных грузов;
- Предварительный Грузовой план;
- Сертификат дератизации или Сертификат освобождения от дератизации;
- Перечень судовых запасов;
- Список личных вещей экипажа;
- Список денежных средств экипажа;
- Денежные средства судна;
- Перечень наркотических средств;
- Судовая роль на прибытие;
- Расчет дифферента и остойчивости на отход;
- Свидетельство о вывозе мусора из последнего порта захода;

- Информация о последних десяти портах захода.

Вышеупомянутый перечень может быть изменен в соответствии с требованиями Инспекции государственного портового контроля порта Санкт-Петербург, Северо-Западного энергетического поста центральной энергетической таможни, Пограничной Службы ФСБ РФ.

Прибывающее судно, которое уже содержит груз в своих танках, должно предоставить все грузовые документы, относящиеся к такому грузу. АО «ПНТ» оставляет за собой право отказать в погрузке судну, которое не сможет предоставить весь набор таких грузовых документов, или если предоставленные документы не соответствуют требованиям международного и Российского законодательства.

Прибывающее судно должно уведомить АО «ПНТ» через судового Агента о предполагаемой дате своего прибытия в порт. Такие уведомления должны содержать текущее положение такого судна и должны быть предоставлены до прибытия в следующих случаях:

- за 7 дней;
- за 5 дней;
- за 3 дня;
- за 2 дня;
- за 24 часа;
- за 12 часов;
- за 6 часов.

Если ожидаемое время перехода в Порт из последнего порта захода судна меньше 48 часов, такое судно должно уведомить АО «ПНТ» через судового агента о времени отхода из такого последнего порта захода и о его ожидаемом времени прибытия в порт в течение двух часов с момента отхода судна.

Если у Капитана судна есть какие-либо основания полагать, что такое судно не прибудет в назначенный промежуток времени погрузки, Капитан такого судна должен немедленно уведомить АО «ПНТ» через судового агента о такой потенциальной задержке.

Если после отсылки уведомлений в адрес АО «ПНТ» за 3 дня или за 2 дня предполагаемого время прибытия изменится более чем на 8 часов, такое судно должно немедленно уведомить АО «ПНТ» через судового агента.

Если после отсылки уведомления в адрес АО «ПНТ» за 24 часа предполагаемое время прибытия изменится более чем на 2 часа, такое судно должно немедленно уведомить АО «ПНТ» через судового агента.

ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА

Прибытие в точку приема лоцмана

а. Перед прибытием в точку приема лоцмана, судно должно получить разрешение у Службы управления движения судов (далее СУДС), Пограничной Службы ФСБ РФ.

б. Чтобы связаться и координировать свои действия с СУДС, Инспекцией портконтроля, АО «ПНТ», службой охраны границы Федеральной службы безопасности Российской Федерации, судно должно использовать радиосвязь.

в. Посадка на судно и высадка с судна лоцманов осуществляются:

к западу от Санкт-Петербургского приемного светящего буя осевого № 1 в точке с координатами 60°01,77' северной широты и 29°25,63' восточной долготы;

к северо-западу от Санкт-Петербургского приемного светящего буя осевого № 2 в точке с координатами 60°05,22' северной широты и 29°48,08' восточной долготы;

на рейдах, якорных стоянках и причалах морского порта.

г. Место встречи лоцмана на судне должно быть подготовлено в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 74/78. Ночью место посадки/высадки лоцмана должно быть хорошо освещено, чтобы обеспечить безопасную посадку /высадку лоцмана на борт судна.

д. Судно, заходящее в порт, должно быть оснащено комбинированным трапом, направленным в сторону кормы при высоте борта более 9 м, или лоцманским трапом при высоте борта менее 1 м.

Прибытие в Порт и отход из Порта

а. Скорость движения судна на защищенной дамбами части Санкт-Петербургского морского канала и Внутренней акватории порта не должна превышать 6 узлов.

б. Движение судов по Санкт-Петербургскому морскому каналу не допускается: при скорости ветра 10 метров в секунду и более северного и южного направлений для судов длиной более 300 метров и длиной более 150 метров в балласте; при скорости ветра 12 метров в секунду и более северного и южного направлений для судов длиной от 260 метров до 300 метров; при видимости менее 1,5 мили. Перемена места стоянки судна в акватории морского порта посредством дрейфа не допускается.

в. Всем судам на ходу, при плавании на акватории порта, запрещается держать вываленными за борт стрелы, трапы, шлюпки и другие выступающие за борт предметы.

г. В случае отказа главного двигателя, отказа рулевого управления, посадки на мель или потери якоря в акватории Порта, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом Капитану порта и АО «ПНТ».

д. Операции по швартовке и отшвартовке судна должны быть определены лоцманом, обговорены с капитаном судна и окончательно согласованы до постановки к причалу. О любых отклонениях от окончательно согласованного плана швартовки по любой причине должно быть немедленно сообщено лоцману, капитану судна, Капитану Порта и АО «ПНТ» перевалки.

е. Перед тем, как буксиры подойдут к судну для осуществления буксировочных операций, все грузовые и балластные танки и замерные трубки должны быть закрыты. Буксирам и другим плавсредствам запрещено приближаться к такому судну, пока капитан судна лично не убедится, что подход к судну безопасен.

ж. Количество буксиров, помогающих судну в акватории Порта должно быть достаточным для того, чтобы обеспечить безопасное оказание услуг по маневрированию такого судна с учетом его размеров, наличия носового подруливающего устройства и подходящих условий.

Дедвейт судна (тонны)	Минимальное количество буксиров и их мощность в киловаттах (не менее)	
	швартовка	отшвартовка
5 001 до 10 000	1x740	1x740
10001 до 20 000	2x740	2x740
20 001 до 40 000	2x1500	2x1500
40001 до 80 000	1 x 1500 1x2500	1 x 1500 1x2500
Свыше 80 000	2 x 2500 или 3x1500	2x2500 или 3 x 1500

ГЛУБИНЫ И МАКСИМАЛЬНЫЕ ОСАДКИ СУДНА, РАЗМЕРЫ, ЛЕДОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Вход в Нефтяную гавань и выход из нее разрешается судам длиной не более 260 метров. Судам длиной более 200 метров вход в Нефтяную гавань разрешается при скорости ветра менее 12 метров в секунду при обеспечении:

двумя буксирами суммарной мощностью не менее 5400 кВт на участке от пикета ПК-132 до Нефтяной гавани;

тремя буксирами суммарной мощностью не менее 8100 кВт при швартовке к причалам Нефтяной гавани и двумя буксирами суммарной мощностью не менее 5400 кВт при отшвартовке от причалов Нефтяной гавани.

В Нефтяной гавани при скорости ветра более 18 метров в секунду запрещается швартовка и отшвартовка стоящих вторым корпусом судов длиной более 138 метров.

Период ледокольной проводки судов в морском порту объявляется с началом льдообразования в Невской губе и завершается с окончанием ледохода на реке Нева.

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

При вводе ограничений в соответствии с режимом ледового плавания судов в восточной части Финского залива при толщине сплошного ледяного покрова:

10-15 сантиметров разрешается вход в Барочный бассейн, Нефтяную и Угольную гавани судов длиной не более 245 метров;

более 15 сантиметров разрешается вход в Барочный бассейн, Нефтяную и Угольную гавани судов длиной не более 220 метров.

Ограничения по режиму ледового плавания:

Ледовая обстановка	Суда, допускаемые к плаванию во льдах под проводкой ледоколов или самостоятельно	Суда, допускаемые к плаванию во льдах только под проводкой ледоколов	Суда, не допускаемые к плаванию во льдах
Толщина сплошного ледяного покрова 10-15 сантиметров	Суда категории Ice1 и выше	Суда без ледовых усилений	Буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова 15-30 сантиметров	Суда категории Ice2 и выше	Суда категории Ice1	Суда без ледовых усилений, буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова 30-50 сантиметров	Суда категории Ice3 и выше	Суда категории Ice1 и Ice2	Суда без ледовых усилений, буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова более 50 сантиметров	Суда категории Arc4 и выше	Суда категории Ice2 и Ice3	Суда без ледовых усилений и категорий Ice1, буксирно-баржевые составы

ДОПУСТИМЫЕ ДВИЖЕНИЯ СУДНА ПРИ СТОЯНКЕ У ПРИЧАЛА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПО РАЗМЕРУ СУДНА ДЛЯ КАЖДОГО ПРИЧАЛА

Во время стоянки у причала члены экипажа ошвартованного судна должны принимать следующие меры:

Постоянно следить за горизонтальными и вертикальными движениями судна относительно причала. Максимально допустимое продольное перемещение ошвартованного судна - 1,0 м. Не допускается боковое движение. Начальник смены имеет исключительные полномочия на принятие решения прекратить погрузочные операции и отсоединить стендеры из соображений безопасности.

ИНФОРМАЦИЯ О ПРИЧАЛАХ И МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР СУДОВ

Судам во время пребывания у причалов АО «ПНТ» разрешается кратковременное проворачивание гребных винтов на минимальных оборотах для проверки запуска главного двигателя, перед отходом. Работа гребных винтов у причалов запрещена.

ПРИЧАЛ № 112А

№ п/п	Наименование	Характеристика	
1	Назначение	перегрузка нефтепродуктов	
2	Год постройки Генпроектировщик	2000 ЗАО «ГТ Морстрой»	
3	Тип сооружения	Эстакада с полукосным берегоукреплением	
4	Класс сооружения	III	
5	Основные размеры, м: Длина причала Длина берегоукрепления (тип 1) Длина берегоукрепления (тип 2) Ширина берегоукрепления (тип 1) Ширина берегоукрепления (тип 2) Проектная глубина Навигационная глубина	180,83 150,0 194,25 28,0 15,0 11,47 11,07	
6	Положение отсчётного уровня моря в Балтийской системе высот, м	-0,53	
7	Отметки от отсчётного уровня (по проекту/ по исполнительной документации), м: Технологическая площадка: - дна вдоль кордона - кордона Берегоукрепление тип 1: - дна вдоль кордона - кордона: - на участке ПК0÷52,7; 86,2÷150 - на участке ПК52,7÷86,2 Берегоукрепление тип 2: - дна вдоль кордона - кордона	В Балтийской системе высот	От отсчётного уровня
		-12,00/-11,40 +3,00/+3,157÷+3,185 -12,00÷-1,25/ -12,6÷-2,1 1,500/1,438÷1,470 1,900/1,897÷1,935 -6,0/-2,1÷-7,4 +1,500/+1,424÷+1,447	-11,47/-10,87 +3,53/+3,687÷+3,715 -11,47÷-0,72/ -12,07÷-1,57 2,030/1,968÷2,000 2,430/2,427÷2,465 -5,47/-1,57÷-6,87 +2,030/+1,954÷+1,977
8	Параметры расчётного судна, тип: Дедвейт, тс Длина наибольшая, м Ширина, м Осадка в грузу, м	Танкер 37248 182,5 27,4 11,0	
9	Нормативные эксплуатационные нагрузки, кН: - отбойные палы ОП-1, ОП-4 - отбойные палы ОП-2, ОП-3 - швартовый пал - ограждающее устройство - равномерно-распределённая от оборудования, тс/м ² : - берегоукрепление - на территории на берме (отметка +1,500м) - переход пешеходный	660,0 480,0 800,0 630,0 1,0 0,4 0,3	

ПРИЧАЛ № 112Б и В (причал 99)

