



ООО «ПортЭнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



«УТВЕРЖДЕНО»

Генеральный директор
ООО «ПортЭнерго»

В.Г. Мельников

«31 августа 2020 г.

**Регламент
обслуживания танкеров у причалов «комплекса по перегрузке
сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту
Усть-Луга (3-я редакция)**

П. Усть-Луга

2020 г.



СОДЕРЖАНИЕ

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ	СТР.
I	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	4
II	ТЕРМИНЫ	6
III	ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОМЕЩЕНИЕМ НЕФТЕПРОДУКТОВ ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ ЭКСПОРТА ПРИ ИХ ВЫВОЗЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА	8
IV	ИНФОРМАЦИЯ О ПОДХОДЕ ТАНКЕРОВ В МОРСКОЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА К ПРИЧАЛАМ КОМПЛЕКСА	9
V	МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ ПРИ СЛЕДОВАНИИ ТАНКЕРОВ НА ВХОД И ВЫХОД К/ОТ ПРИЧАЛАМ КОМПЛЕКСА	10
VI	ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ТАНКЕРОВ НА ПРИХОД И ОТХОД	13
VII	СТОЯНКА ТАНКЕРА У ПРИЧАЛА	13
VIII	ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ ТАНКЕРОВ У ПРИЧАЛОВ КОМПЛЕКСА	16
IX	УЧЕТ СТОЯНОЧНОГО ВРЕМЕНИ. НОРМЫ НА ГРУЗОВЫЕ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ	17
X	ИНСПЕКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ	20
XI	ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	21
XII	ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ	27
XIII	ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ	29
XIV	БУНКЕРОВКА СУДОВ	32
XV	МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ	32
XVI	ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОВЫХ ПРИЧАЛОВ КОМПЛЕКСА	35
XVII	ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СТЕНДЕРОВ	36
XVIII	ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАНКЕРАМ ПО ГРУЗОВОМУ ОБОРУДОВАНИЮ	37



XIX ПРИЛОЖЕНИЯ	35	
ПРИЛОЖЕНИЕ №1	ЭТО ДОЛЖНО БЫТЬ ВЫПОЛНЕНО!	35
ПРИЛОЖЕНИЕ №2	ЛИСТ УЧЁТА СТОЯНОЧНОГО ВРЕМЕНИ	36
ПРИЛОЖЕНИЕ №3	СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	37
ПРИЛОЖЕНИЕ №4	ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ	38
ПРИЛОЖЕНИЕ №5	ПОЖАРНЫЙ НОТИС	43
ПРИЛОЖЕНИЕ №6	ПРАВИЛА КУРЕНИЯ	45
ПРИЛОЖЕНИЕ №7	ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА	46
ПРИЛОЖЕНИЕ №8	ПИСЬМО ПРОТЕСТА	48
ПРИЛОЖЕНИЕ №9	УВЕДОМЛЕНИЕ	49
ПРИЛОЖЕНИЕ №10	ПЕРЕЧЕНЬ НОМЕРОВ ТЕЛЕФОНОВ И КАНАЛЫ ОВЧ СВЯЗИ	50
ПРИЛОЖЕНИЕ №11	ФОРМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ КАПИТАНАМ ТАНКЕРОВ НА КОМПЛЕКС	51
ПРИЛОЖЕНИЕ №12	СХЕМА ПУТЕЙ ЭВАКУАЦИИ С ПЛОЩАДКИ ПРИЧАЛЬНОГО ФРОНТА В СЛУЧАЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА.	53
ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ		54
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ		56



I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящий Регламент разработан на основании:

- «Обязательных постановлений в морском порту Усть-Луга»;
- «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утверждённых приказом Министра транспорта России от 26 октября 2017 года № 463;
- РД 31.11.81.43-83 «Правила перевозки сжиженных газов наливом специализированными судами-газовозами»
- «Общих и специальных правил перевозки наливных грузов» 7-М;
- Рекомендаций ISGOTT;
- Рекомендаций OCIMF;
- Рекомендаций SIGTTO.

1.2. Настоящий Регламент регулирует взаимоотношения ООО «Портэнерго», транспортно-экспедиторских, агентских компаний, буксирных компаний, филиала ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» в г. Усть-Луга (далее филиал ФГУ «АМП «БПСПб» в г. Усть-Луга), пограничного, таможенного, санитарно-карантинного контроля и других организаций, связанных с деятельностью ООО «Портэнерго» и обеспечением безопасности мореплавания на акватории морского порта Усть-Луга при вывозе сжиженных углеводородных газов (СУГ) и светлых нефтепродуктов (СНП), помещенных под таможенную процедуру экспорта за пределы таможенной территории Таможенного Союза через «Комплекс по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга Ленинградской области.

1.3. Прием, формирование судовой партии и отгрузка СУГ и СНП осуществляется ООО «Портэнерго» на основании заключаемых договоров, графиков приема и отгрузки ООО «Портэнерго», утверждаемых в установленном порядке, а также действующих руководящих нормативных документов (положения, правила, инструкции и т.п.), технологической схемы организации пропуска через государственную границу РФ, а также инструкции о внутриобъектовом режиме.

1.4. ООО «Портэнерго» взаимодействует со следующими организациями на территории Комплекса СУГ:

- Грузоотправителя;
- Грузополучателя;
- Агентирующие компании;
- ИГПК – инспекции государственного портового контроля филиала ФГУ «АМП «БПСПб» в г. Усть-Луга;
- Оператора портовой СУДС Усть-Луга СЗБ филиала ФГУП «Росморпорт»;
- Диспетчер СЗБ филиала ФГУП «Росморпорт»;



- Северо-Западного энергетического таможенного поста Центральной энергетической таможни (далее таможенный орган);
- Контрольно-пропускного пункта «Усть-Луга», Службы в г. Сосновый Бор, Пограничного управления ФСБ России по г. Санкт - Петербургу и Ленинградской области (далее КПП «Усть-Луга»);
- Территориального отдела Управления Роспотребнадзора по Ленинградской области в Кингисеппском, Волосовском, Сланцевском районах (далее СКП ТО Управления Роспотребнадзора по Ленинградской области в Кингисеппском, Волосовском, Сланцевском районах).

1.5. Организация пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов и товаров осуществляется согласно Технологической схеме «Организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Усть-Луга (далее – Технологическая схема пропуска через государственную границу РФ) и «Временным правилам режима в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации «Морской порт Усть-Луга».

1.6. Деятельность филиала ФГУ «АМП «БПСПб» в г. Усть-Луга осуществляется на основании Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федерального Закона от 26.10.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Обязательных постановлений в морском порту Усть-Луга и другими нормативными документами в области безопасности мореплавания и защиты окружающей среды.

1.7. Деятельность транспортно-экспедиторских, агентских, сюрвейерских, буксирных, шипчандлерских компаний и иных организаций, связанных с обслуживанием танкеров у грузовых причалов Комплекса, от имени и по поручению грузоотправителей/судовладельцев, осуществляется на основании заключенных договоров с грузоотправителями и/или судовладельцами или их представителями при строгом соблюдении нормативных документов, приказов, распоряжений, действующих на территории Комплекса.

1.8. Деятельность органов пограничного, таможенного и санитарно-карантинного контроля регулируется в порядке, установленном международными договорами РФ, законодательством Таможенного союза и Российской Федерации, указами и распоряжениями Президента РФ, Постановлениями и Распоряжениями Правительства РФ, а также ведомственными приказами и распоряжениями.

1.9. Обработка судов у причалов Комплекса ООО «ПортЭнерго» ведется в строгом соответствии с графиком подачи и расстановки тоннажа на текущий месяц, позиционным графиком, утверждаемым установленным порядком и настоящим Регламентом. График подачи и расстановки тоннажа



направляется всем заинтересованным органам не позднее трех дней до начала месяца.

1.10. Применение настоящего Регламента обязательно всеми организациями, обеспечивающими обработку танкеров у причалов Комплекса ООО «Портэнерго» в морском порту Усть-Луга.

II. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ООО «Портэнерго» – организация, осуществляющая эксплуатацию «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в МП Усть-Луга (далее Комплекс).

«Комплекс»/«Терминал» – «Комплекс по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в МП Усть-Луга – портовое средство, состоящее из районов, выделенных по своему функциональному назначению (береговой базы, обеспечивающей прием, хранение и отгрузку СУГ и СНП и причального комплекса).

«СУГ» – сжиженный углеводородный газ.

«СНП» – светлые нефтепродукты.

«Танкер»/«судно» – морское судно, на которое осуществляется погрузка и вывоз СУГ и СНП.

«Танкер-продуктовоз» – морское судно, на которое осуществляется погрузка и вывоз СНП.

«Танкер-газовоз» – морское судно, на которое осуществляется погрузка и вывоз СУГ.

«Диспетчер» – должностное лицо ООО «Портэнерго», осуществляющее общее руководство всеми техническими и эксплуатационными службами, задействованными в процессе приема СУГ и СНП, перекачки в парки хранения, формирования судовой партии.

«Погрузочный мастер (сменный)» – должностное лицо ООО «Портэнерго», осуществляющее общее руководство грузовыми операциями со стороны Комплекса и координирующий их проведение с администрацией танкера. В аварийных ситуациях координирует действия экипажа танкера и берегового персонала, в случае необходимости находится на борту танкера.

«Оператор причала - швартовщик» – должностное лицо ООО «Портэнерго», осуществляющее операции по швартовке судов к причалам Комплекса, присоединение или отсоединение стендеров.

«Судовой агент» – лицо, которое совершает по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в морском порту Усть-Луга.

«Грузоотправитель» – сторона договора перевозки груза, организация, сдавшая груз к перевозке и указанная в качестве отправителя в перевозочном документе.



«Грузополучатель» – лицо, уполномоченное на получение груза.

«Лоцманская проводка» – деятельность, осуществляемая морскими лоцманами, имеющими выданные капитаном морского порта Усть-Луга лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в районе морского порта Усть-Луга, в целях обеспечения безопасности плавания судов и защиты морской среды на подходах и в пределах акватории морского порта.

«Судовладелец» – лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

«Сюрвейер» – лицо, осуществляющее инспекцию количества и качества груза, осмотр принимаемого в страхованием имущества и выдающее заключение об оценке страхового риска.

«Фрахтователь» – лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер).

«Специалист по таможенному оформлению» – лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных транспортно-экспедиционных услуг.

«ДЛПС» – должностное лицо портового средства ООО «Портэнерго», ответственное за охрану портового средства.

SIGTTO – Международное руководство по безопасности для танкеров-газовозов и терминалов.

ISGOTT – Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов.

OCIMF – Международное сообщество нефтяных компаний, определяющее общепринятые экологические нормы и нормы безопасной эксплуатации нефтяных и газовых танкеров и терминалов.

«Управление логистики» – структурное подразделение ООО «Портэнерго», отвечающее за учет количества, контроль качества и экспедирование отгружаемых СУГ и СНП. Осуществляет взаимодействие со сторонними организациями, участвующими в инспектировании, а также государственными надзорными и другими организациями, участвующими в процессе перевалки нефтепродуктов.

«Грузовой помощник» – ответственный представитель танкера, назначенный капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасность грузовых операций на танкере. Поддерживает постоянную связь с Погрузочным мастером (сменным). Обеспечивает проведение грузовых операций в соответствии с настоящим Регламентом и инструкциями Погрузочного мастера (сменного).

«ИГПК» – инспекция государственного портового контроля филиала ФГУ «АМП «БПСПб» в г. Усть-Луга.



III. ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОМЕЩЕНИЕМ НЕФТЕПРОДУКТОВ ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ ЭКСПОРТА ПРИ ИХ ВЫВОЗЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

3.1. Совершение таможенных операций и осуществление таможенного контроля в отношении СУГ и СНП, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза судами загранплавания, осуществляется должностными лицами Северо-Западного энергетического таможенного поста Центральной энергетической таможни в соответствии с действующим законодательством РФ, законодательством Таможенного союза, указами и распоряжениями Президента РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, нормативными и иными правовыми актами Федеральной таможенной службы России и Центральной энергетической таможни.

Таможенные декларации оформляются, как правило, заблаговременно до прихода судна в порт.

Погрузка СУГ и СНП на морское судно с целью убытия с таможенной территории Таможенного союза производится после выпуска товаров таможенным органом в установленном порядке на основании оформленного в таможенном органе Поручения на погрузку товара.

3.2. Для оформления разрешения на погрузку партий нефтепродуктов на судно Управление логистики ООО «Портэнерго» предоставляет в таможенный орган от четырех до семи экземпляров Поручений (в зависимости от инструкций) на отгрузку экспортируемых товаров (далее - Поручение).