№ п/п	Наименование	Характеристика	
1	Назначение	Нефтеналивной	
2	Год постройки Генпроектировщик	1970 Ленморниипроект	
3	Год последней реконструкции Генпроектировщик	2001 ЗАО «ГТ Морстрой»	
4	Тип сооружения	Смешанного типа: причальная стенка с оторочкой, отбойным и швартовно-отбойными палами	
4	Класс сооружения	III	
5	Основные размеры, м: Длина причала Ширина причала Проектная глубина Навигационная глубина	230,00 22,90(ПК 0-85,0м) 33,00(ПК 85,0-175,0м) 9,75(ПК 0-102,0м) 10,60 (ПК 102,0-230,0м) 9,35 (ПК 0-102,0м) 10,20 (ПК 102,0-230,0м)	
6	Положение отсчётного уровня моря в Балтийской системе высот, м	-0,40	
7	Отметки от отсчётного уровня (по проекту/ по исполнительной документации), м: - дна у сооружения: - ПК 0-102 - ПК 102-230 - дна на операционной акватории: - ПК 0-102 - ПК 102-230 - кордона причала (по верху монолитного оголовка)	В Балтийской системе высот	От отсчётного уровня
		-9,75/-10,10÷-12,10 -10,60/-10,90÷-13,20	-10,15/-10,50÷-12,50 -11,00/-11,30÷-13,60
		-9,75/-10,10÷-14,90 -10,60/-10,90÷13,80	-10,15/-10,50÷-15,30 -11,00/-11,30÷14,20
		3,90÷3,70/3,98÷3,43	3,50÷3,30/3,58÷3,03
8	Параметры расчётного судна, тип: водоизмещение, тс Длина наибольшая, м Ширина, м Осадка в грузу, м Осадка в порожнем, м	Танкер 33 000 160,0 28,0 10,1 2,8	
9	Нормативные эксплуатационные нагрузки, кН: - равномерно-распределённая от оборудования, тс/м ² :	1,5	

ПРИЧАЛ ПНТ-1

№ п/п	Наименование	Характеристика	
1	Назначение	Перегрузка нефтепродуктов	
2	Год постройки Генпроектировщик	2000 ЗАО «ГТ Морстрой»	
3	Тип сооружения	эстакада	
4	Класс сооружения	III	
5	Основные размеры, м: Длина причала Ширина причала Проектная глубина Навигационная глубина	178,10 58,24 7,47 7,07	
6	Положение отсчётного уровня моря в Балтийской системе высот, м	-0,53	
7	Отметки от отсчётного уровня (по проекту/ по исполнительной документации), м: Дна у сооружения Кордона:	В Балтийской системе высот	От отсчётного уровня
		-8,00/7,1÷8,8	-7,47/6,57÷8,27

	-ограждающий пал ОГ-1 -отбойный пал ОП-1 -технологическая площадка ТП-1 -швартовный пал ШП-1	+3,000/+2,970 +3,500/+3,486 ÷3,730	+3,530/+3,500 +4,030/+4,016 ÷+4,260
8	Параметры расчётного судна, тип: Водоизмещение, тс Дедвейт, тс Длина наибольшая, м Ширина, м Осадка в грузу, м	Танкер	
		Тип 1 «Волгонефть», «Волго-флот»	Тип 2 «Trans Borg», «Dutch Navigator»
		7000,0 5400,0 137,9 17,0 6,7	- 5400; 4900 101; 104 15,7; 17,0 6,7; 6,2
9	Нормативные эксплуатационные нагрузки: Отбойный пал ОП-1: - навал при стоянке судна, тс - швартовная, тс Ограждающий пал ОГ-1: - навал при проходе судна, тс - швартовная, тс Швартовный пал ШП-1: - швартовная, тс Технологическая площадка ТП-1: - швартовная, тс - равномерно-распределённая от оборудования, тс/м ² : - в зоне установки стендеров - на остальной площади - автомобильная Съездовая часть: - автомобильная Береговые швартовные устройства БШУ-1 и БШУ-2: - швартовная, тс - переход пешеходный, тс/м ²	46,0 25,0 200,0 80,0 40,0 20,0 0,7 0,2 Класса Н-30 Класса Н-30 40,0 0,3	

ПРИЧАЛ ПНТ-2

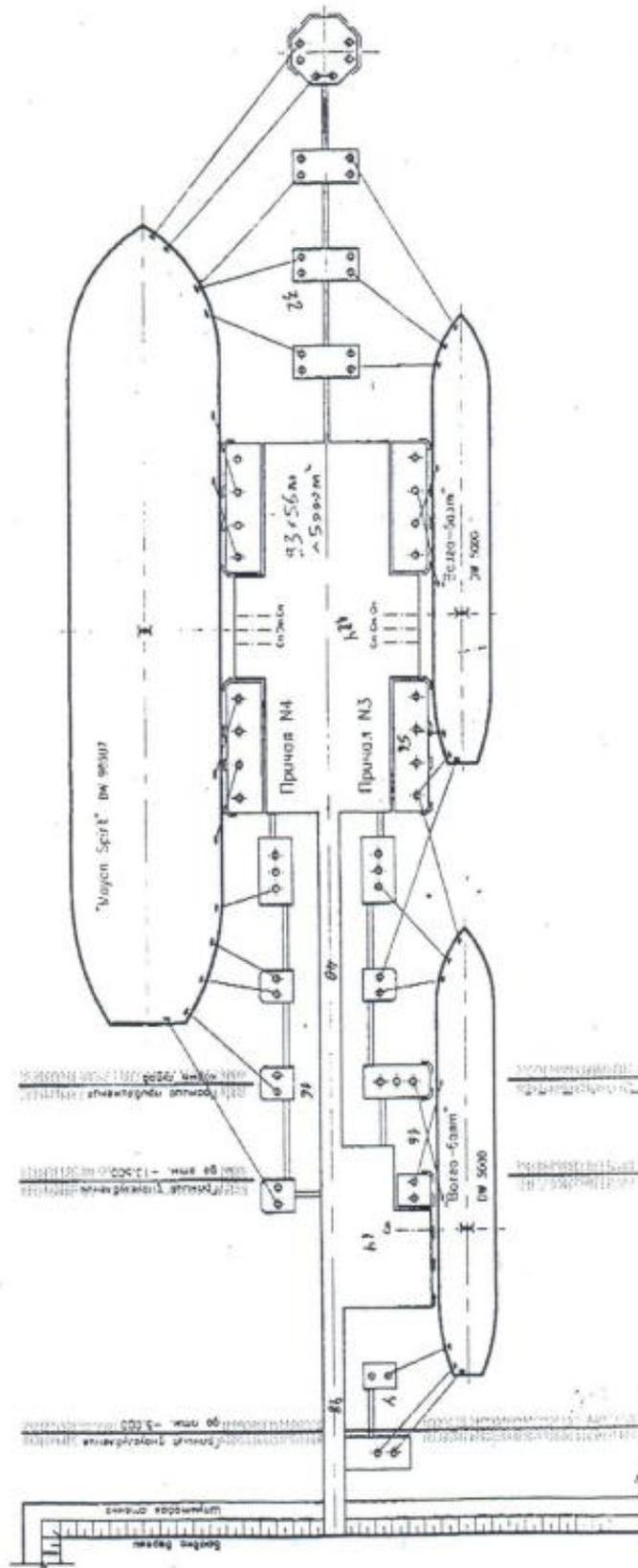
№ п/п	Наименование	Характеристика	
1	Назначение	Перегрузка нефтепродуктов	
2	Год постройки Генпроектировщик	2000 ЗАО «ГТ Морстрой»	
3	Тип сооружения	эстакада	
4	Класс сооружения	III	
5	Основные размеры, м: Длина причала Ширина причала Проектная глубина Навигационная глубина	169,00 57,97 7,47 7,07	
6	Положение отсчётного уровня моря в Балтийской системе высот, м	-0,53	
7	Отметки от отсчётного уровня (по проекту/ по исполнительной документации), м: Дна у сооружения Кордона: -отбойный пал ОП-1 -технологическая площадка ТП-1 -швартовный пал ШП-1	В Балтийской системе высот	От отсчётного уровня
		-8,00/-6,0÷-8,7 +3,500/+3,496 ÷3,770	-7,47/5,47÷8,17 +4,030/+4,026 ÷+4,300

8	Параметры расчётного судна, тип: Водоизмещение, тс Дедвейт, тс Длина наибольшая, м Ширина, м Осадка в грузу, м	Танкер «Волгонефть», «Волго-флот» 7000,0 5000,0 138 17,0 3,7
9	Нормативные эксплуатационные нагрузки: Отбойный пал ОП-1: - навал при стоянке судна, тс - швартовная, тс Технологическая площадка ТП-1: - швартовная, тс - равномерно-распределённая от оборудования, тс/м ² : - в зоне установки стендеров - на остальной площади - автомобильная Съездовая часть: - автомобильная Береговые швартовные устройства БШУ-1 и БШУ-2: - швартовная, тс - переход пешеходный, тс/м ²	46,0 25,0 20,0 0,7 0,2 Класса Н-30 Класса Н-30 40,0 0,3