В Поручении должны быть указаны сведения, установленные таможенным законодательством.

Поручение подписывается организацией, оформляющей перемещение переваливаемых товаров.

Количество товаров, масса которых указана в поручениях, не должна превышать количества, заявленного в таможенной декларации.

Время рассмотрения таможенным органом Поручения – не более 2 часов рабочего времени с момента получения всех необходимых документов и сведений.

3.3. Управление логистики ООО «Портэнерго» одновременно с Поручением представляет в таможенный орган экземпляр таможенной декларации, оформленной в соответствии с установленным таможенным законодательством порядком.

3.4. Вывоз с таможенной территории Таможенного союза СУГ и СНП допускается только с разрешения таможенного органа. При этом разрешение таможенного органа на убытие с таможенной территории Таможенного союза СУГ и СНП, помещенных под таможенную процедуру экспортта и погруженных



на морское судно, оформляется путем проставления в декларации и Поручении на товары, соответствующих отметок таможенного органа.

IV. ИНФОРМАЦИЯ О ПОДХОДЕ ТАНКЕРОВ В МОРСКОЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА К ПРИЧАЛАМ КОМПЛЕКСА

4.1. Капитаны танкеров (российских и иностранных), через судовых агентов, предоставляют диспетчеру и погрузочному мастеру ООО «ПортЭнерго» дополнительно к сведениям, перечисленным в п.49 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», следующие сведения, согласно приложению №11:

- Мощность силовых установок.
- Конструкция корпуса (двойной борт, двойное дно).
- Ледовый класс.
- Дедвейт.
- Последние 5 (пять) перевезенных грузов.
- Грузовые танки инертизированы в соответствии с требованиями ISGOTT (да/нет).
- Расстояние между фланцами манифольда.
- Высота нижней части судового манифольда над поддоном.
- Размер соединений грузового манифольда.
- Высота судовых манифольдов на приход (в балласте).
- Высота судовых манифольдов на отход (в грузу).
- Заменялась или нет балластная вода в море. Если да, указать, где происходила замена балластных вод.
- Ожидаемое время, необходимое для слива балласта во время налива груза.
- Количество танков с изолированным балластом.
- Наличие переходников грузовых манифольдов судна (количество и размеры).
- Материал швартовых линей.
- Название клуба P&I и название страховщика ответственности при загрязнении СНП.
- Уровень охраны по МК ОСПС.

4.2. Предварительные сведения согласно п. 4.1 о подходе танкера на Комплекс предоставляются с момента номинации фрахтователя. В дальнейшем сообщения, содержащие ожидаемое время подхода (ETA – Expected Time of Arrival) и любые изменения в предварительно сообщенных сведениях, направляются за 72, 48, 24 и за 12 часов, а в ИГПК морского порта Усть-Луга за 72 и 24 часа до планируемого времени захода судна в морской порт. В случае если переход судна из последнего порта составляет менее 72 часов, предварительная информация о заходе судна в морской порт направляется капитану морского порта Усть-Луга до выхода судна из последнего порта и подтверждается за 24 часа до планируемого времени захода судна в морской



порт Усть-Луга. Во время зимней навигации дополнительно сообщается о времени подхода к точке формирования каравана (ТФК).

4.3. Последующие сообщения должны содержать только новое ЕТА и любые другие изменения по сравнению с предыдущими сообщениями, либо любые дополнительные запросы или информацию, которая может потребоваться танкеру для правильного выполнения операций на Комплексе.

4.4. В свою очередь, представитель ООО «Портэнерго», через судовых агентов, не менее чем за 24 часа, предоставляют на судно следующие документы:

- «It must be done» - «Это должно быть сделано» (Приложение №1 / Attachment #1);
- «Fire notice» - «Пожарный нотис» (Приложение №5 / Attachment #5)
- «Smoking warning» - «Правила курения» (Приложение №6 / Attachment #6)
- «Letter to master of tanker» - «Письмо капитану танкера» (Приложение №7 / Attachment #7)
- «Notification» - «Уведомление» (Приложение №9 / Attachment #9)
- «List of phone number and VHF channels» - «перечень номеров телефонов и каналы ОВЧ связи» (Приложение №10 / Attachment #10)

V. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ ПРИ СЛЕДОВАНИИ ТАНКЕРОВ НА ВХОД И ВЫХОД К/ОТ ПРИЧАЛОВ КОМПЛЕКСА

Мероприятия по обеспечению безопасности мореплавания в акватории морского порта Усть-Луга, в т.ч. лоцманская проводка, буксирное обеспечение, швартовые операции, регулируются «Обязательными постановлениями в морском порту Усть-Луга» и распоряжениями капитана порта.

5.1. Лоцманская проводка.

Лоцманская проводка обязательна для всех судов, входящих и покидающих Комплекс. Порядок лоцманской проводки определён в «Обязательных постановлениях в морском порту Усть-Луга».

5.2. Буксирное обеспечение.

5.2.1. Использование буксиров обязательно при швартовке, отшвартовке (далее – швартовые операции), при смене причалов, а также при передвижении (протяжка танкера) вдоль причала Комплекса. Исходя из конкретных погодных условий, капитан танкера по согласованию с лоцманом имеет право заказать дополнительные буксиры. При швартовых операциях используются сертифицированные буксирные линии, подающиеся на танкер с буксиров.

5.2.2. Буксиры, привлекаемые для обработки танкерного тоннажа должны соответствовать требованиям ISGOTT, иметь класс по пожаротушению, быть снабжены противопожарным оборудованием, иметь на борту запас пенообразователя и средства по несению ЛРН готовности.



5.2.3. В целях обеспечения безопасного маневрирования танкеров при следовании на подходных каналах и фарватерах к Комплексу ООО «ПортЭнерго», устанавливается обязательное буксирное сопровождение танкеров от осевого буя № 3 «Лужский» до причалов Комплекса.

5.2.4. Методы буксирного сопровождения:

- «активный метод» - сопровождение буксиром танкера с подачей и креплением буксирного троса, поданного с буксира на борт танкера для обеспечения маневрирования танкера в пределах зон следования. При активном методе буксирного сопровождения используются только сертифицированные буксирные линии буксиров, осуществляющих буксирное сопровождение.
- «пассивный метод» - сопровождение буксиром танкера без подачи буксирного троса на борт танкера, в готовности работать на укол, для обеспечения маневрирования танкера в пределах зон следования.

5.2.5. Количество и мощность буксирных судов, используемых для обеспечения безопасной стоянки судов в порту, безопасного маневрирования танкеров на акватории морского порта, сохранности гидротехнических сооружений и при швартовных операциях регламентируются «Обязательными постановлениями в морском порту Усть – Луга» распоряжениями капитана порта.

Длина судна в метрах	Швартовка к причалу		Отшвартовка от причала		Перешвартовка в порту	
	Кол-во буксиров	Мощность, л/с	Кол-во буксиров	Мощность, л/с	Кол-во буксиров	Мощность, л/с
< 100	1	300	1	300	1	300
100 – 125	2	300	2	300	2	300
125 – 155	2	1200	2	1200	2	1200
155 - 200	2	3200	2	3200	2	3200

5.3. Швартовные операции.

При швартовных операциях используются сертифицированные буксирные линии, подающиеся на танкер с буксиров.

5.3.1. Швартовные операции на причалах Комплекса производятся круглосуточно, при скорости ветра для танкеров до 13 м/с.

5.3.2. На Комплексе установлено обязательное буксирное обеспечение швартовных операций всех танкеров независимо от их валовой вместимости.

5.3.3. Количество и мощность буксирных судов, используемых при швартовных операциях определены в «Обязательных постановлениях в морском порту Усть – Луга».

5.3.4. Судно должно быть ошвартовано к отбойным устройствам причальных сооружений без зазоров между бортом судна и отбойными устройствами палов.



При швартовных операциях в ледовых условиях, весь колотый лед и шуга между бортом судна и причальной стенкой полностью вымываются, не допуская сжатия льда и шуги между бортом танкера и причальной стенкой для предотвращения навала на причальные сооружения и их разрушения.

5.3.5. Погрузочный мастер (сменный) является ответственным представителем Комплекса по обеспечению швартовных операций и определяет окончательное положение танкера у причала.

5.3.6. Швартовка судов к причалам Комплекса осуществляется левым бортом – «носом на выход».

5.3.7. Выставление судна относительно стендеров производится под контролем Погрузочного мастера (сменного), посредством взаимодействия последнего с инспектором ИГПК и/или лоцманом, находящимся на судне. Буксиры, выполняющие вспомогательные операции по швартовке, работают по командам капитана танкера и лоцмана. Операторы причала-швартовщики под руководством Погрузочного мастера (сменного) осуществляют заведение концов на швартовные устройства причала.

5.3.8. Схемы швартовки согласовываются с капитаном морского порта. Допустимая скорость сближения танкеров с причальными сооружениями при швартовных операциях должна быть минимальной и составлять не более 3 – 5 см/с.

5.3.9. Заявки на буксирное обеспечение судов, следующих в порт, подаются капитанами судов через своих морских агентов диспетчеру буксирной компании за 24 часа и далее - по согласованию с терминалом, подтверждаются морским агентом не менее чем за 2 часа до подхода к месту начала буксирного обеспечения.

5.3.10. Заявки на буксирное обеспечение судов, выходящих из порта, подаются диспетчеру буксирной компании за 24 часа и далее - по согласованию с терминалом, подтверждаются морским агентом не менее чем за 1 час до начала операции по отходу судна от причала.

5.4. Проведение всех операций по обеспечению стоянки морских судов, находящихся под таможенным контролем, производятся с разрешения таможенного органа и органа пограничного контроля.

Любое изменение места стоянки морского судна в порту (переходы, перешвартовка) осуществляется только по согласованию с ИГПК, органами таможенного и пограничного контроля.

Не допускается прикаливание судов и других плавучих средств к судам и другим плавучим средствам, находящимся под таможенным контролем, без разрешения таможенного органа и органа пограничного контроля.

Требования данного пункта могут не соблюдаться при форс-мажорных обстоятельствах (авария, стихийные бедствия, угроза безопасности людей, судов, товаров, необходимость оказания срочной медицинской помощи членам экипажа или пассажирам, доставка спасенных людей и т.п.), требующих немедленного производства таких операций. В этих случаях уведомление



таможенного органа и органа пограничного контроля может быть сделано после начала проведения указанных операций.

VI. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ТАНКЕРОВ НА ПРИХОД И ОТХОД

6.1. Оформление танкеров на приход и отход на причалах Комплекса осуществляется судовым агентом согласно «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» и действующей «Технологической схеме организации пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов в пункте пропуска через государственную границу РФ в морском порту Усть-Луга».

6.2. Судовой агент обеспечивает в установленном порядке доставку должностных лиц государственных органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, производящих оформление судов и экипажей при приходе или отходе (далее Комиссия), на морское судно и обратно для выполнения возложенных на них функций.

6.3. Отправление транспортных средств международной перевозки в местах перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза производится после завершения таможенных операций, совершаемых при убытии товаров с таможенной территории Таможенного союза.

6.4. Должностные лица таможенного органа по согласованию с органом пограничного контроля могут в любое время подниматься на борт судна для выполнения служебных обязанностей.

VII. СТОЯНКА ТАНКЕРА У ПРИЧАЛА

7.1. Для обеспечения безопасности проведения грузовых операций судно должно быть надежно ошвартовано и находиться в таком положении в течение всего времени проведения грузовых операций.

7.2. Максимально допустимое продольное перемещение ошвартованного судна не более $+/- 1,5$ м, поперечное перемещение судна от причала не допускается.

7.3. Судовой экипаж несет ответственность за удержание судна вплотную к отбойным устройствам причала в течение всего периода стоянки танкера у причала. Контроль действий администрации судна в части его удержания у причала осуществляется Погрузочным мастером (сменным).

7.4. Судовой экипаж является ответственным за обеспечение должного натяжения швартовных концов в период стоянки танкера у причала.

7.5. Использование автоматических швартовных лебедок в автоматическом режиме при стоянке судна у причала категорически запрещено. Швартовные пропиленовые / растительные и стальные концы на швартовных лебедках должны быть намотаны в сторону, обеспечивающую увеличение держащей силы тормоза.

7.6. Пропиленовые / растительные вставки (пружины) к стальным швартовным концам должны отвечать требованиям OCIMF, т.е. их разрывное усилие должно составлять 125 % от разрывного усилия стального конца, к которому они подсоединенны.

7.7. Не допускается наложение стального и пропиленового / растительного швартовных концов на один и тот же швартовный гак.

7.8. Минимальные требования по швартовным концам. На причалах № 1 и 2 следующее минимальное количество швартовных концов должно быть подано с судна:

- судно дедвейтом до 6000 т – не менее 8 концов, включая 4 шпринга;
- судно дедвейтом от 6000 т до 25 000 т – не менее 10 концов, включая 4 шпринга;
- судно дедвейтом от 25 000 до 55 000 т – не менее 12 концов, включая 4 шпринга;

Пропиленовые / растительные пружины швартовных концов должны быть годными к использованию по фактическому состоянию износа и не длиннее 15 метров.

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

- должна быть обеспечена эффективная вахта для наблюдения за состоянием швартовных концов;
- швартовные концы, поданные на причалы Комплекса, должны быть оборудованы специальными противокрысиными щитами.
- обязательное наличие защитных рукавов на стальных швартовных концах в местах соприкосновения с клюзом, предотвращающих искрообразование.
- швартовка судов к причальным устройствам (причалам) должна производиться неметаллическими канатами.

7.10. Комплекс имеет право остановить швартовные или грузовые операции и направить к судну буксиры, если становится очевидным, что перемещения танкера у причала становятся опасными для стендеров или, не ведется должного наблюдения за состоянием танкера у причала и не принимается должных мер со стороны экипажа. Все потери времени и расходы в этом случае будут отнесены на счет судовладельца / фрахтователя танкера.

7.11. Стоянка танкеров у причалов Комплекса разрешается только в один корпус. Швартовка к ним судов, занятых их обслуживанием, осуществляется по согласованию с диспетчером Комплекса, инспекцией государственного портового контроля (ИГПК), капитаном морского судна с разрешения таможенного органа и органа пограничного контроля.

7.12. Суда, стоящие у борта танкеров, должны нести постоянную радиовахту на 14-м канале ОВЧ (очень высокой частоты) и быть готовыми в любой момент отойти от борта танкера по указанию ИГПК и погружочного мастера.



7.13. Работа винтами у причалов Комплекса при пробных пусках во время подготовки главных двигателей может производиться только с разрешения ИГПК и погружочного мастера.

7.14. Танкерам, стоящим у причалов, запрещается выводить из эксплуатации судовую энергетическую установку, рулевое или якорное устройство без согласования с диспетчером Комплекса и письменного разрешения капитана порта. Запрещается ремонт и техническое обслуживание судовых систем и устройств. Проверка электрооборудования, включая радиолокационные станции, радио и бытовые электроприборы производится по согласованию с диспетчером Комплекса.

7.15. На танкерах, стоящих у причалов Комплекса, технологические отверстия для откатки балласта и других судовых вод должны быть прикрыты щитами, исключающими заливание причалов. Откатка балласта и других судовых вод должна происходить только с правой стороны.

7.16. Судовой трап (при использовании) должен быть вооружен должным образом: непрерывные леера с обеих сторон, электрическая изоляция, угол наклона трапа не более допустимого, вывешена сетка, достаточное освещение.

7.17. Суда, стоящие у причала должны регулярно принимать прогнозы погоды. Штормовое предупреждение передается капитану танкера дежурным инспектором ИГПК по ОВЧ радиостанции и по электронной почте через терминал либо судового агента. При увеличении скорости ветра должны быть выполнены следующие действия:

До 15,0 м/сек	от 15,0 до 20,0 м/сек	Свыше 20,0 м/сек
Проверить швартовное устройство и натяжение швартовых концов	Остановить грузовые операции. Экипаж принимает дополнительные меры по обеспечению безопасной стоянки судна у причала. При необходимости и по команде диспетчера Комплекса производится отсоединение стендеров.	Производится отсоединение стендеров. При необходимости отвода танкера на рейд, главный двигатель приводится в постоянную готовность к отходу, вызываются буксиры.

7.18. В условиях низких температур танкер должен обеспечить работоспособность всех систем и механизмов, обеспечивающих безопасную стоянку у причала и проведение грузовых операций. Палубы и трапы должны своевременно освобождаться от снега и приниматься меры по предотвращению скольжения. Персонал, занятый в грузовых операциях на открытой палубе, должен быть обеспечен надлежащей одеждой для сохранения работоспособности при выполнении своих обязанностей в условиях низких температур. При стоянке судна у причала в сплошном льду и производстве



грузовых операций капитан судна должен быть всегда уверен в том, что судно не вмерзло в лед, о чем свидетельствует изменение осадки в соответствии с изменением водоизмещения при грузовых и балластных операциях. В случае если у экипажа судна возникнут опасения, что судно вмерзло в лед, должны быть приняты следующие меры по команде Капитана судна:

- грузовые операции останавливаются;
- производится опорожнение и отсоединение стендеров;
- производится околка танкера портовым ледоколом или буксиром.

Грузовые операции возобновляются после окончания околки и освобождения танкера изо льда.

VIII. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ ТАНКЕРОВ У ПРИЧАЛОВ КОМПЛЕКСА

8.1. Основание для начала погрузки.

8.1.1. Основанием для начала погрузки танкера является наличие у персонала ООО «Портэнерго» следующих документов:

- Поручение на погрузку с отметками должностного лица таможенного органа (штамп «Погрузка разрешена», подпись должностного лица таможенного органа и отиск личной номерной печати);
- Документов (приложений), с подписью капитана судна или старшего помощника капитана (грузового помощника), согласно перечня п. 4.4.
- Лист согласования погрузки (Приложение №3), чек лист (Приложение №4), сертификат приемки грузовых танков (при инспекции грузовых танков вправе присутствовать должностные лица таможенного поста), подписанный нотис о готовности танкера к погрузке, согласованных с капитаном танкера, Погрузочным мастером (сменным).

8.1.2. Погрузка судна производится в соответствии с каргопланом, представленным капитаном судна и согласованном с Погрузочным мастером (сменным) ООО «Портэнерго», при обязательном его контроле.

8.2. Балластные операции осуществляются только с разрешения Погрузочного мастера (сменного) и ИГПК.

IX. УЧЕТ СТОЯНОЧНОГО ВРЕМЕНИ. НОРМЫ НА ГРУЗОВЫЕ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

9.1. Для учета стояночного времени, фактически затраченного танкером у причала ООО «Портэнерго», ведется таймшифт по установленной форме (на английском и русском языках). В таймшифте (в часах и минутах) фиксируются последовательно все производственные операции и непроизводительные простои, произошедшие в течение всего стояночного времени с момента прихода танкера в порт и до выхода его в рейс. Записи в таймшифте изменениям



не подлежат. Таймшифт подписывают представитель танкера, либо, по его поручению, представитель агентирующей компании и Погрузочный мастер (сменный) ООО «Портэнерго».

9.2. Под стационарным временем понимается рабочее время, полагающееся Комплексу по нормам договора для выполнения грузовых работ и вспомогательных операций.

9.3. Нормы на грузовые и вспомогательные операции указаны в Технологических картах норм времени обработки танкеров у причалов Комплекса.

- Счет стационарного времени прерывается в случае задержек и перерывов в обработке судна из-за невозможности производства грузовых работ и вспомогательных операций: по метеорологическим причинам; неготовности судна; неготовности грузовых документов или по другим причинам, не зависящим от Комплекса.
- Ответственность сторон (судна, Комплекса, фрахтователя, грузовладельца, грузоотправителя) по соблюдению сроков и условий погрузки и выгрузки, в том числе ставки диспача, демереджа, определяются договорами (соглашениями, чартерами).

X. ИНСПЕКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

10.1. Обеспечение безопасности при проведении грузовых операций.

10.2. По окончании швартовых операций с разрешения пограничного и таможенного органа в соответствии с п.13.1.2 настоящего регламента Погрузочный мастер (сменный) может прибыть на борт морского судна для проведения проверки готовности танкера к грузовым операциям. По окончании проверки и согласования всех вопросов обеспечения безопасности при грузовых операциях должен быть заполнен Лист контроля безопасности на судне и на берегу (SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST) - (Приложение №4). Если в период проверки выявляются нарушения требований по безопасности, грузовые операции не начинаются до полного их устранения. Все потери времени, связанные с этим, будут отнесены на администрацию судна. В период грузовых операций Погрузочный мастер (сменный) регулярно проверяет выполнение требований по безопасности, а также предоставляет судовой администрации всю необходимую информацию по мерам безопасности на Комплексе. Меры по охране судна.

Каждое судно должно удовлетворять требованиям главы XI-2 СОЛАС-74 (Специальные меры по усилению охраны на море) и Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС). С приходом судна на



терминал должностное лицо портового средства (ДЛПС), ответственное за охрану, может посетить судно для согласования всех вопросов взаимодействия по обеспечению охраны во время пребывания судна на Комплексе. При необходимости, ДЛПС, его заместитель или судовой Агент и капитан судна оформляют Декларацию об охране на русском и английском языках, где указывают уровень охраны портового средства и судна.

10.3. Инспекция судов.

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

XI. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

11.1. Готовность танкера-газовоза к грузовым операциям.

До прибытия на Комплекс танкер-газовоз должен подтвердить, что в грузовых танках отсутствует жидкий продукт, содержание кислорода во всех грузовых танках не превышает 2 % от объема.

Состав атмосферы в танках судна перед погрузкой:
танкер-газовоз напорного типа – ПГФ СУГ наливающегося продукта/ азот (допустимо по согласованию с Терминалом);
танкер-газовоз полурефрижераторного типа – ПГФ СУГ наливающегося продукта;
танкер-газовоз рефрижераторного типа – ПГФ СУГ наливающегося продукта.

При загрузке из парка изотермического хранения судно подходит к причалу с охлажденными танками.

Повышенное содержание инертных газов в парогазовой фазе (ПГФ) продукта, отдаваемой судном в береговые системы, может послужить причиной отказа Комплекса принимать ПГФ из судна на берег.

В процессе грузовых операций экипаж судна обязан контролировать интенсивность погрузки и не допускать повышения давления в судовых грузовых танках до пределов MARVS (максимальное значение уставки предохранительных клапанов).

11.2. Система инертных газов танкеров-продуктовозов.

Любой танкер-продуктовоз, оборудованный системой инертного газа в соответствии с требованиями Международной конвенции СОЛАС, должен обеспечить полную работоспособность системы и ее использование при грузовых операциях. До прибытия на Комплекс, через судового Агента, танкер должен подтвердить, что все грузовые танки полностью инертизированы и содержание кислорода в них не превышает 4% от объема. Разрешение на начало грузовых операций будет дано в случае, если предоставленные судовым Агентом результаты проб атмосферы грузовых танков подтвердят содержание кислорода менее 4 %.



С целью контроля безопасности ведения грузовых операций судовой Агент при необходимости и по требованию диспетчера по отгрузке Комплекса предоставляет результаты анализа проб атмосферы в грузовых танках во время грузовых операций. Если предоставленные Агентом результаты анализа покажут, что содержание кислорода в грузовых танках более 4% по объему, грузовые операции прекращаются и не будут возобновлены до тех пор, пока требуемый уровень содержания кислорода не будет достигнут. Давление инертного газа во всех грузовых танках во всех случаях должно всегда поддерживаться положительным.

При погрузке танкера судовая система инертных газов должна находиться в постоянной готовности, чтобы в случае повышения содержания кислорода и/или падения давления паров в танках снизить уровень содержания кислорода и/или обеспечить положительное давление.

Категорически запрещается превышать давление в грузовых танках до уровня, вызывающего срабатывание прерывателя давления/вакуума.

11.3. Противопожарная готовность.

Все суда, осуществляющие перевозки взрыво-, пожароопасных грузов должны быть оборудованы системой автоматического пожаротушения (пенное, порошковое) и системой противопожарного водоснабжения, состоящей из пожарных кранов, пожарных рукавов с соединительными муфтами и струйными/распылительными гидромониторными насадками. В системе должно поддерживаться избыточное давление. В противном случае необходимо обеспечить условия, позволяющие повысить давление в системе по первому требованию.

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

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

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

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

Все порошковые или пенные лафеты должны быть приведены в состояние готовности. Два лафета, находящихся в непосредственной близости от манифольда, должны быть направлены в сторону манифольда береговой грузовой магистрали.

Капитан танкера несет ответственность за обеспечение, в период нахождения танкера у причала, достаточного количества членов экипажа на



борту для организации борьбы с пожаром и отхода танкера по требованию Комплекса или инспектора ИГПК.