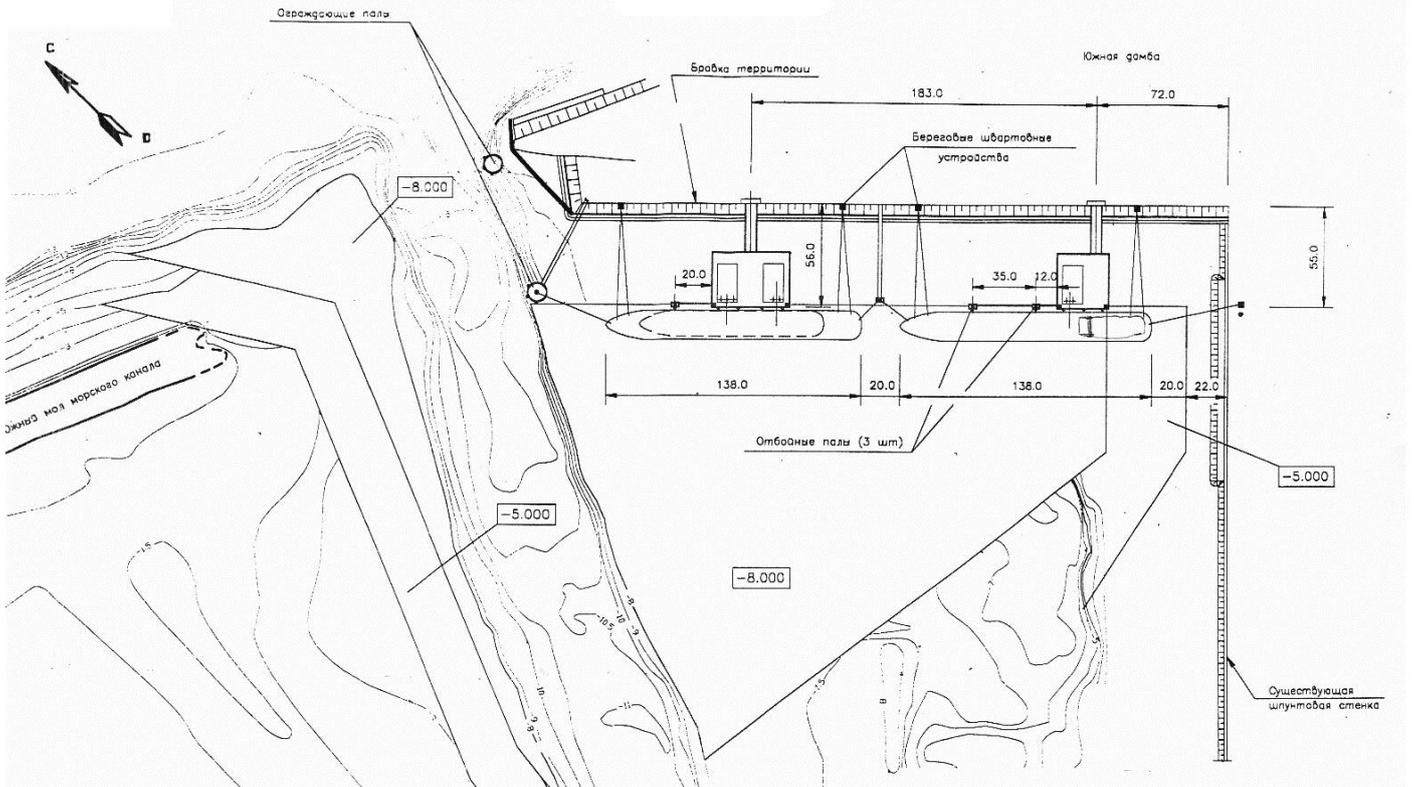
ПРИЧАЛ ПНТ - 3, 4

№ п/п	Наименование	Характеристика
1	Назначение	Отгрузка нефти и нефтепродуктов на танкеры
2	Год постройки Генпроектировщик	2003 ЗАО «ГТ Морстрой»
3	Тип сооружения	Причальный пирс палового эстакадного типа
4	Класс сооружения	III
5	Основные размеры, м: Длина причала Ширина причала Проектная глубина Навигационная глубина	470,17 60,00 12,0 11,0
6	Положение отсчётного уровня моря в Балтийской системе высот, м	0,000
7	Отметки от отсчётного уровня (по проекту/ по исполнительной документации), м: Дна у сооружения Кордона причала	-12,000/-12,000 +3,500/+3,500
8	Параметры расчётного судна: Водоизмещение, тс Дедвейт, тс Длина наибольшая, м Ширина, м Осадка в грузу, м	~125 000 100 000 260,0 45,0 12,5
9	Нормативные эксплуатационные нагрузки: - равномерно-распределённая от оборудования, тс/м ² : - автомобильная, тс	0,48 Класс Н-30

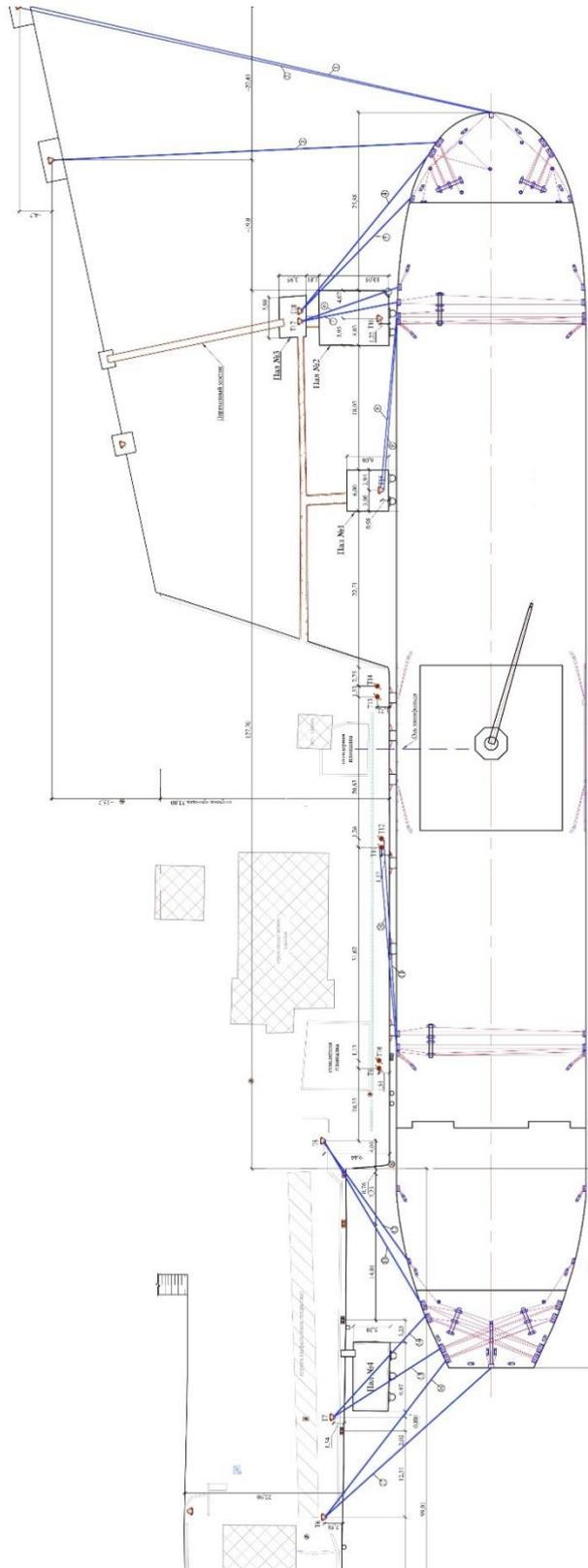
Причалы № ПНТ 3-4

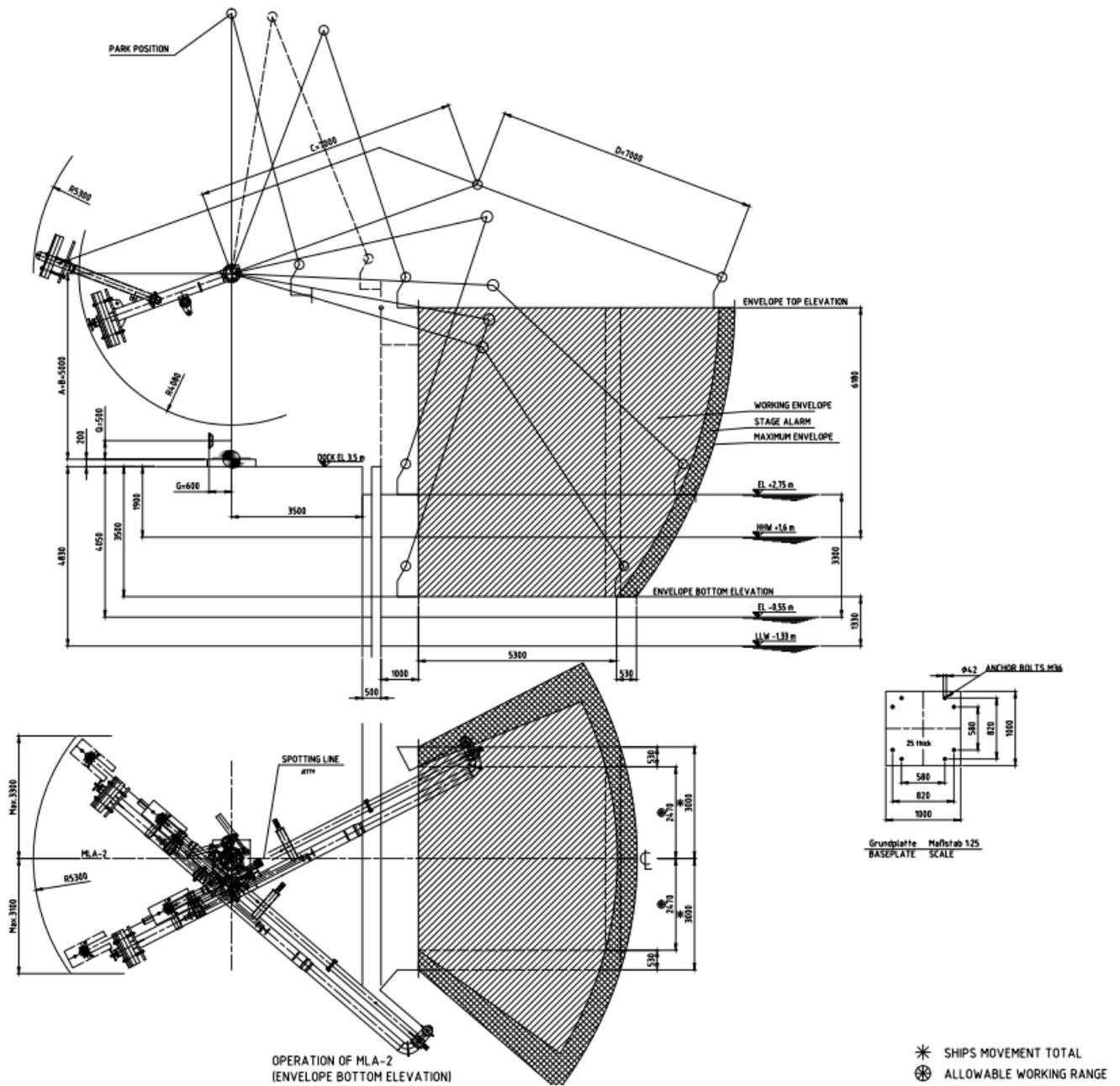


Причалы № ПНТ 1-2

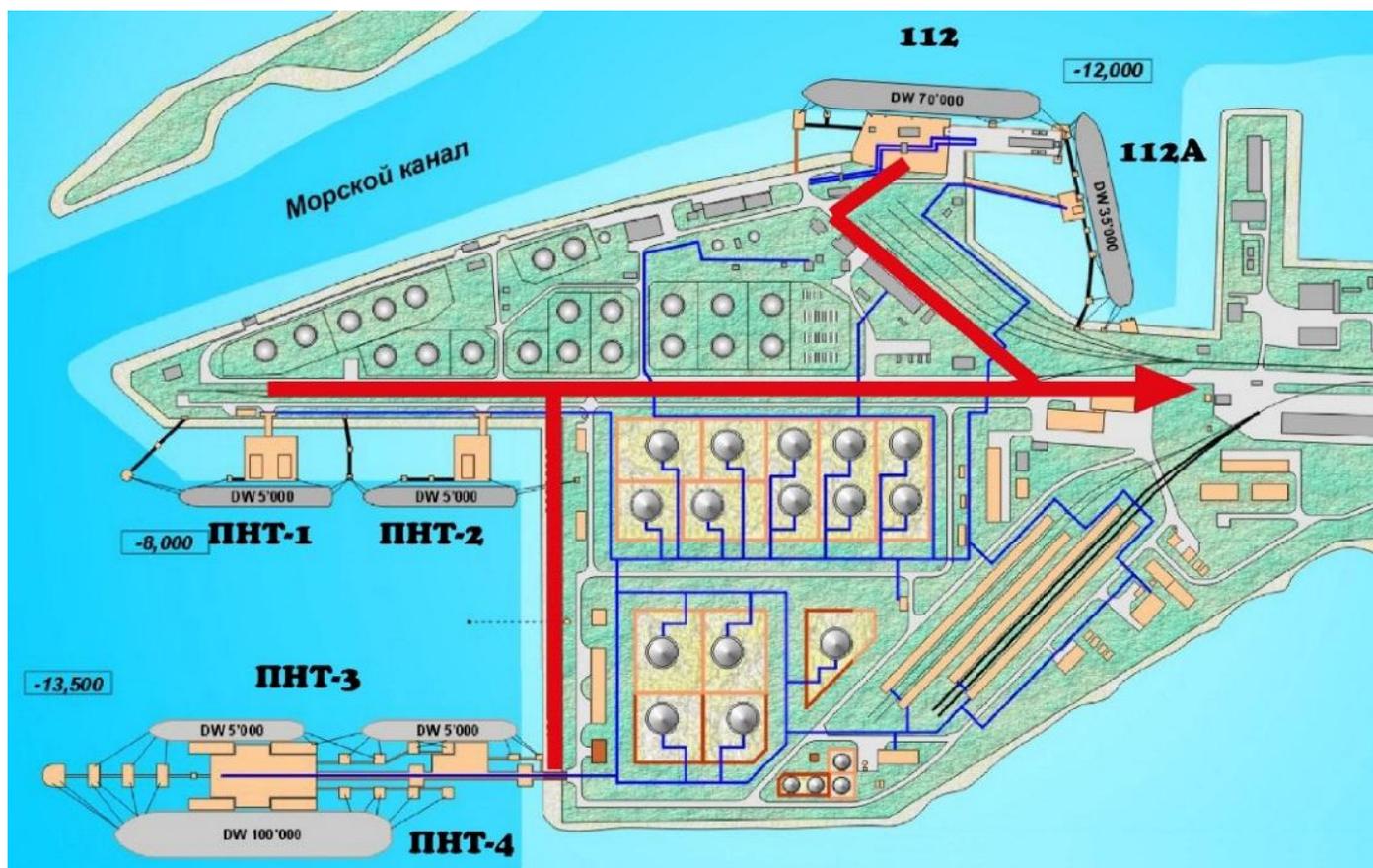


Причал №112





ПЛАНЫ ТЕРМИНАЛА И ПРИЧАЛОВ, ВКЛЮЧАЯ ПУТИ ЭВАКУАЦИИ И МЕСТА НАХОЖДЕНИЯ СПАСАТЕЛЬНОГО (АВАРИЙНОГО) ОБОРУДОВАНИЯ НА ПРИЧАЛАХ



ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ

Для грузовых операций на АО «ПНТ» допускаются только танкеры с двойным корпусом.