До приема груза на судно капитану судна необходимо проверить техническое состояние систем, оборудования и снабжения судна, наличие телефонной или иной устойчивой связи с берегом и удостовериться, что:

- противопожарные системы, системы осушения, пожарной сигнализации, вентиляционные системы грузовых помещений, искрогасители на дымовых и газовыпусканых трубах находятся в рабочем состоянии;
- судно располагает необходимыми огнетушащими средствами и средствами их подачи;
- тепловая изоляция источников тепла не нарушена;
- электрооборудование грузовых помещений, не отвечающее требованиям взрыво-, пожароопасности, отключено;
- двери, люки и иллюминаторы, ведущие в зоны погрузки взрыво-, пожароопасных грузов, закрыты;
- установлен запрет на вход в зону погрузки лиц, не связанных с грузовыми работами, указаны места курения.

Результаты проверки противопожарной готовности судна к погрузке и перевозке взрыво-, пожароопасного груза заносятся в судовой журнал, а также указывает об этом в акте направленному на Комплекс.

Контроль за пожарной безопасностью при проведении наливных операций на судах, стоящих у причалов Комплекса, осуществляет погрузочный мастер (сменный) и инспектор ИГПК.

Все лица, находящиеся на территории Комплекса и на судах, обязаны при обнаружении пожара на Комплексе или на судне, немедленно сообщить об этом по телефону диспетчера ПДО Комплекса и ИГПК, инспекцию пожарной охраны порта.

Номера телефонов и УКВ каналы указаны в Приложении №10.

Производство огневых работ на судах, стоящих у причалов № 1 и № 2, и на территории во время налива судов на расстоянии менее 100 м от причалов Комплекса запрещено.

Согласно Приказу Генерального директора ООО «Портэнерго», курение на территории Комплекса разрешено только в специально отведенных местах (Приложение №6).

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

Любое судно или танкер, стоящее у причалов Комплекса, должны иметь судовую роль, план пожаротушения и план грузовых операций в несгораемом пенале снаружи судовой надстройки.

Запрещается замена аккумуляторов для портативных радиостанций на открытой палубе.



В случае пожара на борту танкера или на Комплексе предпринимаются действия в соответствии с ПОЖАРНЫМ НОТИСОМ (Приложение №5).

11.4. Противопожарное оборудование на причале.

Для противопожарной защиты причалов № 1 и № 2 предусмотрены:

- автоматическая стационарная установка тепловой защиты;
- автоматическая водяная завеса вдоль кордона причала;
- стационарные пожарные лафетные стволы;
- переносные огнетушители и пожарные рукава в количестве, достаточном для тушения пожара;
- переходное соединение международного образца для подачи воды с берега на танкер.

Запуск установки тепловой защиты предусмотрен в автоматическом режиме от пожарных извещателей. На причале № 2 установка тепловой защиты в случае подачи к насадкам раствора пенообразователя выполняет функции установки пенного пожаротушения.

11.5. Пожарные концы.

Стальные пожарные концы соответствующей длины должны быть закреплены на борту судна – на баке и корме. Концы должны быть приспущены до уровня 1 м над поверхностью воды и в таком положении должны находиться в течение всего времени нахождения судна у причала для возможности их использования буксиром в случае необходимости.

11.6. Пути эвакуации.

В случае пожара эвакуация с причалов производится следующими путями:

- в сторону берега непосредственно по причалу;

Схема путей эвакуации приведена в Приложении №12.

11.7. Камбузное оборудование.

Для приготовления пищи на камбузе должно быть использовано оборудование с электрическим или паровым нагревом, запрещается использование открытого огня в течение всего времени пребывания судов или танкеров в порту.

11.8. Источники открытого огня.

На акватории Комплекса запрещается проведение любых видов работ с использованием открытого огня. Любой инструмент или оборудование, способное вызвать искрообразование, рассматривается как потенциальный источник открытого огня и требует соблюдения особых мер предосторожности при его использовании.

11.9. Курение и употребление алкоголя на борту.

Курение на судах и на Комплексе разрешается только в специально предназначенных для этого помещениях.

Капитан судна по согласованию с Погрузочным мастером (сменным) должен определить места на судне, в которых разрешается курение.

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



Запрещается ношение спичек и зажигалок на борту судна и причалах Комплекса.

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

На территории Комплекса употребление спиртных напитков строго запрещено, так же, как и нахождение в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения. С этой целью персонал судна, вовлеченный в грузовые операции, может быть подвержен тестированию на алкогольное опьянение ответственными представителями Комплекса. В случае, если кто-либо будет выявлен или обнаружен в состоянии алкогольного, либо наркотического опьянения, грузовые операции будут остановлены и не будут возобновлены, пока этот человек не будет удален с борта судна или изолирован в отдельном помещении, где он не сможет повлиять на безопасность стоянки судна у причала.

11.10. Балласт на борту.

Судно должно иметь на борту достаточное количество балласта для обеспечения безопасного маневрирования в течение швартовых операций до момента их окончания, а также для безопасной стоянки у причалов Комплекса в течение всего времени проведения грузовых операций.

11.11. Двери и иллюминаторы.

Все наружные двери и иллюминаторы, ведущие в жилые и машинные помещения на судне, должны быть закрыты в период стоянки у причала.

11.12. Судовая вентиляция и кондиционеры оконного типа.

Для предотвращения распространения паров груза, судовая система вентиляции должна обеспечивать положительное давление внутри надстройки. Все кондиционеры оконного типа должны быть отключены и не должны использоваться в период пребывания судна на Комплексе.

11.13. Предупреждающие надписи.

У трапа должны быть размещены предупреждающие надписи следующего содержания:

- «НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОТКРЫТЫМ ОГНЕМ!»;
- «НЕ КУРИТЬ!»;
- «ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МОБИЛЬНЫМИ ТЕЛЕФОНАМИ!»;
- «ПОСТОРОННИМ ЛИЦАМ ВХОД ЗАПРЕЩЕН!».

11.14. Переносное радио и электрооборудование.

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

Переносные портативные радиоприемники, фотоаппараты со вспышками, калькуляторы, мобильные телефоны, переносные радиостанции, и другая аппаратура, работающая от батареек или аккумуляторов, в не взрывобезопасном исполнении запрещается к использованию на причале, на



грузовой палубе и в любом другом месте, где может быть скопление парогазовой фазы продукта.

Судовая администрация обязана заблаговременно проинформировать экипаж о порядке использования переносного радио и электрооборудования при стоянке у причалов Комплекса.

11.15. Передающие антенны и РЛС.

Главные передающие судовые антенны должны быть отключены и заземлены на весь период стоянки судна у причала. Передатчики стационарных УКВ радиостанций, включая передатчики автоматической идентификационной системы (АИС), должны быть переключены в режим пониженной мощности или выключены.

В период нахождения судна на Комплексе запрещается использование судовых радиолокационных станций.

11.16. Предотвращение искрообразования.

Подсоединение и отсоединение стендеров и проведение любых палубных работ с применением металлического инструмента должны выполняться способом, исключающим искрообразование. Должны быть приняты немедленные меры по устранению искрения из дымовых труб, даже если это потребует временной остановки котлов или вспомогательных двигателей.

11.17. Отсутствие ветра.

Причалы оборудованы датчиками загазованности со световой и звуковой местной сигнализацией, сигнализацией на рабочем месте диспетчера и оператора товарного ПДО. Если концентрация паров груза на палубе достигла 20% от НПВ, грузовые операции должны быть остановлены. Погрузка может быть возобновлена только с разрешения Погрузочного мастера (сменного) после понижения концентрации паров груза до безопасной и при соблюдении дополнительных мер безопасности, предотвращающих скопление паров груза на палубе.

11.18. Действия при приближении грозы и обесточивании.

В случае приближения грозы или обесточивания Комплекса, или судна все грузовые операции должны быть немедленно прекращены. Возобновление прерванных операций производится по согласованию с Погрузочным мастером (сменным). Диспетчер Комплекса информирует дежурного инспектора ИГПК об остановке и возобновлении грузовых операций.

11.19. Доступ на причалы транспортных средств.

Доступ служебного транспорта на причалы Комплекса разрешается только при условии, что транспортные средства оборудованы системой искрогашения.

11.20. Использование звуковых сигналов.

В случае необходимости подачи звуковых сигналов судовым тифоном или аналогичным устройством в целях проверки или при проведении учений судовой персонал обязан заранее оповестить Погрузочного мастера (сменного) и диспетчера Комплекса.



Подача звуковых сигналов при стоянке судна у причала без предварительного оповещения допускается только в случае возникновения чрезвычайной ситуации. Порядок подачи этих сигналов должен быть заранее согласован между ответственными представителями судна и Комплекса перед началом грузовых операций и указан в Пожарном нотисе (Приложение № 5) и, при необходимости, в Листе контроля безопасности на судне и берегу (Приложение № 4).

XII. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

12.1. Ответственность.

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

Капитан должен немедленно дождаться на Комплекс и дежурному инспектору ИГПК о любом произошедшем или обнаруженному загрязнении нефтепродуктами. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно остановлены и могут быть возобновлены только по разрешению Погрузочного мастера (сменного) и согласованию диспетчера Комплекса.

12.2. 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 судне силами экипажа 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 допускается сброс за борт каких бы то ни было веществ.



- Погрузочный мастер (сменный) и/или диспетчер Комплекса должен быть немедленно проинформирован в случаях протечки или разлива.
- по окончании грузовых операций стендеры должны быть осушены и отсоединенны.

12.3. Боновое заграждение.

Плавучее боновое заграждение разворачивается Комплексом в безледовый период до начала грузовых операций на танкере-продуктовозе в соответствии с рабочими технологическими схемами. Погрузочный мастер (сменный) должен быть немедленно поставлен в известность, если во время проведения грузовых операций произойдет разрыв бонового заграждения. Грузовые операции в этом случае немедленно прекращаются и могут быть возобновлены только с разрешения Погрузочного мастера (сменного). При постановке к борту танкера-бункеровщика либо любого другого плавсредства, боновое заграждение заводится таким образом, чтобы охватывать его вместе с танкером.

При силе ветра более 12 м/сек, по согласованию с Диспетчером, боновое заграждение не выставляется, а флот АСФ / АСГ приводится в состояние повышенной готовности.

12.4. Балластные воды.

Только чистая балластная вода из танков изолированного балласта может быть откачана за борт на акватории Комплекса. Сброс изолированного балласта допускается при условии, что:

- он принят в Балтийском или Северном морях или после смены балласта в открытом море в соответствии с Добровольным руководством по временному применению, стандарта D – 1 обмена балластных вод в Северо-восточной Атлантике и Балтийском море (Комиссия по защите морской среды Балтийского моря - ХЕЛКОМ);
- концентрация нефтепродуктов в нём не превышает 0,05 мг/л;
- он не обладает другими вредными свойствами выше нормативных показателей, в т.ч. по радиоактивности, микроорганизмам и патогенам.

Комплекс в любое время может произвести отбор проб воды из балластных танков судна в соответствии с действующими национальными и международными нормами.

12.5. 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.

12.6. Судовые отходы.

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

Комплекс не принимает мусор и ТБО (твердые бытовые отходы). Снятие с судов жидких отходов Комплекс не осуществляет.



По заявке Капитана судна мусор, ТБО и жидкие отходы могут быть приняты во время стоянки судна у причала на специальное судно-мусоросборщик до начала или после грузовых операций по согласованию с государственными контрольными органами в пункте пропуска и ответственными лицами Комплекса.

12.7. Забортное освещение (для танкеров-продуктовозов).

Судно должно обеспечить освещение водной поверхности со стороны моря, в темное время суток, для своевременного обнаружения возможного нефтяного загрязнения во время стоянки у причала и грузовых операций.

XIII. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

13.1. Персонал, ответственный за проведение грузовых операций.

13.1.1. Диспетчер Комплекса постоянно находится на терминале и осуществляет общее руководство грузовыми операциями с танкерами-газовозами и танкерами-продуктовозами.

13.1.2. Допуск на судно работников Комплекса, обеспечивающих выполнение грузовых операций, может осуществляться до начала осуществления пограничного и таможенного контроля судна с разрешения должностных лиц пограничного, таможенного, а при необходимости и в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, и других контрольных органов. В случае возникновения такой необходимости, за 2 часа до прибытия судна к причалу, представитель Комплекса направляет заявление установленной формы должностным лицам пограничных и таможенных органов о допуске работников, в которых указывают:

- дату и номер причала;
- название и флаг судна;
- цель допуска работников на судно;
- Ф.И.О., дату рождения, должность работника (ов), а также, если судно под иностранным флагом - номер пропуска пограничных органов, выданный КПП «Усть-Луга».

Погрузочный мастер (сменный) прибывает на борт судна для составления плана погрузки. Он является ответственным представителем Комплекса на судне и как представитель Комплекса координирует проведение грузовых операций. Отвечает за инициализацию процедуры аварийной остановки на борту. В случае аварийных ситуаций находится на борту, координирует действия судна и берегового персонала.

13.1.3. Грузовой помощник капитана является ответственным представителем судна, назначенным капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасность грузовых операций на судне. Поддерживает постоянную связь с Погрузочным мастером (сменным) и диспетчером Комплекса. Обеспечивает проведение



грузовых операций в соответствии с настоящим Регламентом и инструкциями Погрузочного мастера (сменного).

13.2. Грузовые операции

Перед началом грузовых операций должна быть проведена встреча Погрузочного мастера (сменного) и грузового помощника судна, на которой должен быть рассмотрен и утвержден предварительный грузовой план, а также обсуждены и согласованы следующие вопросы:

- вид и характеристики груза, предназначенного для погрузки;
- последовательность проведения грузовых операций;
- интенсивность погрузки и допустимое давление;
- персонал, ответственный за проведение грузовых операций;
- особенности грузового оборудования Комплекса и судна;
- критические моменты грузовых операций, в том числе порядок перехода с одного грузового танка судна на другой без прекращения налива;
- аварийные процедуры;
- действия при разливе, процедуры докладов;
- организация вахтенной службы и связи;
- действия при аварийной остановке грузовых операций;
- MARVS (максимально допустимый предел срабатывания) предохранительных клапанов судовых грузовых танков и работоспособность СИГ (система инертных газов) для танкеров-продуктовозов.

На весь период грузовых операций судно должно иметь предупредительные знаки или огни в соответствии с действующими международными правилами и обычаями порта.

Погрузка судна производится в соответствии с каргопланом, представленным капитаном судна и согласованным с Погрузочным мастером (сменным) Комплекса. Выгрузка изолированного балласта производится только с разрешения Погрузочного мастера (сменного) Комплекса.

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

- «Loading agreement list» Лист согласования погрузки(Приложение № 3);
- Лист контроля безопасности на судне и на берегу (SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST) - Приложение № 4;

Если в процессе грузовых операций возникает необходимость изменить согласованную последовательность, то такие изменения должны быть обсуждены между грузовым помощником, Диспетчером и Погрузочным мастером (сменным), а также согласованы в письменном виде.

Отдача заглушек на грузовом трубопроводе судна, закрытие и открытие грузовых манифольдов во всех случаях проводятся экипажем судна.

Погрузка должна производиться только «закрытым способом». Все горловины грузовых танков и мерительные лючки должны быть задраены.

Любой танкер-продуктовоз, оборудованный Системой инертного газа, в соответствии с требованиями конвенции СОЛАС должен обеспечить полную работоспособность системы и ее использование при грузовых операциях. До прибытия на Комплекс танкер-продуктовоз должен подтвердить, что все грузовые танки полностью инертизированы и содержание кислорода в них не превышает 4% от объема. Разрешение на начало грузовых операций будет дано в случае, если предоставленные судовым агентом результаты проб атмосферы грузовых танков подтверждают содержание кислорода менее 4 %.

В случае выхода из строя системы инертных газов (СИГ) на танкере-продуктовозе, грузовые операции должны быть немедленно остановлены Капитаном судна и должны быть предприняты меры по предотвращению попадания атмосферного воздуха в грузовые танки. Погрузочный мастер (сменный) немедленно должен быть поставлен в известность.

Все меры должны быть предприняты по скорейшему ремонту СИГ и введения ее в действие. Грузовые операции не могут быть возобновлены до полного устранения неисправности СИГ. В случае, если устранение неисправности СИГ займет время, превышающее разумные пределы, танкер должен быть отведен от причала для продолжения ремонта на рейде. В этом случае все убытки, понесенные расходы и потерянное время будут отнесены на Капитана морского судна.

Категорически запрещается превышать давление в грузовых танках, танкера-продуктовоза, до уровня, вызывающего срабатывание предохранительных клапанов (ПК) газовыпускной системы. В случае срабатывания предохранительных клапанов на грузовых танках судна погрузка немедленно прекращается до выяснения и устранения причины срабатывания ПК. Вся ответственность за срыв грузовых операций и связанные с этим последствия возлагается на судовой экипаж.

13.3. Отсутствие ветра.

Грузовые операции либо любые операции, способствующие выделению воспламеняющихся либо токсичных газов в атмосферу, при отсутствии ветра или, когда скорость ветра менее 3 м/сек, производятся при постоянном мониторинге ПДК: на судне – силами экипажа, на причальной части – силами персонала Комплекса.

13.4. Манифольды и стендеры.

Подсоединение и отсоединение стендеров к судовым манифольдам производятся Операторами причалов-швартовщиками Комплекса под наблюдением Погрузочного мастера (сменного).

По окончании грузовых операций на танкере-газовозе, стендеры должны быть продуты парогазовой фазой продукта или азотом до полного удаления жидкости. Только после того как Погрузочный мастер (сменный) убедится в отсутствии жидкой фазы продукта и давления парогазовой фазы продукта в месте присоединения, стендер может быть отсоединен.



По окончании грузовых операций на танкере-продуктовозе стендеры должны быть сдrenированы и отсоединенны.

Запорная арматура на судовом манифольде и стендере должна быть закрыта до начала отсоединения стендеров.

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

13.5. Система возврата паров.

Танкеры-газовозы, оборудованные линией подачи парогазовой фазы груза на берег по согласованию с Погрузочным мастером (сменным) могут использовать ее в период грузовых операций.

Танкеры-продуктовозы, оборудованные системой возврата паров, должны использовать ее в период грузовых операций при соблюдении следующих условий:

- если согласовано с Погрузочным мастером (сменным) включение в работу установки рекуперации паров на Комплексе;
- соответствующие сертификаты, документация и инструкции для судовой системы возврата паров должны быть на борту;
- судовая система возврата паров должна быть приведена в рабочее состояние перед приходом танкера на Комплекс;
- система должна находиться под управлением подготовленного персонала.

XIV. БУНКЕРОВКА СУДОВ

14.1. Бункеровка судна (танкера) осуществляется по заявке фрахтователя, у причала, по согласованию с Управлением логистики ООО «Портэнерго», ПС ФСБ РФ и таможенного органа, до или после грузовых операций.

14.2. В период грузовых операций бункеровка судна запрещена.

14.3. В исключительных случаях бункеровка судов топливом может осуществляться на якорной стоянке в акватории морского порта Усть-Луга в соответствии с технологической схемой.

14.4. Бункеровка судов производится после оформления установленным порядком соответствующих документов в таможенном органе. Совершение таможенных операций и осуществление таможенного контроля бункерочного топлива (судового топлива) осуществляется с учетом п. 3.1., 3.2. настоящего регламента.

14.5. Ответственность за грузовые операции по бункеровке в части безопасности и экологического контроля несут капитаны судна-бункеровщика и танкера.



XV. МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

15.1. Каждое судно должно удовлетворять требованиям Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС), выполнять требования главы XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» Конвенции СОЛАС-74. Соблюдение МК ОСПС по охране объектов портового средства ООО «Портэнерго» определяет систему пропускного и внутриобъектового режимов, которые устанавливаются в целях безопасного функционирования по отгрузке СУГ и СНП в танкеры при постоянном взаимодействии между судном и портовым средством.

15.2. Контроль за выполнением требований главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Международного кодекса по охране судов и портовых средств возлагается на ДЛПС Комплекса и его заместителя (ЗДЛПС). Необходимость оформления и заполнения Декларации об охране определяется в соответствии с положениями гл. 5 МК ОСПС.

15.3. При выполнении требований МК ОСПС ДЛПС или его заместитель:

- осуществляет контроль над предоставлением агентирующими компаниями информации о судах и уровнях их охраны. При отсутствии информации о судне менее чем за 72 часа до подхода к приемному бую – немедленно, через агентские компании принимают соответствующие меры;
- за 24 часа до начала погрузки ДЛПС должен письменно информировать Морскую безопасность МТП «Большой порт СПб» о предстоящей погрузке опасного груза с указанием его класса и подкласса;
- по приходу судов на Комплекс, устанавливает связь и организует взаимодействие с должностными лицами командного состава, ответственными за охрану судов.

15.4. Доступ на суда загранплавания осуществляется только по специальным пропускам, выдаваемым Контрольно-пропускным пунктом «Усть-Луга» ПС ФСБ РФ.

15.5. Члены экипажей иностранных судов, российских судов, судов заграничного плавания, стоящих у причалов Комплекса, члены подменных экипажей российских судов, сходят с судна на берег, находятся на территории причальной зоны, выходят с причальной зоны и возвращаются на судно, а также осуществляют доставку грузов и материальных ценностей, пронос и вынос личных вещей, в соответствии с действующими Технологической схемой организации пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов в пункте пропуска через государственную границу РФ в морском порту Усть-Луга и правилами внутриобъектового режима в пункте пропуска через государственную границу РФ «Морской торговый порт Усть-Луга».

15.6. Иностранные делегации, а также представители иностранных государственных учреждений, компаний, фирм и организаций пропускаются в контролируемую зону и из неё в сопровождении представителя подразделения



охраны Комплекса по предварительной заявке, утвержденной уполномоченным представителем ООО «Портэнерго» и согласованной с органами ФСБ. Перемещение товаров, транспортных средств, лиц, через границы зон таможенного контроля и в их пределах допускается с разрешения таможенного органа и под его надзором, за исключением случаев, установленных Таможенным кодексом и иными федеральными законами.

15.7. В случае смены членов экипажа судна судовой агент подает заявку в органы пограничного контроля в установленном порядке с извещением Службы безопасности и Управления логистики.

Доставка членов экипажа к борту судна, от борта судна осуществляется транспортом судового агента после разрешения и под контролем сотрудников органов пограничного контроля, должностного лица таможенного органа и ответственных представителей Комплекса. В период движения по территории Комплекса запрещается делать остановки транспорта, производить посадку (высадку) лиц, погрузку (выгрузку) вещей и предметов.

15.8. Производственная и иная хозяйственная деятельность, связанная с перевозкой, разгрузкой и перегрузкой (перевалкой), хранением товаров, находящихся под таможенным контролем; организацией и обслуживанием стоянок транспортных средств, перевозящих такие товары; обслуживанием юридических и физических лиц, перемещающих через Государственную границу Российской Федерации товары и транспортные средства; со строительством, с реконструкцией зданий и сооружений, а также их инженерных сетей, используемых для проведения таможенных операции; строительством и реконструкцией дорог и подъездных путей к пунктам пропуска, транспортно-инженерных сооружений, используемых для перемещения товаров и транспортных средств через Государственную границу Российской Федерации (включая строительство автомобильных стоянок, установку дорожных ограждений, дорожных знаков) в зоне таможенного контроля, допускается с разрешения таможенного органа и под его надзором (п. 23 ст. 163 Федерального закона РФ от 27.11.2010 № 311-фз «О таможенном регулировании в Российской Федерации»).