Двери и Иллюминаторы

Все двери и иллюминаторы в надстройке судна в акватории порта должны быть постоянно закрыты.

Предупреждающие знаки



Рекомендуемый предупреждающий знак в соответствии в ISGOTT 24.10.1.

После швартовки судна к причалу Капитан судна должен обеспечить, чтобы надлежащие предупредительные знаки были размещены вблизи трапа своего судна. Такие предупреждающие знаки должны содержать, по крайней мере, следующую информацию:

- Посторонним вход воспрещен;
- Вход только по удостоверению личности;
- На борту судна должны быть выключены мобильные телефоны и другие электронные устройства;
- На борту судна не курить;
- На борту судна не использовать открытый огонь;
- На борту судна не пользоваться зажигалками или спичками.

План действий на случай грозы и обесточивания электропитания

Во время грозы грузовые операции запрещены.

В случае сбоя питания на АО «ПНТ» или на борту судна у причала, грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены с одобрения Начальника смены. Прекращенная операция по погрузке судна может быть возобновлена только после разрешения Начальника смены.

Движение транспортных средств

Автомобильное движение на морской эстакаде во время стоянки судна у причала или в любой другой опасной зоне- запрещено, за исключением автомобилей, осуществляющих снабжение, доставку комиссий и персонала АО «ПНТ», автомобилей сюрвейерских компаний, оснащенных искрогасителями.

Любой водитель автомобильного транспортного средства на территории АО «ПНТ» всегда должен соблюдать все ограничения скорости и дорожные знаки.

Защитное снаряжение

Экипаж судна и сотрудники АО «ПНТ», участвующие в погрузочных операциях, должны носить средства индивидуальной защиты, находясь на судне и причалах АО «ПНТ».

Меры предосторожности до и во время грузовых операций

Следующие меры предосторожности должны быть приняты:

- все палубные шпигаты должны быть надежно закрыты;
- на все неиспользованные грузовые или бункерные манифольды должны быть поставлены заглушки и полностью зажаты болтами;
- при отсутствии сливных емкостей под временным соединением грузовых линий (манифольдов, переходников и т.д.) должны быть помещены поддоны;
- все морские и забортные клапаны, через которые может произойти загрязнение, должны быть закрыты и опломбированы;
- в течение всего хода грузовых операций в районе манифольда должна нестись постоянная вахта, снабженная средствами связи с вахтенным помощником капитана на судне;
- на судне должен быть предусмотрен мониторинг поверхности воды со стороны моря в целях выявления любых признаков загрязнения;
- оборудование по борьбе с загрязнением окружающей среды должно быть наготове.

4.2 ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ПОГРУЗОЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Погрузочная операция не начинается, или, если она была начата, немедленно прекращается в любой из следующих ситуаций:

- При приближении грозы или во время грозы, ливня или при сильных порывах ветра;
- Если возник пожар на борту судна, которое должны грузить, или на причалах вокруг него, или на борту любого другого судна в непосредственной близости от него;
- Если на борту судна, которое должны грузить, недостаточно квалифицированного персонала для безопасного выполнения грузовых операций или для того, чтобы справиться с любой чрезвычайной ситуацией;
- Если произошел разлив нефти и нефтепродуктов на борту судна, или в акватории вблизи Порта;
- Если произошла любая другая чрезвычайная ситуация, которая, по мнению Начальника смены представляет потенциальную угрозу для судна, которое предстоит погрузить, или его экипажа, или для персонала, имущества, сооружений или оборудования АО «ПНТ»;
- Если любое другое судно находится в зоне безопасности швартовых операций без предварительного разрешения АО «ПНТ» перевалки и Капитана Порта;
- Если человек получил травму на борту судна, которое предстоит погрузить, или на берегу;
- По приказу Капитана Порта.

ТРЕБОВАНИЯ К БЕРЕГОВОМУ ПЕРСОНАЛУ И ПЕРСОНАЛУ НА БОРТУ

Ключевой персонал, участвующий в погрузке на АО «ПНТ» для осуществления перевалки, включает в себя:

- Старшего мастера ПРР;
- Дежурного по причалу;
- Начальника смены.

Старший мастер ПРР контролирует погрузочные работы на берегу и руководит береговым персоналом. Старший мастер ПРР у судов координирует погрузочные работы с грузовым помощником капитана через Начальника смены.

Старший мастер ПРР является уполномоченным представителем АО «ПНТ».

Старший мастер ПРР находится в операторной и контролирует процесс погрузки груза на АО «ПНТ». Старший мастер ПРР поддерживает постоянную связь с судном через Начальника смены. В

случае аварийной ситуации на АО «ПНТ» Старший мастер ПРР отвечает за приведение в действие процедуры береговой аварийной остановки грузовых операций.

После швартовки начальник смены должен подняться на борт прибывшего Судна для контроля и координирования всех погрузочных операций. Начальник смены является уполномоченным представителем АО «ПНТ» на борту судна. В случае чрезвычайной ситуации начальник смены отвечает за приведение в действие процедуры аварийной остановки грузовых операций.

Дежурный по причалу осуществляет присоединение - рассоединение стендеров, их опорожнение, а также контролирует давление в линиях на причале. Следит за положением судна со стороны причала, и натяжением швартовых концов, следит за отсутствием протечек.

СВЯЗЬ (ОБЩЕНИЕ)

Связь между ошвартованным судном и АО «ПНТ» должна поддерживаться все время с помощью раций.

Грузовой помощник капитана и вахтенный помощник должен иметь под рукой каналы УКВ, необходимые для безопасного проведения операций и аварийных процедур.

На АО «ПНТ» или на судне в акватории Порта должны использоваться портативные взрывозащищенные радиостанции одобренного типа.

ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ МЕЖДУ БЕРЕГОМ И СУДНОМ.

1. Ключевой персонал судна по погрузке - грузовой помощник, которому может помогать другой член экипажа, назначенный им или Капитаном судна.
2. Старший мастер ПРР координирует погрузочные работы на берегу и руководит береговым персоналом. Старший мастер ПРР координирует погрузочные работы с грузовым помощником капитана через Начальника смены.
3. Дежурный по причалу находится в операторной по грузовым операциям, или около причала, и контролирует систему перекачки груза на АО «ПНТ». Дежурный по причалу поддерживает постоянную связь с Начальником смены и Старшим мастером ПРР.
4. После швартовки начальник смены поднимается на борт прибывшего судна для контроля и координирования всех погрузочных операций.

ПРОЦЕДУРЫ ДО НАЧАЛА ПОГРУЗКИ

Инспекции судна

Инспектор со стороны АО «ПНТ» имеет разрешение в любое время прийти на судно, чтобы убедиться, что соблюдаются правила АО «ПНТ», и что грузовое оборудование и оборудование, обеспечивающее промышленную и пожарную безопасность находится в исправном рабочем состоянии.

Инспектор от АО «ПНТ» имеет право остановить операции, если нарушаются правила.

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ

До начала грузовых операций начальник смены должен согласовать с грузовым помощником и обсудить следующее:

- Мероприятия на случай возникновения чрезвычайной ситуации;
- Процедуры по аварийной остановке грузовых операций;
- Качество и количество груза, который должен быть погружен;
- Поручение на погрузку;
- Максимальная осадка и дифферент на отход судна;
- Скорость погрузки и максимально допустимое давление;
- Закрытая система погрузки;
- Персонал, ответственный за грузовые операции;
- Технические характеристики грузового оборудования АО «ПНТ» и судна;
- Важные моменты во время грузовых операций;

- Ожидаемое время окончания грузовых операций;
- Действия в случае разлива;
- Организация вахты;
- Методы связи.

Пункты, указанные в Контрольном перечне по безопасности на судне / на берегу, должны проверяться в течение всего периода грузовых операций.

Перед началом грузовых операций, капитаном судна и Начальником смены должны быть подписаны следующие документы:

- Согласованный План погрузки;
- Соответствующий Контрольный перечень по безопасности на судне / на берегу
- Подтверждение получения частот радиостанции.

Если во время грузовых операций появляется необходимость изменить согласованную последовательность погрузки, такие изменения должны быть обсуждены грузовым помощником и Начальником смены и согласованы в письменной форме.

Никакие операции, будь то грузовые операции или обслуживание, не могут начаться, пока судно и АО «ПНТ» не будут проверены и признаны соответствующим требованиям по безопасности и пока не получено подтверждение от Начальника смены, что такие операции могут успешно выполняться.

ПИСЬМО ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (СМОТРИТЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3)

ПРИГОТОВЛЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОСТУПА НА СУДНО/НА БЕРЕГ.

Трап

- При нахождении в акватории порта трап должен быть закреплен вдоль палубы с учетом возможных непредвиденных заносов.
- Судовой трап должен быть надлежащим образом оборудован. Он должен иметь:
 - непрерывные леера с обеих сторон;
 - угол наклона трапа, находящийся в допустимых пределах;
 - установленную сетку (по всей длине трапа);
 - спасательный круг со светящимся взрывозащищенным бумом и веревкой (размещенный рядом с трапом).
- По запросу, переносной трап может быть установлен между нижней площадкой палубного трапа и стенкой причала. Трап оснащается перилами и сеткой под трапом.

ПРАВИЛА ТЕРМИНАЛА В ОТНОШЕНИИ КУРЕНИЯ

- Курение на морской эстакаде, причалах, помещениях, или в другом месте на АО «ПНТ» строго запрещено.
- Курение на судне во время нахождения на акватории Порта строго запрещено за исключением места, назначенного капитаном судна и Начальником смены в качестве места для курения.
- Во время всего срока пребывания судна в Порту, знаки "НЕ КУРИТЬ" должны быть наглядно размещены по всему судну.
- Строго запрещено иметь при себе спички и зажигалки и пользоваться ими во время нахождения на борту судна в акватории Порта или на морской эстакаде, или на причалах. Безопасные стационарные системы зажигания или спички могут быть использованы только в тех местах, которые отведены для курения.
- Представители АО «ПНТ» будут проверять, на регулярной основе, выполнение данных требований экипажем судна.