XVI. ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОВЫХ ПРИЧАЛОВ КОМПЛЕКСА

Размеры	Причал 1	Причал 2
Длина причала	212,8 м	240,3 м
Ширина причала	34,05 м	53,45 м
Максимальная осадка судна у Причала	11,2 м	11,2 м
Глубина воды вдоль причала (От нуля глубин)	Минимальная 13,5 м	Минимальная 13,5 м
Ледовые условия/ледовый период. Общее число дней со льдом в среднем. Средняя толщина ледового покрова, см	С середины ноября до начала мая 150 дней 40-50 см	С середины ноября до начала мая 150 дней 40-50 см
Максимальный дедвейт по летнюю ватерлинию	16,188 тыс. тонн	64,0 тыс.тонн
Максимальная наибольшая длина судна	174,0 м	200 м
Наибольшая ширина судна по миделю	32,3 м	32,3 м
Минимальный запас воды под килем вдоль причала	2,30 м	1,30 м
Расстояние от леерного ограждения до манифолда	Не менее 3,5 м	Не менее 3,5 м
Максимальная высота приемных фланцев манифольда судна над уровнем моря (танкера-продуктовоза)	18,65 м	18,65 м (16,10 м)
Минимальная высота представительных фланцев манифольда над уровнем моря (по окончании погрузки) (танкера-продуктовоза)	1 м	1 м (3 м)
Количество и размер стендеров	2 x 254мм (10") – грузовые (пропан/бутан, изо-бутан)	2 x 254мм (10") – грузовые (пропан/бутан) 2 x 300мм (12") – грузовые (БГС)
Максимальная интенсивность погрузки	СУГ из парка хранения под давлением – 400-800 м3/час; СУГ из изотермического парка хранения – 1500 м3/час.	СУГ из изотермического парка хранения – 1500 м3/час; Светлые нефтепродукты – 2000 м3/час.
Швартовка танкеров к причалам	Левым бортом	Левым бортом

XVII. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СТЕНДЕРОВ

Стендеры на причале № 1, 2 имеют следующую нумерацию (отсчет ведется со стороны подходной дамбы): 1-2-3-4-5-6

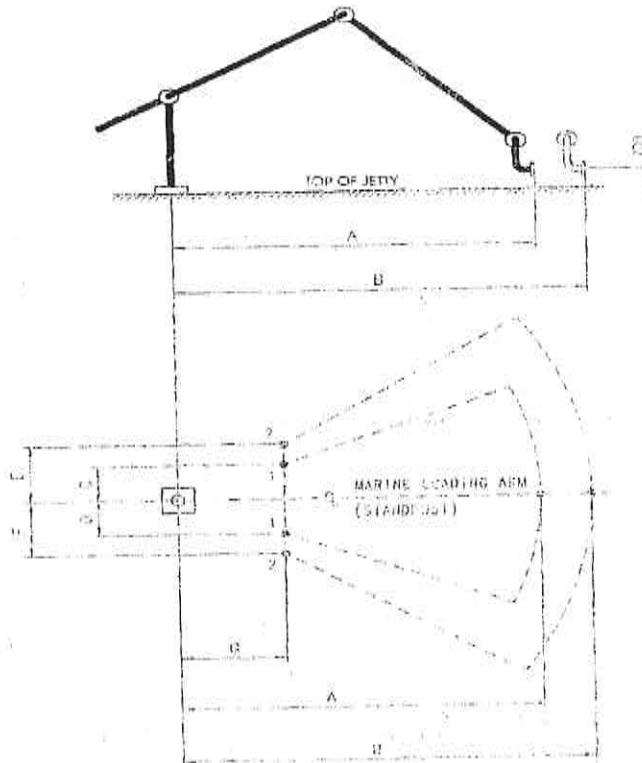


Таблица рабочих зон стендеров		Один	Два
A	Рабочая зона при продольном отклонении	11,68 м	11,68 м
B	Аварийная зона при продольном отклонении	12,43 м	12,43 м
C	Рабочая зона при отклонении влево СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	2,625 м	1,5 м
C	Рабочая зона при отклонении влево СТ-301(3), 302(4)	2,5 м	1,75 м
D	Рабочая зона при отклонении вправо СТ- СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	2,625 м	1,5 м
D	Рабочая зона при отклонении вправо СТ-301(3), 302(4)	2,5 м	1,75 м
E	Аварийная зона при отклонении влево СТ- СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	3,375 м	2,25 м
E	Аварийная зона при отклонении влево СТ-301(3), 302(4)	3,25 м	2,5 м
F	Аварийная зона при отклонении вправо СТ- СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	3,375 м	2,25 м
F	Аварийная зона при отклонении вправо СТ-301(3), 302(4)	3,25 м	2,5 м

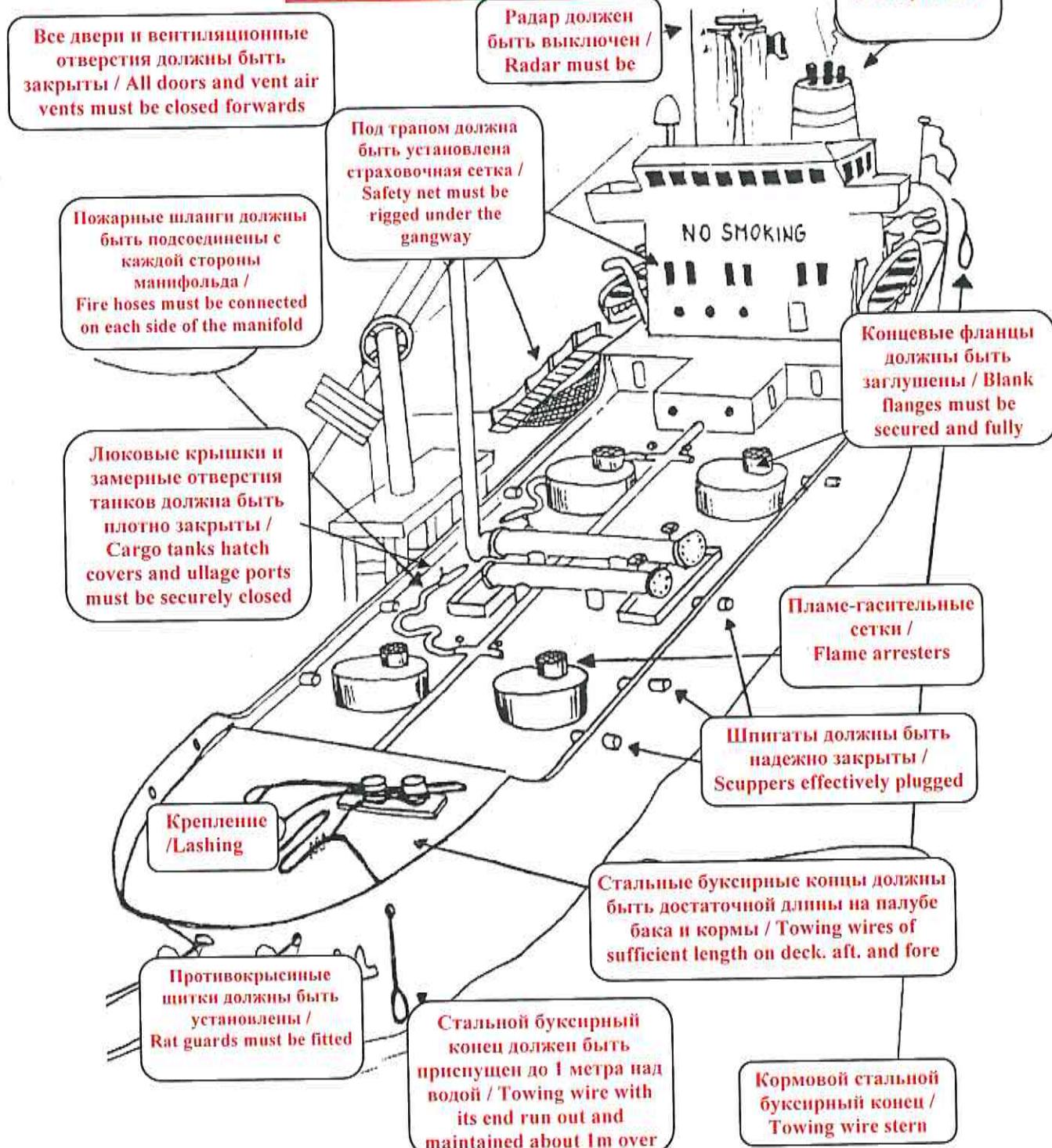


XVIII. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАНКЕРАМ ПО ГРУЗОВОМУ ОБОРУДОВАНИЮ

№ п/п	Наименование технической характеристики	Единица измерения	Величина
1.	Максимальная высота фланцев приемных манифольдов судна над уровнем моря СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	м	18,65
2.	Максимальная высота фланцев приемных манифольдов судна над уровнем моря СТ-301(3), 302(4)	м	16,1
3.	Минимальная высота фланцев приемных манифольдов судна над уровнем моря (по окончании погрузки) СТ- 401(1), 402(2), 201(5), 202(6)	м	1,0
4.	Минимальная высота фланцев приемных манифольдов судна над уровнем моря (по окончании погрузки)	м	3,0
5.	Расстояние между осями фланцев приемных трубопроводов судна	м	от 2,0 до 6,0
6.	Расстояние от плоскости зеркала фланцев приемных трубопроводов до борта судна	м	согласно рекомендациям OCIMF от 3,5 до 4,0
7.	Диаметр фланцев приемных трубопроводов судна	дюйм	10, 12
8.	Толщина фланцев приемных трубопроводов судна	мм	не менее 30 мм
9.	Высота фланцев приемных трубопроводов над площадкой (палубой) судна	м	согласно рекомендациям OCIMF 0,7-1,6

XIX.ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение №1 / Attachment №1

Это должно быть выполнено!**It must be done!**

Ch. Officer:

Loading Master:



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга

Attachment №2/ Приложение №2



**Marine LPG Complex
LLC «Portenergo»**

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

Remarks/Примечание

SHIP'S REPRESENTATIVE _____ SHORE REPRESENTATIVE _____

Time sheet				
1. Vessel's name/Название танкера M/T " _____ "	2. Port of loading/Порт погрузки Ust-Luga, Russia/Усть-Луга, Россия			
4. Cargo/Груз: _____ / _____	NOR tendered/NOR подан	Date/ Дата	Time/Время	
	NOR accepted/NOR акцептован	Date/ Дата	Time/Время	
Operation notes/Наименование операции	Time/Время		Time/Время	Date/ Дата
ESP/Окончание морского перехода				
Anchored/Постановка на якорь				
Anchor up/Якорь поднят				
Pilot on board/Лоцман на борту				
Pilotage to berth/Проводка до причала				
Mooring/Швартовка				
Preparing of gangway/Установка трапа				
Inward clearance by Customs, Immigration and Sanitary authorities/Работа Комиссии на приход				
Cargo tanks inspection/Инспекция грузовых танков				
Sampling of ballast water/Отбор проб балластной воды				
Cargo arms connection x16/Подсоединение стендеров x16				
Permission for deballasting/Разрешение на дебалластировку				
Commenced loading/Начало погрузки				
Stopped loading for first foot of cargo analysis/Остановка погрузки для анализа груза первого фута				
Continued loading/Продолжение погрузки				
Completed loading/Окончание погрузки				
Draining loading arms/Дренирование стендеров				
Completed cargo arms disconnection/Стендера отсоединенны				
Ullaging and cargo calculation/Проведение замеров и расчет груза				
Clearance cargo documents/Оформление грузовых документов				
Documents on bort/Документы на борту				
Cargo documents signed by Master/Грузовые документы подписаны капитаном				
Outward clearance by Customs, Immigration and Sanitary authorities/Работа Комиссии на отход				
Unmooring/Отшвартовка				



Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга

Attachment №3 / Приложение №3

Marine LPG Complex

Ship/Судно

Vessel

LLC «Portenergo»

Berth/Причал№

ООО «Портэнерго»

Date of Arrival/Дата прибытия

Loading agreement list

	Partenergo		Vessel
Cargo name			
Quantity to load			
Cargo density			
Cargo temperature			
Maximum loading rate			
Maximum loading rate through one connection			
Cargo arms			
Agreed initial loading rate and duration			
Agreed main loading rate and duration			
Agreed final loading rate and duration			
Shore/Ship cargo tanks			
Quantity of cargo in cargo arm		N/A	
ESD valves closing time			
Manifold pressure Limit			
MIN/MAX temprature in the cargo arm			
Shore radio station / Back up radio			
The signal of ship tank change over without stopping, shall be given by Tanker in advance of min:			
Stop cargo operations ("Ship"/"Shore")			
Notice to reduce/increase rate			
Notice to stop			
Shore radio returned to complex in good order and condition.	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Signature of loading master:	
I the undersigned Master of the tanker _____ mt has been classified as SEGREGATED BALLAST.			

SHIP Представитель судна

Name/Имя

SHORE Представитель Комплекса

Name/Имя

Rank/Должность

Rank/Должность

Signature/Подпись

Signature/Подпись

Date/Дата



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга

Attachment №4 / Приложение №4



Marine LPG Complex
LLC « Portenergo »
ООО «Портэнерго»

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST
ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ
PART «A» - PHYSICAL CHECKS
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 take between the ship and the port. 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 "port" indicates that checks shall be carried out by the party concerned.

The presence of 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 the 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 be not 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.

	General Общие вопросы	Ship Судно	Port Порт	Code Код	Remarks Замечания
1	Is there safe access between ship and shore? Имеется ли безопасный проход между судном и берегом?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
2	Is the ship securely moored? Безопасно ли ошвартовано судно?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
3	Is the agreed ship/shore communication system operative? Функционирует ли согласованная система связи судна с берегом?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
4	Is the ship ready to move under its own power? Готово ли судно двигаться своим ходом?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
5	The ships fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Судовые пожарные шланги и средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию	<input type="checkbox"/>		R	
6	The terminals fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Береговые средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию.		<input type="checkbox"/>	R	
7	The ships cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Судовые грузовые и бункеровочные шланги, линии и манифольды в хорошем состоянии, вооружены и готовы к планируемой операции.	<input type="checkbox"/>			
8	The terminals cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Береговые грузовые и бункеровочные шланги, линии и стендера в хорошем состоянии и готовы к планируемой работе.		<input type="checkbox"/>		
9	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection. Грузовые линии закрыты и достаточно сдrenированы, чтобы обеспечить безопасное снятие заглушек со стендеров перед началом шланговки.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10	Are scuppers effectively plugged and drip trays in position, both on board and ashore? Эффективно ли перекрыты шпигаты и установлены ли на судне и на берегу поддоны для сбора подтеков груза?	<input type="checkbox"/>		R	
11	Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored. Шпигаты с временно снятыми заглушками находятся под постоянным контролем.	<input type="checkbox"/>			
12	Shore spill containment and pumps are correctly managed. Береговые средства борьбы с разливом в хорошем состоянии и доступны.		<input type="checkbox"/>	R	
13	The ships unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. Неиспользуемые судовые грузовые и бункерные фланцы заглушены и полностью заболочены.	<input type="checkbox"/>			
14	The terminals unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. Неиспользуемые береговые грузовые и бункерные фланцы заглушены и полностью заболочены.		<input type="checkbox"/>		



15	Are all cargo, ballast and bunker tank lids closed? Закрыты ли крышки всех грузовых и бункерных танков?	<input type="checkbox"/>			
16	Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visible secured? Грузовые донные и забортные клапаны, если не используются, закрыты и обжаты.	<input type="checkbox"/>			
17	All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open. Закрыты ли все наружные двери и иллюминаторы в жилых, складских и машинных помещениях судна. Вентиляционный люк машинного отделения может быть открыт.	<input type="checkbox"/>		R	
18	The ships emergency fire control plans are located externally. Выставлены ли судовые аварийные планы борьбы с пожаром снаружи судовой рубки.	<input type="checkbox"/>			

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

	Inert Gas System	Ship Судно	Port Порт	Code Код	Remarks Замечания
19	Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working. Судовые самописцы систем контроля давления инертного газа и содержания О2 в грузовых танках готовы к работе.	<input type="checkbox"/>		R	
20	All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. Все грузовые танки под давлением выше атмосферного с содержанием О2 менее 8% объема.	<input type="checkbox"/>		PR	

PART «B» - VERBAL VERIFICATION

21	The ship is ready to move under its own power. Готово ли судно двигаться своим ходом.	<input type="checkbox"/>		PR	
22	There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal. Установлена ли на борту судна эффективная вахта на палубе и осуществляется ли на берегу и на судне соответствующее наблюдение.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
23	There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency. Обеспечено ли на борту и берегу присутствие персонала в количестве, достаточном для выполнения действий в аварийной ситуации.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
24	The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed. Был ли согласован порядок погрузки груза, бункера и выгрузки балласта.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
25	The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood. Был ли разъяснен и согласован аварийный сигнал, который следует использовать на судне и берегу.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
26	Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested. Предоставлен MSDS по запросу.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PR	
27	The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood? Указаны и осознаны ли опасности, связанные с наличием токсичных веществ в данном грузе?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
28	An International Shore Fire Connection has been provided. Предоставлено ли Международное пожарное береговое соединение.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
29	The agreed tank venting system will be used. Согласована ли одобренная система вентиляции танков.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
30	The requirements for closed operations have been agreed. Согласованы ли требования для погрузки закрытым способом.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
31	The operations of the P/V system has been verified. Функционирование системы Д/В проверено.	<input type="checkbox"/>			
32	Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed. Если линия возврата паров подсоединенна, то согласован ли режим ее эксплуатации.	<input type="checkbox"/>	N/A	AR	
33	Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested. Сигналы превышения уровня груза работают и проверены.	<input type="checkbox"/>			
34	Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection. Находятся ли на штатном месте соответствующие средства для заземления судна с берегом.		N/A		
35	Shore lines are fitted with a non-return valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed. Береговые линии оборудованы невозвратным клапаном или процедура		<input type="checkbox"/>		



	обратной выгрузки согласована.				
36	Are smoking regulations being observed. Соблюдаются ли установленные правила курения.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
37	Naked light regulations are being observed. Соблюдаются ли установленные правила использования источников открытого огня.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
38	Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed. Соблюдаются ли установленные правила использования телефонной связи судно/берег, мобильных телефонов и пейджеров.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
39	Hand torches (flashlights) are of an approved type. Являются ли ручные фонари одобренного типа.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
40	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off. Стационарные УКВ р/с и АИС переведены в режим пониженной мощности или выключены.	<input type="checkbox"/>			
41	Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type. Являются ли переносные УВЧ/ОВЧ передатчики одобренного типа.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
42	The ships main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off. Заземлены ли антенны основного радиопередатчика судна и отключены ли радиолокаторы.	<input type="checkbox"/>			
43	Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power. Обесточены ли электрические кабели переносного электрического оборудования.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
44	Window type air conditioning units are disconnected. Оконные кондиционеры отсоединенны.	<input type="checkbox"/> N/A			
45	Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours, are closed. Поддерживается ли избыточное давление в надстройке и все ли воздухозаборники системы кондиционирования, через которые могут проникать пары, выделяемые грузом, в надстройку закрыты.	<input type="checkbox"/>			
46	Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room. Обеспечены меры для достаточной вентиляции насосного отделения.	<input type="checkbox"/>		R	
47	There is provision for an emergency escape. Обеспечены условия для аварийной эвакуации.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
48	The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed. Согласованы максимальные значения скорости ветра и волнения для грузовых операций.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
49	Where appropriate procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore either for inerting or purging ship tanks, or for line clearing into the ship. При необходимости согласованы процедуры получения азота с берега на судно для инертизации судовых танков или продувки судовых линий.	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/> N/A	A P	

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

Inert Gas System		Ship Судно	Port Порт	Code Код	Remarks Замечания
50	The IGS is fully operational and in good working order Судовая система инертного газа полностью в рабочем состоянии	<input type="checkbox"/>		P	
51	Deck seals, or equivalent, are in good working order. Палубные гидрозатворы или эквивалентные устройства находятся в рабочем состоянии.	<input type="checkbox"/>		R	
52	Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct. Уровень жидкости в Д/В прерывателях достаточный.	<input type="checkbox"/>		R	
53	The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly. Стационарные и переносимые анализаторы кислорода откалиброваны и находятся в рабочем состоянии.	<input type="checkbox"/>		R	
54	All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked. Положение всех клапанов подачи инертного газа правильно отрегулировано(если таковые установлены) на каждом танке и заблокированы в этом положении.	<input type="checkbox"/>		R	



ООО «ПортЭнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга

55	All personnel in charge of cargo operation are aware that in case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised. Все члены экипажа, ответственные за грузовые операции, осведомлены о том, что в случае отказа судовой системы инертного газа, все операции по выгрузке должны быть прекращены, а терминал уведомлен.	<input type="checkbox"/>			
----	--	--------------------------	--	--	--

Declaration

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the items on this check list 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 which in the letter 'R' in the column 'Code' should be re-checked at intervals not exceeding 4 hours.

Заявление

Мы, нижеподписавшиеся, настоящим подтверждаем, что мы ответили на все вопросы, включенные в данный лист контроля, а там, где это требовалось, подготовили совместные ответы, 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 на вопросы отмеченные буквой «R» в колонке «Код», следует регулярно отвечать не реже чем через 4 часа.

SHIP Представитель судна		SHORE Представитель Комплекса	
Name Имя		Name Имя	
Rank Должность		Rank Должность	
Signature Подпись		Signature Подпись	
Date Дата		Time Время	



RECORD OF REPETITIVE CHECKS
ЗАПИСЬ О ПРОВЕДЕННЫХ ПОВТОРНЫХ ПРОВЕРКАХ

Date/Time Дата/Время	Ship Судно	Complex Комплекс
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____
	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____	Name/Имя _____ Signature/Подпись _____



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



**Marine LPG Complex
LLC «SIBUR-Portenergo»
ООО «Портэнерго»**

Attachment №5 / Приложение №5

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

FIRE NOTICE ПОЖАРНЫЙ НОТИС

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

ИНСТРУКЦИИ ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА БЕЗ КОЛЕБАНИЙ ПОДНИМАЙТЕ ТРЕВОГУ!

COMPLEX FIRE ALARM ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА НА КОМПЛЕКСЕ

At this complex the fire alarm signal is **one long sound blast by siren during 25 – 30 seconds and longer.**

На Комплексе установлен следующий сигнал пожарной тревоги: **один продолжительный сигнал сиреной в течение 25-30 секунд и более.**

IN CASE OF FIRE ON BOARD В СЛУЧАЕ ПОЖАРА НА СУДНЕ

Sound by the ship's whistle or siren general emergency alarm, consisting of **one long sound blast by siren during 25 – 30 seconds and longer.**

Подать судовым свистком или сиреной общесудовой сигнал тревоги, состоящий из **один продолжительный сигнал сиреной в течение 25-30 секунд и более.**

Contact the Complex.

Telephone number: +79218600863 – Loading master

UHF/VHF communication channel: Shore radio – main communication,
VHF CH#8 – for backup.

Связаться с Комплексом

Номер телефона: +79218600863 – Погрузочный мастер (сменный)

Канал связи по УКВ/ОВЧ – приемопередатчику канал: Береговая радиостанция – основной канал связи
ОВЧ канал №8 – дополнительный канал связи.

SHIP'S ACTIONS

Fire on your ship:

- Raise alarm
- Fight fire and prevent fire spreading
- Inform complex
- Cease all cargo operation and then
- Stand by to disconnect arms

ДЕЙСТВИЯ СУДНА

В случае пожара на вашем судне

- Объявить тревогу
- Тушить пожар и предотвращать распространение
- Информировать комплекс
- Прекратить все грузовые операции, затем close all valves
- Перекрыть все клапаны грузовой магистрали
- Подготовиться к отсоединению стендеров



- Bring engines to standby

- Привести двигатели в состояние готовности

Fire on other ship or ashore

- Stand by, and when instructed:
- Cease all cargo operation and then close all valves
- Disconnect arms,
- Bring engines and crew to standby, ready to unberth.

В случае пожара на другом судне или берегу:

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

ACTIONS OF COMPLEX

Fire on ship :

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

ДЕЙСТВИЯ КОМПЛЕКСА

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 аварийного плана Комплекса.

Fire Ashore :

- Raise alarm;
- Cease all cargo operation and then close all valves;
- Fight fire and prevent fire spreading;
- Stand by to disconnect arms;
- Inform all ships;
- Implement complex emergency plan

В случае пожара на берегу:

- Объявить тревогу;
- Прекратить все грузовые операции и перекрыть все клапаны;
- Тушить пожар и предотвращать его распространение;
- Подготовиться к отсоединению стендеров;
- Информировать все суда;
- Действовать согласно аварийного плана Комплекса.

IN THE CASE OF FIRE THE COMPLEX PERSONNEL WILL DIRECT THE MOVEMENT OF VEHICULAR TRAFFIC ASHORE.

В СЛУЧАЕ ПОЖАРА ПЕРСОНАЛ КОМПЛЕКСА БЕРЕТ НА СЕБЯ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА БЕРЕГУ.

SHIP Представитель судна		SHORE Представитель Комплекса	
Name Имя		Name Имя	
Rank Должность		Rank Должность	
Signature Подпись		Signature Подпись	
Date Дата		Time Время	



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



**Marine LPG Complex
LLC «SIBUR-Portenergo»
ООО «Портэнерго»**

Attachment №6 / Приложение №6

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

**SMOKING WARNING
ПРАВИЛА КУРЕНИЯ**

Smoking is strictly prohibited on board tankers alongside, on berths and within Complex safety zone, except in those enclosed spaces on board ship and ashore specifically designated by the Master and Loading Master as "SMOKING AREAS".

Курение строго запрещено на борту судов, на причалах и в пределах зон безопасности комплекса, за исключением специально предназначенных мест, определенных Капитаном и Погружочным мастером как "Место для курения".