УГРОЗА ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ И ЭКОЛОГИИ, СВЯЗАННАЯ С ОБРАБОТКОЙ ГРУЗОВ

Жидкие нефтепродукты являются токсичными веществами, которые могут воздействовать на людей четырьмя основными способами: путем проглатывания (перорально); при контакте с кожей; через легкие (ингаляции) и через глаза. Токсичные вещества могут иметь местное действие, такое

как раздражение кожи или глаз, но могут также воздействовать на другие, части тела (системное воздействие).

Всегда следует избегать прямого контакта с нефтепродуктами, и необходимо носить соответствующее защитное снаряжение, особенно непроницаемые перчатки и защитные очки.

Воздействие углеводородного газа на персонал имеет наркотический характер. Симптомы включают в себя головную боль и раздражение глаз, уменьшение чувствительности и головокружение, похожее на опьянение. При высоких концентрациях, это может привести к параличу, обмороку и смерти. Всегда следует носить средства защиты дыхательных путей, если по какой-либо причине будет установлено, что возникла необходимость нарушить целостность грузовой системы, и что предположительно концентрация паров может превысить предельно допустимую концентрацию по объему или по весу, в таких случаях как:

- при проведении открытого замера и отбор проб;
- при снятии заглушек для подключения грузового шланга или стэндера;
- при чистке фильтров;
- при дренаже трубопроводов для того, чтобы открыть отсек и при очистке разливов;

Процедуры допускают использование для подачи воздуха только автономного дыхательного аппарата. Для того, чтобы выяснить превышена ли предельно допустимая концентрация по объему или по весу, нужно ли поэтому носить средства индивидуальной защиты, судовой экипаж должен проводить точечные анализы концентрации паров с использованием детекторных трубок и насосов, анализаторов токсичности или электронных детекторных трубок.

ИНФОРМАЦИЯ О СОЕДИНИТЕЛЬНОМ ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ПЕРЕКАЧКИ ГРУЗА

Методы подключения и отключения стэндеров варьируются в зависимости от груза, который должен быть погружен. Соединение стэндеров осуществляется Дежурным по причалу с пульта управления.

1. При подсоединении стэндеров, состояние изолирующих фланцев должно быть проверено на наличие повреждений, трещин, проникновения посторонних веществ на изолирующую поверхность, такие как смазочные масла из гидравлических трубопроводов, груз или другие загрязняющие вещества.
2. В ходе выполнения планового технического обслуживания нельзя окрашивать изолирующие фланцы.
3. Поверхности фланцев, прокладок и уплотнений должны быть чистыми и в хорошем состоянии.
4. Каждый фланец судового манифольда и АО «ПНТ» должен иметь заглушку.
5. При снятии заглушки с трубопроводов судна и АО «ПНТ», следует проявлять осторожность, так как в трубопроводах может находиться груз под остаточным давлением.
6. При удалении заглушки следует руководствоваться следующие правилами контроля возможных утечек и взрыва:

- нужно убедиться, что в этом месте отсутствуют любые взрывоопасные пары или любые другие источники воспламенения.

ИНФОРМАЦИЯ О СОЕДИНЕНИИ ВОЗВРАТНОЙ ЛИНИИ ПАРОВОЙ ФАЗЫ

Для нефтяных танкеров на АО «ПНТ» не имеется трубопроводов возврата паров.

ПОРЯДОК ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ (смотрите ПРИЛОЖЕНИЕ 5)

БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

В соответствии с требованиями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 73/78, судно должно прибыть с достаточным количеством балласта или груза на борту - 30% от летнего дедвейта, и соответствующим дифферентом для безопасного маневрирования.

Винт должен быть полностью погружен и дифферент не должен превышать 1,5% от общей длины судна. После завершения грузовых операций судно должно быть на ровном киле.

ОЧИСТКА ТАНКОВ

Чистка танков у причалов АО «ПНТ» запрещена.

ВХОД В ТАНКИ

Вход в грузовые и балластные танки судна при стоянке у причалов АО «ПНТ» запрещён, разрешается визуальный осмотр с уровня палубы.

ИНСПЕКЦИЯ ТАНКОВ

1. До начала грузовых операций Грузовой помощник капитана и Сюрвейер должны осмотреть танки судна на содержание кислорода. Содержание кислорода в нефтяных танках не должно превышать 8%.
2. До начала грузовых операций вахтенный помощник капитана и Сюрвейер должны осмотреть танки судна, провести замеры и отобрать пробы остатков предыдущего груза, если таковые имеются, и заполнить отчет по инспекции танков.
3. Если имеется остаток груза, отбор проб и химический анализ такого остатка осуществляется с помощью Сюрвейера, который предоставит свои выводы о готовности судна к погрузке.
4. Если такой остаток груза после смешивания его с грузом, который собираются грузить, отвечает требованиям к качеству, согласованным между АО «ПНТ» и Заказчиком или Грузоотправителем, такой Клиент или Грузоотправитель, в зависимости от того применимо в данном случае, должен выдать гарантийные письма и подтверждения процедуры учета общего количества груза и влияния такого остатка на качество конечного погруженного груза.

ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ПОРТУ / НА ТЕРМИНАЛЕ АО «ПНТ»

Работа АО «ПНТ» осуществляется в зоне пограничного и таможенного контроля.

Каждое прибывающее судно должно соответствовать требованиям по транспортной безопасности (Федеральный закон №16) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). По прибытии судна на причал, АО «ПНТ» должен координировать с Капитаном судна все вопросы, связанные с пребыванием судна у причала.

Доступ на причал ограничен, служба безопасности охраняет территорию АО «ПНТ». Вход, транзит, выход контролируется посредством пропускного режима и с помощью охраняемых турникетов на входе и выходе. Любой человек, находящийся на территории АО «ПНТ», должен постоянно иметь при себе пропуск и может быть выведен с территории при невозможности предоставить действующий пропуск по требованию.

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ (ЧС)

Во время погрузочных работ пришвартованные суда должны всегда быть готовы к немедленному отходу от причала в случае пожара на борту судна, на пристани или причале, на соседнем причале, а также в случае любой другой ЧС. Это должно обеспечиваться следующим образом:

- Главный двигатель и рулевое устройство должны быть в постоянной готовности к отходу от причала;
- на борту судна постоянно должно быть достаточное количество членов экипажа. Одновременное отсутствие Капитана судна, старшего помощника капитана, старшего и второго механика запрещено. Членам экипажа судна запрещено находиться на берегу, помимо случаев экстренной госпитализации или запланированной смены экипажа.

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ГОТОВНОСТЬ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ПРОТИВОПРАВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ

Во время погрузочных работ всегда должны соблюдаться следующие меры предосторожности:

- а. постоянное наблюдение с помощью пожарного судна соответствующего класса в водах порта;
- б. все прибывающие суда должны быть снабжены водной системой пожаротушения, состоящей из гидрантов, пожарных шлангов, соединительных муфт и водомётных сопел. В системе постоянно должен поддерживаться избыток давления, либо должны быть предусмотрены другие меры, позволяющие быстро повысить давление в системе за короткий промежуток времени;
- в. все системы и оборудование пожаротушения на судне, включая основные и аварийный пожарные насосы, должны быть постоянно готовы к немедленному использованию;
- г. пожарная магистраль судна в зоне трапа должна быть снабжена переходным соединением международного образца для приема пожарной воды с берега. Рядом с трапом должен находиться план расположения противопожарного оборудования;
- д. любое пришвартованное судно должно иметь действующую судовую роль членов экипажа, план расположения противопожарного оборудования и согласованный план погрузки, помещенные в огнестойкий ящик снаружи палубной надстройки;
- е. Два пожарных шланга с водометными соплами должны быть размещены на главной палубе, от судового манифольда в направлении кормы и носовой части судна. Они должны быть подключены к системе водотушения судна. Представитель АО «ПНТ» может проверить наличие воды в системе в любое время;
- ж. На баке и на корме должны быть закреплены и приспущены до воды стальные буксирные тросы с заплетёнными огонами и оставаться в таком положении в течение всего срока стоянки судна у причала, в целях буксировки в аварийных случаях (согласно рекомендациям ISGOTT).

АО «ПНТ» оставляет за собой право штрафовать суда или прекратить погрузочные работы за нарушение данного требования;

з. два переносных огнетушителя соответствующего типа должны быть расположены на безопасном расстоянии от манифольдов;

и. все огнетушители соответствующего типа должны быть установлены в режиме ожидания. Два огнетушителя соответствующего типа, расположенные в непосредственной близости от коллектора, должны быть направлены на манифольд береговой грузовой магистрали;

к. капитан судна несет ответственность за назначение достаточного количества членов экипажа для пожаротушения во время грузовых операций. Судно всегда должно быть готово покинуть причал в случае ЧС;

л. служба контроля пожарной безопасности порта, представители Службы портового контроля и АО «ПНТ» будут проводить проверку систем противопожарной безопасности на судах, находящихся у причалов АО «ПНТ»;

м. при обнаружении пожара в порту, на АО «ПНТ» или на борту судна любое лицо, находящееся на суше или на борту судна в порту, должно немедленно сообщить об этом в Службу контроля пожарной безопасности порта, АО «ПНТ» и в Службу портового контроля;

о. любые пожароопасные работы на борту судна запрещены. Данные работы допускаются в заранее согласованном месте постановки на якорь по письменному разрешению Капитана порта и АО «ПНТ»;

п. информация о лицах, нарушающих правила пожарной безопасности на территории АО «ПНТ» или на борту судна, будет передана в соответствующие государственные органы для привлечения к ответственности в соответствии с нормами федерального или местного законодательства РФ;

р. АО «ПНТ» оставляет за собой право прекратить погрузочные работы в случае несоблюдения норм, изложенных в настоящем пункте.

**РУКОВОДСТВО К ДЕЙСТВИЮ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА:
НЕМЕДЛЕННО ПОДАЙТЕ СИГНАЛ ТРЕВОГИ!**

На АО «ПНТ» сигналом пожарной тревоги является один длинный гудок.
Гудки судовой сирены - не менее 5 гудков подряд продолжительностью не менее 10 секунд.

Свяжитесь с АО «ПНТ».

Тел.: **+7 812 329 29 86**

УВЧ/ОВЧ каналы связи: **согласованные (приложение №6)**

ДЛЯ ДЕЙСТВИЯ НА СУДНЕ:	
В случае пожара на Вашем судне:	Пожар на другом судне или на берегу:
Подайте сигнал тревоги; Тушите огонь и не давайте ему распространяться; Сообщите на АО «ПНТ»; Прекратите все погрузочные работы, затем закройте все клапаны; Приготовьтесь отсоединить грузовые стендеры; Привести двигатели в режим ожидания. Покиньте судно, если с пожаром справиться не удастся.	Ждите инструкций, затем: Прекратите все погрузочные работы, затем закройте все клапаны; Отсоедините грузовые стендеры; Переключите двигатель в режим ожидания, членам экипажа приготовиться отойти от причала.
ДЛЯ ДЕЙСТВИЯ НА ТЕРМИНАЛЕ:	
Пожар на судне:	Пожар на берегу:
Подайте сигнал тревоги; Свяжитесь с судном; Прекратите все погрузочные работы, затем закройте все клапаны; Приготовьтесь отсоединить грузовые стендеры; Проинформируйте все суда; Следуйте Плану действий в ЧС на АО «ПНТ».	1. Подайте сигнал тревоги; 2. Прекратите все погрузочные работы, затем закройте все клапаны; 3. Тушите огонь и не давайте ему распространяться; 4. Отсоедините грузовые стендеры; 5. Проинформируйте все суда; 6. Следуйте Плану действий в ЧС на АО «ПНТ».
В СЛУЧАЕ ПОЖАРА СОТРУДНИКИ ТЕРМИНАЛА УПРАВЛЯЮТ ДВИЖЕНИЕМ АВТОТРАНСПОРТА НА БЕРЕГУ.	

ПОРЯДОК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ

1. При обнаружении разлива, утечки, перелива или нарушения работы связи пришвартованное судно должно немедленно подать сигнал тревоги и сообщить об этом Начальнику смены, либо активировать пожарную сигнализацию. Капитан судна и его экипаж должны следовать инструкциям Начальника смены.
2. Начальник смены может прекратить погрузочные работы в случае недостаточного или ненадлежащего контроля над данными работами со стороны грузового помощника капитана или экипажа судна.
3. Распоряжение об экстренной остановке всех грузовых операций может исходить от Начальника смены. Все стороны, участвующие в проведении грузовых операций должны немедленно быть проинформированы о предстоящей аварийной остановке.
4. При выполнении аварийной остановки грузовых операций на суше и на борту судна должны быть включены предупреждающие сигналы аварийной остановки.
5. В отдельных случаях подача груза может быть остановлена нажатием аварийной кнопки «Остановить погрузку» на причале.

6. После того, как грузопоток остановлен, клапаны на судовом манифольде и поворотные клапаны на концах шлангов должны быть закрыты. Судно должно быть немедленно отшвартовано и покинуть причал, если характер ЧС того требует.

7. Аварийная остановка может быть осуществлена либо персоналом на причале, либо судовым экипажем. Причины такой остановки в дальнейшем будут расследоваться.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В целях безопасности при погрузочных работах необходимо постоянно отслеживать метеорологические условия. Ухудшение погодных условий может привести к прекращению или временной остановке погрузочных работ.

ВЫСОТА УРОВНЯ ВОДЫ

Информация о текущем значении уровня воды, тенденции изменения уровня, направления и скорости ветра в местах установки гидрометеорологических станций с уровневными постами может быть получена из оперативных данных порта и судового агента.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ, ИСКРОБЕЗОПАСНОСТЬ

Портативные радиостанции, открытые источники света, фонари, телефоны и электротехника

1. Все фонари и другое переносное электрическое оборудование, предназначенное для использования на борту судна, должны быть в утвержденном взрывобезопасном исполнении.
2. Открытые источники света, нагревательные устройства с открытым пламенем, портативные радиостанции, фотоаппараты со вспышкой, калькуляторы, мобильные телефоны, пейджеры, портативные УКВ радиостанции, фонари, телевизоры неодобренного типа, либо другие устройства, работающие от батареи или от аккумуляторных батареек, не в одобренном взрывобезопасном исполнении строго запрещены для использования на пристанях, причалах, на открытых палубах судов, в водах порта и в любых других местах, где присутствуют нефтяные пары.
3. Строго запрещено менять батарейки на открытой палубе судна в акватории порта.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Капитан судна несет полную ответственность за предотвращение загрязнения судном. Все финансовые потери, связанные с загрязнением и очистительными работами, несет судно. Капитан судна обязан немедленно сообщить на АО «ПНТ» о любом разливе нефти, вызванным или обнаруженным судном. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно прекращены и могут быть возобновлены только с разрешения Начальника смены.

ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОРТА/ТЕРМИНАЛА

1. После завершения швартовных операций по швартовке танкера, АО «ПНТ» устанавливает вокруг такого танкера боны. Все работники и соответствующее оборудование должно быть в режиме готовности в соответствии с Планом ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов.
2. Во время нахождения в порту строго запрещается любой сброс нефти, нефтесодержащей смеси или любой другой жидкости или веществ, которые могут вызвать загрязнение или нефтяные пятна. Любая уборка такого слива, сброса мусора или разлива будет осуществляться за счет судна.
3. Во время погрузочных работ все палубные шпигаты должны быть закрыты.
4. Любую используемую воду на борту судна необходимо регулярно сливать в специальную судовую емкость, например в слоп-танк, с помощью переносного пневматического насоса или аналогичного оборудования.
5. Чрезмерное количество дождевой воды может быть слито контролируемым образом открытием палубного шпигата при условии, что:
 - дождевая вода не содержит никаких углеводородов или любых других веществ и пленок нефтепродуктов, что может привести к загрязнению или нефтяным пятнам в море;
 - присутствует подготовленный член экипажа на протяжении всей процедуры дренажа;
 - дренаж осуществляется в дневное время при отличных условиях освещения; и
 - палубный шпигат закрыт сразу после того, как слив дождевой воды закончен.
6. Поддоны манифольдов должны быть осушены до начала погрузочных работ. Пневматические переносные насосы, как минимум два, должны быть размещены в кормовой части грузовой палубы нефтяного танкера и должны находиться в режиме постоянной готовности в течение всего периода грузовых операций.
7. Начальник смены должен быть немедленно извещен о любой утечке или разливе нефти на борту судна или в окружающих водах.

В случае разлива нефти во время погрузки, такой разлив нефти должен быть немедленно локализован, и предприняты меры, устанавливающие контроль над ситуацией. Операции по сбору нефти должны начаться немедленно и погрузочные работы не должны возобновляться, пока все операции по устранению разлива нефти не будут завершены к удовлетворению Начальника смены.

КОНТРОЛЬ СЛИВА БАЛЛАСТНОЙ ВОДЫ

Стандарт управления балластными водами на судне должен определяться в соответствии с требованиями Международной конвенции 2004 года о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими.

АО «ПНТ» оставляет за собой право проверки происхождения балласта и его чистоту, путем отбора проб и проведения лабораторного анализа проб водяного балласта. Судну будет отказано в погрузке в случае, если балластная вода является недостаточно чистой для слива за борт. В таком случае судно будет нести ответственность за все затраты, расходы и убытки.

ПАРОВЫЕ ЭМИССИИ

Если установлено, что концентрация паров груза достигла 20% от нижнего предела воспламенения, что является предельно допустимой концентрацией, погрузочные работы должны быть немедленно прекращены. Погрузка может быть возобновлена только с разрешения

Начальника смены и только после того, как концентрация паров груза уменьшится до безопасного уровня и будут приняты меры по предотвращению накопления паров груза в будущем.

РАЗЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТРЕБОВАНИЯ

ПОЛИТИКА ТЕРМИНАЛА В ОТНОШЕНИИ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И АЛКОГОЛЯ

Строго запрещено употребление алкоголя или наркотических средств, а также нахождение в состоянии алкогольной или наркотической интоксикации на территории АО «ПНТ» или на борту судна в акватории порта.

Соответствующие сотрудники могут проверить членов экипажа, занимающихся погрузочными работами, на предмет содержания алкоголя или наркотиков в крови. При обнаружении факта алкогольной или наркотической интоксикации члена экипажа, АО «ПНТ» прекращает погрузочные работы до тех пор, пока данный член экипажа не покинет причал. АО «ПНТ» не возобновит работы до тех пор, пока не убедится, что остальные члены экипажа не находятся под воздействием алкоголя или наркотиков.

РЕМОНТ СУДНА У ПРИЧАЛА

- а. Ремонт или любые другие работы, которые могут обездвижить судно, строго запрещены.
- б. Любые запланированные ремонтные работы на борту судна в портовых водах должны быть скоординированы между уполномоченным представителем судна и уполномоченным представителем АО «ПНТ» до начала таких работ.
- в. Судам во время пребывания у причала АО «ПНТ» разрешается кратковременное проворачивание гребных винтов на минимальных оборотах для проверки запуска главного двигателя, перед отходом. Работа гребных винтов у причалов запрещена.

ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДНА

Капитан судна несет ответственность за поддержание остойчивости судна в рамках критериев остойчивости судна во время балластировки и грузовых операций.

Особое внимание должно быть уделено состоянию дифферента и крена судна, которые могут поставить под угрозу безопасную эксплуатацию стэндеров.

СНАБЖЕНИЕ СУДНА СУДОВЫМИ ЗАПАСАМИ

Продукты и запасы могут быть погружены на судно с причала с разрешения ответственного за погрузку. Судовые краны могут быть использованы при условии, что их эксплуатация соответствующим образом контролируется и приняты все меры предосторожности для обеспечения безопасности оборудования и сооружений АО «ПНТ».

МЕРОПРИЯТИЯ ПО БУНКЕРОВКЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПРИЧАЛА

Любые операции по бункеровке должны быть согласованы и утверждены АО «ПНТ». Операции по бункеровке также вносятся в график швартовых операций Службы портового контроля.

Запрос на бункеровку должен содержать следующую информацию:

- название, позывные сигналы, длину и осадку судна, грузовую осадку бункеровщика;
- качество и количество бункера;
- план бункеровки;
- согласованный канал УКВ связи.

Канал УКВ связи между бункеровщиком и бункеруемым судном, АО «ПНТ» и Капитаном порта должен быть согласован вышеупомянутыми сторонами до начала бункеровки и должен быть включен в запрос на бункеровку. АО «ПНТ» и ответственный за погрузку контролируют бункеровку с берега.

Бункеровщик должен иметь на борту «Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью». Компания, оперирующая судном-бункеровщиком должна быть готова к

проведению мероприятий по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в соответствии с требованиями законодательства РФ.

Бункеровка должна осуществляться в соответствии с Общими и специальными правилами транспортировки наливных грузов 7-M и Международному руководству по безопасности для нефтяных танкеров, а также правилами АО «ПНТ».

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПРИЕМА ЛОЦМАНА
 REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS

HANDHOLD STANCHIONS
 Min. diam. 28mm
 120cm above bulwark
 min. 75mm max. 20mm apart

HAN-ROPE without knots
 min. diam. 28mm
 IF REQUIRED BY PILOT
 Always flat side of ship

SIDERS ROPES
 Min. diam. 18mm

STEPS
 Must rest against ship's side

SPREADER
 Min. 180cm long
 Max. 8 steps between spreaders

50th step must be a spreader

Height required by pilot

SHIPS WITH HIGH FREEBOARD (MORE THAN 9M)
 When no side door available

PILOT LADDER
 Must extend at least 2 metres above lower platform

Officer in contact with bridge

ACCOMMODATION LADDER
 Should rest firmly against ship's side
 Should lead aft
 Maximum 5° slope
 Lower platform horizontal
 Rigid handrails preferred

A PILOT LADDER COMBINED WITH AN ACCOMMODATION LADDER is usually the safer method of embarking or disembarking a pilot on ships with a freeboard of more than 9 metres

2 to 7 metres depending on size of pilot launch and height of vessel

0.5m
 2m
 2m

Recommended 9 metre mark
 Stern → Bow

MECHANICAL PILOT HOIST

28mm

This man-rope ready for immediate use
 Min. diam. 28mm

Rigid part
 Guard ring
 Flexible part

A pilot hoist made and rigged in accordance with SOLAS Chapter X, together with a pilot ladder, is not adequate for normal transfer; may be used subject to agreement between the Master and the Pilot. It would be noted that the distance between the nearest side ropes of the pilot hoist and pilot ladder will be at least 1.4 metres.