Smoking Areas are: (A)_____
Места для курения (B)_____
(C)_____
(D)_____

Failure to comply with these regulations can involve cessation of cargo operations and/or unberthing and pending complete investigation.

The Complex Loading Master reserves the right in unusual circumstances to prohibit smoking at any time in any place during cargo operations.

Нарушение установленных правил курения повлечет за собой остановку грузовых операций и/или отвод судна от причала и полное расследование инцидента.

При исключительных обстоятельствах Погружочный мастер имеет право полностью запретить курение на все время проведения грузовых операций.

SHIP Представитель судна		SHORE Представитель Комплекса	
Name Имя		Name Имя	
Rank Должность		Rank Должность	
Signature Подпись		Signature Подпись	
Date Дата		Time Время	



Attachment №7 / Приложение №7



**Marine LPG Complex
LLC «SIBUR-Portenergo»
ООО «ПортЭнерго»**

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

**LETTER TO MASTER OF TANKER
ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА**

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operation whilst ship is at this Complex rests jointly with you as Master of the ship, and with the Loading Master as Complex 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 your stay alongside this Complex and, for our part, we 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 of operations, and from time to time thereafter, for our mutual safety, the Complex's Loading Master, where appropriate together with a responsible Officer, will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions of the Ship/Shore Safety Check-List can be answered in affirmative. Where corrective action is needed we will not agree to operations commencing or, should they have been started, will require them to be stopped.

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

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

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

Уважаемый господин капитан,

на Вас, как на Капитана данного судна, а также на Погрузочного мастера Комплекса возлагается ответственность за безопасное проведение операций в течении всего времени нахождения судна на Комплексе. 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 на берегу», которые разработаны на основе безопасной практики.

Мы полагаем, что Вы и все Ваши подчиненные будут строго выполнять эти требования в период стоянки Вашего судна на Комплексе, 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, Погрузочный мастер Комплекса вместе с ответственным лицом комсостава, выполнят предусмотренную проверку Вашего судна для того, чтобы убедиться в том, что на все вопросы «Листа контроля безопасности на судне и берегу» действительно можно дать положительные ответы. В случае необходимости корректировки уже согласованных действий, работы не должны начинаться до их согласования, а если они уже начались, то мы потребуем их остановить.

Аналогичным образом, если Вы считете, что безопасности угрожает какие-либо действие 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.

SHIP Представитель судна		SHORE Представитель Комплекса	
Name Имя		Name Имя	
Rank Должность		Rank Должность	
Signature Подпись		Signature Подпись	
Date Дата		Time Время	



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



**Marine LPG Complex
LLC « Portenergo »
ООО «Портэнерго»**

Attachment №8 / Приложение №8

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

From: Marine LPG Complex LLC « Portenergo » **Port:** Ust-Luga
To: master of m/t " _____ " **Date:** _____
 or to whom it may concern

LETTER OF PROTEST

Dear sir!

As a loading master of Marine LPG Complex, I wish hereby protest that there was an extraordinary delay because of following facts:

Because of above mentioned facts, I hold you fully responsible for all time lost, cost and expenses which can arise from the above.

I also reserve the right to refer to this matter at a later date and take such actions as it may be deemed necessary.

Your Faithfully

Loading master of the Marine LPG Complex LLC «SIBUR-Portenergo»

От: ООО «Портэнерго»

Порт: Усть-Луга

Кому: капитану танкера " _____ " **Дата:** _____
 всем заинтересованным лицам

ПИСЬМО ПРОТЕСТА

Я, как Погрузочный мастер ООО «Портэнерго» выражаю настоящий протест по поводу непредвиденной задержки, произошедшей в связи с нижеследующим:

В связи с вышеуказанным, я возлагаю на Вас полную ответственность за все простоя, издержки и убытки, проистекающие из вышеизложенного.

Я также оставляю за собой право возвратиться к этому вопросу в дальнейшем и предпринять все необходимые действия.

С совершенным почтением,
 Погрузочный мастер
 ООО «Портэнерго»

SHIP'S REPRESENTATIVE _____ SHORE REPRESENTATIVE _____



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



**Marine LPG Complex
LLC «Portenergo»
ООО «Портэнерго»**

Attachment №9 / Приложение №9

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

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

**NOTIFICATION
УВЕДОМЛЕНИЕ**

Dear Sirs!

This is to inform you that the following documents should be prepared before loading:

1. 1 copy Tanks inspection;
2. 1 copy Ship Loading plan (step by step);
3. 1 copy Ship particulars;
4. 1 copy last 10 ports of call;
5. If Ship washed before this loading – 1 copy certificate of the washer tanks;
6. Slop report.

SHIP Представитель судна		SHORE Представитель Комплекса	
Name Имя		Name Имя	
Rank Должность		Rank Должность	
Signature Подпись		Signature Подпись	
Date Дата		Time Время	



ООО «Портэнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга



**Marine LPG Complex
LLC « Portenergo »
ООО «Портэнерго»**

Attachment №10 / Приложение №10

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

**LIST OF PHONE NUMBERS AND VHF CHANNELS
ПЕРЕЧЕНЬ НОМЕРОВ ТЕЛЕФОНОВ И КАНАЛЫ ОВЧ СВЯЗИ**

№ п/п	Service Служба	Hours on Duty Часы работы	Phone телефон	VHF channel ОВЧ канал	Call Sign Позывной
1	Ust-Luga Harbour Master Office/ Инспекция государственного портового контроля	24	+7-901-315-28-24 +7-921-348-93-19	16, 10,14	«Усть-Луга Радио-5» Ust-Luga Port Control
2	Ust-Luga traffic /Operator Оператор СУДС	24	+7-921-945-14-36 +7 (813) 75-46-501	16,76,86	«Усть-Луга Трафик» Ust-Luga Traffic
3	Terminal Duty Manager / Диспетчер ООО «Портэнерго»	24	+7-921-381-50-84	16	Terminal Duty Manager / Диспетчер ООО «Портэнерго»
4	Loading Master / Погрузочный мастер	24	+7-921-860-08-63	16	Loading Master Погрузочный мастер
6	Pilot Service Лоцманская служба	24	+7-921-961-68-49	16,6	Ust-Luga Pilot «Усть-Луга Лоцман»
7	Marine rescue and coordination center Морской спасательно- координационный центр	24	+7-921-435-56-13		



Attachment №11 / Приложение №11



**Marine LPG Complex
LLC «SIBUR-Portenergo»
ООО «Портэнерго»**

Ship/Судно	
Berth/Причал №	
Date of Arrival/Дата прибытия	

Форма предоставления информации капитанами танкеров на Комплекс

Supplement No.1

GENERAL INFO

1	Ship's name	
2	Owners name	
3	Callsign	
4	IMO Nr	
5	Flag	
6	Year of built	
7	DWT	
8	GRT	
9	Reduced GT	
10	NRT	
11	LOA (m)	
12	Beam (m)	
13	DM (m)	
14	Arrival draft (fore/aft)	
15	Expected sailing draft (fore/aft)	
16	Max draft at SDWT	
17	Double hull / double bottom	
18	Port of Registry	
19	Date of Registry	
20	Official Number	
21	Ice class	
22	Engine power (hp)	
23	SBT	
24	Max height (manifolds), m	
25	Min height (manifolds), m	
26	Spacing interval between axis of vsl's intake flanges (m)	
27	Spacing interval from a plane of vsl's intake flanges to the sides of a tanker (m)	
28	Diameter of vsl's intake flanges (inch)	
29	Thickness of vsl's intake flanges (mm)	
30	Max loading rate, basis 2 arms x 16 inches (cbm/hr)	
31	Mooring lines steel or synthetic? If any steel, pls state quantity	



ООО «ПортЭнерго»

Регламент обслуживания танкеров у причалов «Комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ)» в морском порту Усть-Луга

Supplement No.2

BALLAST

No.	Description	Quantity
1	SBT (total tanks on board and total capacity, in CBM)	---- tanks, ---- cbm
2	SBT (total tanks with ballast water, pcs)	---- tanks,
3	Quantity of ballast water (received, in MT)	----- mt
4	Place, where ballast water was exchanged	----

Supplement No.3

LOADING

	Loading rate, CBM/Hr	Time, Hrs/Min
Initial loading rate		
Main loading rate		
Final loading rate		
Total expected loading time (taking into account deballasting time), hrs:		hrs

MASTER MT «_____» _____ name _____ signature



Attachment №12 / Приложение №12

Схема путей эвакуации с площадки причального фронта
ООО "Сибур-Портэнерго" в случае возникновения пожара
при погрузке судна

Утверждено

должность

ООО "Сибур-Портэнерго"

дата

2011.08



Условные обозначения

— направление эвакуации



Разработан
Начальник отряда ОТ и ТБ
Е. С. Комев





ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ
LIST OF NORMATIVE-TECHNICAL DOCUMENTS

	Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals), ISGOTT, 5-е издание - Обязательное дополнение к Общим и специальным правилам перевозки наливных грузов 7М, - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2007, - 504с.
	РД 31.35.10-86 Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий Обязательные постановления по морскому порту Усть-Луга.
	Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. (Merchant Shipping Code of the Russian Federation) - СПб.: ООО "МОРКНИГА" 2020, - 200с.
	Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Консолидированный текст). (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (Consolidated text) В сборнике «Загрязнение моря нефтью: гражданская ответственность и компенсация ущерба» – СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2000.
	РД 31.3.01.01-93 Руководство по технологическому проектированию морских портов
	Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним. (General Vessels Navigation and Mooring Regulations for the Russian Federation Sea Ports and their Approaches)). Морское законодательство РФ. СПб.: 2009. – с.123-152.-
	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), Издание второе, откорректированное, - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 1997, - 582с.
	РД 31.11.81.43-83 «Правила перевозки сжиженных газов наливом специализированными судами-газовозами»
	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974г. (СОЛАС-74) (International Convention for the Safety of Life at Sea (1974 SOLAS Convention)), - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2015
	Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененная протоколом 1978г. к ней (МАРПОЛ 73/78) (СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2017г.)
	Рекомендации по манифольдам нефтетанкеров и подсоединяемому оборудованию (Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment), – СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 1995, - 48 с.
	Предотвращение утечек нефти через клапаны забортной воды. (Prevention of Oil Spillages Through Cargo Pumproom Sea Valves) – СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2001, - 44с.
	Международная конвенция о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 2004 г. (МОТ-152).
	РД 31.81.01-87 Требования техники безопасности к морским судам (с изм. от 01.07.95), ЦНИИМФ, введены в действие с 01.07.90.
	РД 31.81.10-91 Правила техники безопасности на судах морского флота (с изм. от 01.07.95), ЦНИИМФ, введены в действие с 01.07.92.
	ПОТ Р О-152-31.82.03-96 Правила охраны труда в морских портах, ЦНИИМФ, введены в действие с 01.10.96.
	Предупреждение несчастных случаев на судне в море и в порту. Свод правил Международной организации труда, Женева, 1996г., второе издание.
	ВСН 12-87 Причальные комплексы для перегрузки нефти и нефтепродуктов. Противопожарная защита. Нормы проектирования



	РД 31.04.23-94 Наставление по предотвращению загрязнения с судов. – СПб.: АОЗТ «ЦНИИМФ», 1994, - 110с.
	Процедуры контроля судов государством порта. 2017 года. Резолюция A.1119(30) ИМО. Procedures for port state control, 2017. IMO resolution A.1119(30) - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2017, - 344с.
	Международный справочник инспектора танкерного флота (Анкета для проверки нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов и выдержки из откорректированных документов) (Vessel Inspection Questionnaire for Bulk Oil/Chemical Carriers and Gas Carriers), – СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2001, - 514с.
	Наставления по выполнению расширенной программы проверок во время освидетельствований балкеров и нефтяных танкеров (Резолюция ИМО A.744(18)) - издание второе, откорректированное. (Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers (IMO Resolution a.744(18)) - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2009- 246с.
	Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals), ISGOTT, 5-е издание - Обязательное дополнение к Общим и специальным правилам перевозки наливных грузов 7M, - СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2007, – 504с.
	РД 31.3.4-97 Положение об организации технического контроля гидротехнических сооружений.

**Лист согласования**

Главный инженер

R.H. Гафиятуллин

Начальник производства

E.C. Панин

Главный технолог

A.B. Внуков

Начальник управления ОТ, ПБ и Э

A.A. Вагин

Начальник ПДО

A.A. Шабурин

Начальник участка погрузки судов

A.N. Зверев