NO!
 No shackles
 No knots
 No splices

NO!
 The steps must be equally spaced

NO!
 The steps must be horizontal

NO!
 Spreaders must not be lashed between steps

NO!
 The side ropes must be equally spaced

NO!
 The loops are a tripping hazard for the pilot and can become foul of the pilot launch

NO!
 Very dangerous ladder too long

Two handhold stanchions rigidly secured to ship's structure

Responsible officer

NO OBSTRUCTIONS

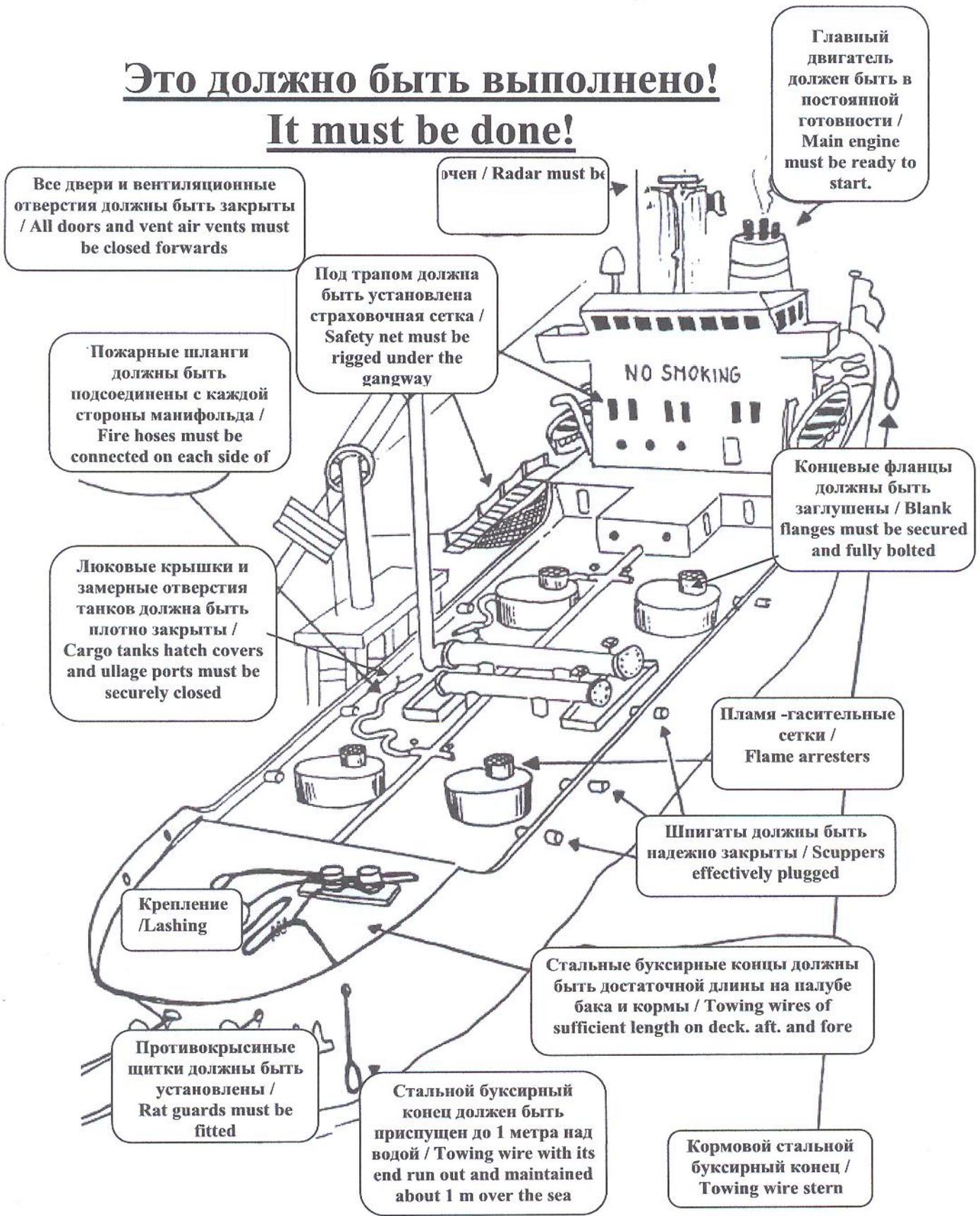
Lifeline with self-igniting light

Submark ladder secured to ship

AT NIGHT
 Pilot ladder and ship's deck lit by forward shining light

Это должно быть выполнено!

It must be done!



ПАМЯТКА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

The Master

SS/MV

Date:

Port: Saint-Petersburg

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations whilst your ship is at this terminal rests jointly with you, as master of the ship, and with the responsible 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 widely accepted by the oil and tanker industries.

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

Before the start of operations, and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, 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 receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

Уважаемый господин,

На Вас, как на капитана данного судна, а также на уполномоченного представителя терминала возлагается ответственность за безопасное проведение операций в течение всего времени нахождения судна у этого терминала. 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, широко принятой в нефтеперерабатывающей промышленности и танкеростроении.

Мы полагаем, что Вы и все Ваши подчиненные будут строго выполнять эти требования на протяжении всего периода стоянки Вашего танкера у этого причала, 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 периодически после этого в целях нашей общей безопасности штатный сотрудник терминала вместе с ответственным лицом комсостава, если это потребует, выполнят предусмотренную проверку Вашего судна для того, чтобы убедиться в том, что все положения Листа контроля безопасности на судне и берегу действительно можно подтвердить. Если потребуются корректировка каких-либо действий, мы будем возражать против 'начала работ, а если работы уже начались, то мы потребуем их остановки.

Аналогичным образом, если Вы сочтете, что безопасности угрожает какое-либо действие со стороны нашего персонала или состояние какого-либо оборудования, находящегося под нашим контролем, Вам следует потребовать немедленного прекращения работ.

НЕ МОЖЕТ БЫТЬ КОМПРОМИССОВ, КОГДА РЕЧЬ ИДЕТ О БЕЗОПАСНОСТИ.

Пожалуйста, подтвердите получение этого письма, подписав и возвратив приложенный экземпляр.

Приложение 4

SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST

Ship's Name
 Berth Port **PETERSBURG OIL TERMINAL**
 Date of Arrival Time of Arrival

PART 'A' – BULK LIQUID GENERAL - PHYSICAL CHECKS

Часть «А» - Общие положения, касающиеся жидкостей, перевозимых наливом – проверки на месте.

Bulk Liquid – General Жидкости, перевозимые наливом – общие положения	Ship Судно	Terminal Терминал	Code Код	Remarks Примечание
1. There is safe access between the ship and shore. С судна на берег имеется безопасный доступ.			R	
2. The ship is securely moored. Судно надежно ошвартовано.			R	
3. The agreed ship/shore communication system is operative. Согласованная система связи судна с берегом функционирует.			A R	System: Back up system:
4. Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned. Тросы для аварийной буксировки оснащены и размещены надлежащим образом.			R	
5. The ship's fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Судовые пожарные рукава и противопожарное оборудование разложены и готовы к немедленному использованию.			R	
6. The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Противопожарное оборудование терминала разложено и готово к немедленному использованию.			R	
7. The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Судовые грузовые шланги и шланги для бункеровки, трубопроводы и манифольды находятся в хорошем состоянии, надлежащим образом оснащены и соответствуют назначению.				
8. The terminal's cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Грузовые шланги и шланги для бункеровки или стендеры терминала находятся в хорошем состоянии, надлежащим образом оснащены и соответствуют назначению.				
9. The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection. Система перекачки груза соответствующим образом изолирована и осушена, что позволяет перед подсоединением к ней безопасно снять заглушки.				

<p>10. Scuppers and ‘save alls’ on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</p> <p>Шпигаты и ловушки на судне надежно перекрыты, а поддоны для сбора капельных протечек расположены в соответствующих местах и ничем не заполнены.</p>			R	
<p>11. Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored.</p> <p>Временно снятые заглушки шпигатов находятся под постоянным контролем.</p>			R	
<p>12. Shore spill containment and sumps are correctly managed.</p> <p>Обслуживание береговых емкостей для удержания пролитого груза и отстойников осуществляется должным образом.</p>			R	
<p>13. The ship’s unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</p> <p>На неиспользуемых соединениях судна, предназначенных для перекачки груза и топлива, установлены заглушки, и они штатно закреплены болтами.</p>				
<p>14. The terminal’s unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</p> <p>На неиспользуемых соединениях терминала, предназначенных для перекачки груза и топлива, установлены заглушки, и они штатно закреплены болтами.</p>				
<p>15. All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.</p> <p>Крышки всех грузовых и балластных танков, а также топливных цистерн закрыты.</p>				
<p>16. Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.</p> <p>В тот период, когда впускные и выпускные клапаны забортной воды не используются, они перекрыты и зафиксированы визуально контролируемым способом.</p>				
<p>17. All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</p> <p>Все наружные двери, иллюминаторы и окна в жилых, складских помещениях и машинных отделениях закрыты. Газовыпускные отверстия машинного отделения могут оставаться открытыми.</p>			R	
<p>18. The ship’s emergency fire control plans are located externally.</p> <p>Судовые планы противопожарной защиты выставлены снаружи судовой рубки.</p>				Location:

If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked:

Если данное судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертного газа, необходимо проверить на месте следующие положения:

<p>19. Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working. Стационарные регистраторы давления инертного газа и содержания кислорода находятся в рабочем состоянии.</p>			R	
<p>20. All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. Во всех грузовых танках поддерживается положительное давление атмосферы, и содержание кислорода в ней составляет 8% по объему или менее.</p>			P R	

PART 'B' – BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION

Часть «В» - Общие положения, касающиеся жидкостей, перевозимых наливом – устная проверка.

<p>21. The ship is ready to move under its own power. Судно готово двигаться своим ходом.</p>			P R	
<p>22. There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal. На палубе установлена эффективная вахта, а на терминале и на борту судна установлен соответствующий надзор за ходом операции.</p>			R	
<p>23. There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency. На борту и на берегу обеспечено присутствие персонала в количестве, достаточном для выполнения действий в случае аварии.</p>			R	
<p>24. The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed. Порядок перегрузки груза, приема топлива, приема\слива балласта согласован.</p>			A R	The full closing of ships cargo tanks in process of loading is forbidden. (max.
<p>25. The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood. Аварийный сигнал и порядок прекращения работ, которые следует использовать на судне и берегу, разъяснены и осознаны.</p>			A	
<p>26. Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested. Там, где это требовалось, обмен информации о безопасном обращении с веществом\материалом (MSDS) на перекачиваемый груз произведен.</p>			P R	
<p>27. The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood. Опасности, связанные с наличием токсичных веществ в данном грузе, подлежащем перегрузке, выявлены и осознаны.</p>				H ₂ S Content: Benzene Content:
<p>28. An International Shore Fire Connection has been provided. Наличие международного берегового пожарного соединения обеспечено.</p>				
<p>29. The agreed tank venting system will be used. Используется одобренная газоотводная система танка.</p>			A R	Method:
<p>30. The requirements for closed operations have been agreed. Требования по выполнению операций закрытым способом согласованы.</p>			R	
<p>31. The operation of the P/V system has been verified. Режим срабатывания системы клапанов Д\В скорректирован.</p>				
<p>32. Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed. При подсоединении линии возврата паров ее рабочие параметры были согласованы.</p>			A R	

<p>33. Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.</p> <p>Автономные сигнализаторы верхнего уровня, если таковые установлены, функционируют и испытаны на срабатывание.</p>			A R	
<p>34. Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection.</p> <p>Соответствующие средства электрической изоляции находятся на штатном месте в соединении судна с берегом.</p>			A R	
<p>35. Shore lines are fitted with a non-return valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed.</p> <p>Береговые линии оснащены невозвратным клапаном или был согласован соответствующий порядок действий, предотвращающий отток нефтепродукта в обратном направлении.</p>			P R	
<p>36. Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.</p> <p>Комнаты для курения были выделены и правила курения соблюдаются.</p>			A R	Nominated smoking rooms:
<p>37. Naked light regulations are being observed.</p> <p>Правила использования источников открытого огня соблюдаются.</p>			A R	
<p>38. Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.</p> <p>Требования, предъявляемые к использованию телефонов на судне\берегу, мобильных телефонов и пейджеров, соблюдаются.</p>			A R	
<p>39. Hand torches (flashlights) are of an approved type.</p> <p>Ручные (карманные) фонари – это фонари одобренного типа.</p>				
<p>40. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.</p>				
<p>41. Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</p> <p>Переносные УКВ передатчики – это передатчики одобренного типа.</p>				
<p>42. The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.</p> <p>Антенны основного судового радиопередатчика заземлены, а радиолокаторы отключены.</p>				
<p>43. Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.</p> <p>Электрические кабели, проложенные к переносному электрическому оборудованию в пределах опасных зон, обесточены.</p>				
<p>44. Window type air conditioning units are disconnected.</p> <p>Кондиционеры оконного типа отключены.</p>				
<p>45. Positive pressure is being maintained inside the accommodation.</p> <p>Внутри жилых помещений поддерживается положительное давление, а воздухозаборники системы кондиционирования, через которые могут проникнуть пары груза закрыты.</p>				
<p>46. Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.</p> <p>Меры по обеспечению достаточно эффективной принудительной вентиляции насосного отделения были приняты.</p>			R	

<p>47. There is provision for an emergency escape. Условия для безопасной эвакуации обеспечены.</p>				
<p>48. The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed. Максимально допустимые скорости ветра и высоты зыби при выполнении операций были согласованы.</p>			A	<p>Stop cargo at:</p> <p>Disconnect at:</p> <p>Unberth at:</p>
<p>49. Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate. Протоколы по обеспечению охраны в необходимых случаях были согласованы между лицом, ответственным за охрану судна, и лицом, ответственным за охрану порта.</p>			A	
<p>50. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship. В необходимых случаях была согласована технология приема азота, поставляемого с берега, либо для инертизации или продувки судовых танков, либо для вытеснения содержимого трубопровода в судовые емкости.</p>			A P	

If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed:

Если данное судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертного газа (СИГ), необходимо проверить соблюдение следующих положений:

<p>51. The IGS is fully operational and in good working order. СИГ функционирует надлежащим образом и находится в хорошем рабочем состоянии.</p>			P	
<p>52. Deck seals, or equivalent, are in good working order. Палубные затворы или равноценные устройства находятся в хорошем рабочем состоянии.</p>			R	
<p>53. Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct. Жидкость в прерывателях Д\В находится на должном уровне.</p>			R	
<p>54. The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly. Стационарные и переносные анализаторы кислорода прошли поверку и функционируют должным образом.</p>			R	
<p>55. All the individual tank IGS valves (if fitted) are correctly set and locked. Клапаны СИГ на каждом танке (если таковые установлены) правильно настроены и в этом положении зафиксированы.</p>			R	
<p>56. All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised. Весь персонал, отвечающий за грузовые операции, осведомлен о том, что в случае поломки установки инертного газа, выгрузку следует прекратить, а терминал уведомить о такой поломке.</p>				

If the ship is fitted with a crude oil washing (COW) system, and intends to COW, the following statements should be addressed:

Если данное судно оборудовано системой мойки сырой нефтью (МСН) и на нем планируется выполнение этой операции, необходимо проверить соблюдение следующих положений:

<p>57. The Pre-Arrival COW checklist, as contained in the approved COW manual, has been satisfactorily completed.</p> <p>Все положения, перечисленные в листе контроля мойки сырой нефтью, который заполняется до прибытия и который включен в одобренное Руководство по мойке сырой нефтью, подтверждены.</p>				
<p>58. The COW check lists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW manual, are available and being used.</p> <p>Листы контроля мойки сырой нефтью, которые включены в одобренное Руководство по мойке сырой нефтью, имеются в наличии, и будут использоваться до начала, во время и после мойки сырой нефтью.</p>			R	

If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed:

Если на данном судне планируется провести очистку танка во время стоянки судна у причала, необходимо проверить соблюдение следующих правил:

<p>59. Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation.</p>	Yes/No*	Yes/No*		
<p>60. If 'yes' the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed.</p> <p>Ответ «ДА» означает, что все регламенты и разрешения для проведения операции по очистке танка были согласованы.</p>				
<p>61. Permission has been granted for gas freeing operations.</p> <p>Разрешение на выполнение дегазации предоставлено.</p>	Yes/No*	Yes/No*		

*** Delete Yes or No as appropriate**

Вычеркнуть «ДА» или «НЕТ» соответственно

DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B, in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Check List should be re-checked at intervals not exceeding _____ hours.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Мы, нижеподписавшиеся, настоящим подтверждаем, что мы выполнили проверку вышеизложенных положений, содержащихся в частях А и В, в соответствии с инструкциями, при этом мы лично удостоверились в том, что сделанные нами отметки соответствуют действительному положению дел. Мы подготовились также к проведению повторных проверок в требуемом порядке и пришли к соглашению относительно того, что положения, отмеченные буквой "R" в Листе контроля, следует регулярно проверять не реже чем через _____ часов. Если нам станет известно о том, что любое из перечисленных выше положений не выполняется, мы немедленно известим об этом другую сторону.

For Ship	For Shore
Name	Name
Rank	Position
Signature	Signature
Date	Date
Time	Time

Record of repetitive checks:

Регистрация повторных проверок:

Date:							
Time:							
Initials for Ship:							
Initials for Shore:							

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

The Safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (✓) 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 a negative answer the operation should not be carried out without the permission of the Port Authority.
- R-** indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ

В целях обеспечения безопасности работ необходимо, чтобы на все вопросы был дан утвердительный ответ, который отмечается четким знаком (✓) 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 ввиду их неприменимости, то тогда в колонку замечаний следует внести соответствующее пояснение. Наличие бокса в колонках "Судно" и "Терминал" означает, что на вопрос должен дать ответ представитель соответствующей стороны.

Буквы **A**, **P** или **R** в колонке "Код" означают:

A - в колонке "Примечания" Листа контроля или ином документе, составленном, но взаимно согласованной форме, следует представить описание каких-либо способов проверки и соглашений. В любом случае эти документы должны быть заверены обеими сторонами.

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

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

Приложение 5

СОГЛАШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

ЧАСТЬ А: ИНФОРМАЦИЯ

Время _____

Название судна _____

Наименование груза _____

Кол-во груза (м. т) _____

Класс груза _____

Плотность груза _____

Груз представляет опасность для здоровья, потому что он содержит:

Бензол/толуол/сульфид водорода/ меркаптаны * _____

другие токсичные компоненты _____

* ненужное зачеркнуть

Предельно допустимая концентрация _____ М.д.

Симптомы после воздействия токсичных компонентов при вдыхании:

Максимальная допустимая скорость погрузки / выгрузки танкера (м3/ час)

Максимальная допустимая скорость подачи по береговому трубопроводу (м3/ час)

Максимальная производительность береговых насосов (м3/ час) _____

Максимальная грузоподъемность берегового трубопровода (м3) _____

Линейная скорость груза через трубопровод не должна превышать (м/с) _____

ЧАСТЬ Б: СОГЛАШЕНИЕ

Была достигнута договоренность, что _____ погрузочные рукава диаметром _____ мм и общей скорости подачи _____ м3/час будут соединены для погрузки/ выгрузки груза в общем кол-ве _____ М.т.

Согласованная исходная скорость перевалки груза _____ м3/час за _____ ч _____ мин

Согласованная максимальная скорость перевалки груза _____ м3/час за _____ ч _____ мин

Согласованная скорость наполнения _____ м3/час за _____ ч _____ мин

Ограничение давления до _____ бар Ограничение температуры до _____ °С

Сигнал для начала операции по перевалке груза будет передан с танкера/берега* Настоящим обращаем внимание, что судно должно информировать Терминал о смене грузовых танков во время погрузки для предотвращения возможного скачка давления и последующего повреждения грузового трубопровода и оборудования.

Берег должен быть проинформирован за _____ мин. до перехода с танков на танки во время погрузки.

Сигнал об остановке перевалки груза должен быть подан с судна/берега* за _____ мин

Судно производит грузовые и балластные операции одновременно? Да/Нет*

(* ненужное зачеркнуть)

Следующая терминология было согласована для использования исключительно представителями АО «ПНТ» и Танкеров во время грузовых операций:

STANDBY!/ПРИГОТОВИТЬСЯ!

STARTLOADING/DISCHARGING!/НАЧАТЬ ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ!

SLOWDOWN!/УМЕНЬШИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

SPEEDUP!/УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

STOP LOADING/DISCHARGING!/ОСТАНОВИТЬ ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ!*

Стандартная остановка -перевалка груза будет остановлена за _____ мин

* Сигнал используется в случае: грозы, если перемещение танкера превысило рабочий габарит погрузочных рукавов, повреждение трубопровода, включая утечку, отключение электроэнергии, силу ветра в 15 м/с, необходимость приостановить грузовые операции в связи с техническими аспектами судна или береговых грузовых систем - ненужное зачеркнуть.

АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА! (только при РЕАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ, ПОВРЕЖДЕНИИ, АВАРИИ и т.п.) должна использоваться одновременно с командой: **ОСТАНОВИТЬ НАСОСЫ!** Примечание: АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА может стать причиной повреждения грузового трубопровода и оборудования. Это необходимо учитывать при принятии решения об использовании данной команды.

ЧАСТЬ В: КОММУНИКАЦИЯ

ОВЧ канал № _____ будет использоваться как основной для коммуникации между судном и АО «ПНТ».

ОВЧ канал № _____ будет использоваться как запасной.

ПРИМЕЧАНИЕ: НИКАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОРЯДОК ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НЕ БУДУТ ВНОСИТЬСЯ БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СОГЛАСИЯ СТОРОН

За судно

Имя: _____

Должность: _____

Подпись: _____

Дата: _____

Время: _____

За АО «ПНТ»

Имя: _____

Должность: _____

Подпись: _____

Дата: _____

Время: _____

**Сведения о каналах очень высокой частоты,
используемых в морском порту Санкт-Петербург**

Абонент	Каналы очень высокой частоты			Позывной
	вызывной канал	рабочий канал	резервный канал	
Служба капитана морского порта	9	9	67	Петербург-радио-5
Морской спасательный координационный центр «Санкт-Петербург»	16,70 (цифровой избирательный вызов)	71	24,26,27	Петербург-СКЦ
СУДС Санкт-Петербург	9	9,13	67	Петербург-радио-17
	12,9,16	12,73,13	67,30	Петербург-радио-9
Диспетчер-координатор лоцманской службы	67	67	9	Петербург-радио-21
Лоцманское судно	9,16	9	67	Петербург-лоцман
Лоцман-координатор негосударственной лоцманской службы	9,67	67	20	Петербург-радио-11
Диспетчер портового флота	14	14	-	Петербург-радио-6
Санитарно-карантинный пункт по г. Ломоносов	9	67	-	Ломоносов-радио-1
Санитарно-карантинный пункт по г. Кронштадт	9	67	-	Кронштад-радио-1
Диспетчер рыбного терминала	10	10	-	Петербург-31
Бассейновый узел связи Государственного бассейнового управления «Волго-Балг», г. Санкт-Петербург	23,84	23,84	-	Петербург-72
Судостроительный завод	37	37	-	Петербург-радио-81
Аварийно-спасательное управление	71	71,6,8	-	Петербург-радио-12