

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВРЕМЕННЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО МОРСКОМУ ПОРТУ ТАМАНЬ

Лист учета корректуры

Номер документа, по которому произведена корректура	Дата, на которую произведена корректура	Подпись исполнителя

ОГЛАВЛЕНИЕ

- 1. Описание морского порта**
- 2. Правила захода судов в морской порт Тамань и выхода судов из морского порта Тамань**
 - 2.1. Информация о подходе
 - 2.2. Оформление прихода
 - 2.3. Оформление выхода
- 3. Правила плавания судов в акватории морского порта Тамань и на подходах к нему**
 - 3.1. Правила плавания
 - 3.2. Лоцманское обслуживание
 - 3.3. Буксирное обеспечение
 - 3.4. Плавание судов во льдах
 - 3.5. Правила плавания для маломерных судов
- 4. Правила стоянки судов в морском порту Тамань**
 - 4.1. Стоянка судов на рейде
 - 4.2. Подготовка причалов к швартовке судов
 - 4.3. Швартовка судов к причалам
 - 4.4. Стоянка судов у причалов
 - 4.5. Смена мест стоянки
 - 4.6. Действия при шторме
- 5. Правила обеспечения экологической безопасности.**
- 6. Санитарно-карантинный режим в порту.**
- 7. Правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта Тамань.**
- 8. Грузовые операции в морском порту Тамань**
 - 8.1. Грузовые операции в Порту
 - 8.1.1. Особенности плавания, стоянки и проведения грузовых операций для судов – газозовов, судов — химовозов и танкеров в морском порту Тамань.
 - 8.1.2. Бункеровка судов
- 9. Безопасность и сохранность сооружений на акватории и территории морского порта Тамань**
 - 9.1. О порядке, охране и движении на территории Порта
 - 9.2. Противопожарный режим в Порту
 - 9.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений на территории и акватории Порта
 - 9.4. Водолазные работы в порту

Приложения:

1. Схема территории и акватории морского порта Тамань.
2. Схема причальных сооружений ЗАО «Тольяттиазот» ООО «ОТЭКО-Терминал» ООО «Пищевые Ингредиенты»
3. Образец морской медико-санитарной декларации
4. Схема оповещения и оперативной связи при получении сигналов бедствия.
5. Базовые станции ГМССБ РФ Черного и Азовского морей.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АМП Тамани	Администрация морских портов Тамани
ВМФ	Военно-морской флот
ГИМС	Государственная инспекция по маломерным судам
ДЦ РМП	Диспетчерский центр Таманского филиала ФГУП «Росморпорт»
ИГПК	Инспекция государственного портового контроля
КПП ПС ФСБ России	Контрольно-пропускной пункт пограничной службы ФСБ России
Кодекс ММОГ	Международный кодекс по опасным грузам
ЛОВДТ	Линейный отдел Внутренних дел на транспорте
МППСС-72 1972	Международные правила предупреждения столкновения судов в море
МСС	Международный свод сигналов
МСКЦ	Морской спасательно-координационный центр
МЧС России	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
ОТЭКО	ООО «ОТЭКО-Терминал»
СПК ПС ФСБ России	Служба пограничного контроля (в/ч 2388) ПС ФСБ России
ППКР	Пограничный пункт по карантину растений Управления Россельхознадзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея
СУДС	Служба управления движением судов
СНО	Средства навигационного оборудования
СИГ	Система инертных газов
СУГ	Сжиженные углеводородные газы
СЭУ	Судовая энергетическая установка
ТНГ	ЗАО «Таманьнефтегаз»
ТО РПН	Территориальный отдел Роспотребнадзора
ТОАЗ	ЗАО «ТОЛЬЯТТИАЗОТ»
ТПК	Таманский производственный комплекс
ТФ ФГУП «РМП» ФСБ России	Таманский филиал ФГУП «Росморпорт»
ФТС России	Федеральная служба безопасности Российской Федерации
ЦУДС	Федеральная таможенная служба Российской Федерации
ДЦ АМП	Центр управления движением судов
РМРС	Диспетчерский центр Администрации морского порта.
ООО ПИ	Российский Морской Регистр Судоходства ООО «Пищевые ингредиенты»

1. Описание морского порта

1.1. Временные рекомендации по морскому порту Тамань (далее – “Временные рекомендации”) изданы в соответствии с Федеральным законом « О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ, Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 с изменениями, объявленными Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.09.2002 года № 705, во исполнение статьи 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ, в дополнение к «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских торговых портах Российской Федерации и на подходах к ним», кн. 9055.2, изд. ГУНиО МО, 1994 г., (далее - «Общие правила»), Приказом Минтранса России «Положение о капитане морского порта» от 19 декабря 2006 года № 156 и отражают специфику и особенности работы морского порта Тамань.

1.2. Требования Временных рекомендаций распространяются на российские и иностранные суда, находящиеся на акватории морского порта Тамань (далее Порт), независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, а также на юридических и физических лиц, находящихся и осуществляющих свою деятельность на акватории и территории Порта. Незнание настоящих Временных рекомендаций не освобождает от ответственности за нарушение их требований. Виновные в нарушении требований настоящих Временных рекомендаций несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.3. Капитан морского порта Тамань осуществляет обеспечение безопасности мореплавания и порядка в Порту, контроль за соблюдением требований национального законодательства и международных договоров Российской Федерации по вопросам безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предупреждения загрязнения окружающей природной среды, а также организует информационное обеспечения мореплавания на акватории Порта.

1.4. Временные рекомендации вводятся в действие с момента их опубликования, текст можно получить в Инспекции государственного портового контроля (ИГПК).

1.5. Морской порт Тамань расположен на Черноморском побережье Таманского полуострова, глубины на подходах к Порту составляют 20-25 метров.

1.6. Акватория морского порта Тамань включает в себя операционные акватории построенных и планируемых гидротехнических сооружений, акваторию рекомендованного пути подхода к порту, акватории створов и фарватеров подхода к перегрузочным комплексам, районы якорных стоянок, операционную акваторию ВПУ, трассу подводного трубопровода с охранной зоной. Границы акватории Порта ограничены береговой линией и прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

№1	Ш = 45°07'35.92" сев. широты	Д = 36°41'26.84" вост. долготы
№2	Ш = 45°06'29.10" сев. широты	Д = 36°41'21.31" вост. долготы
№3	Ш = 45°04'48.00" сев. широты	Д = 36°39'22.00" вост. долготы
№4	Ш = 45°04'20.00" сев. широты	Д = 36°39'22.00" вост. долготы
№5	Ш = 45°04'20.00" сев. широты	Д = 36°40'10.00" вост. долготы
№6	Ш = 45°03'10.00" сев. широты	Д = 36°40'10.00" вост. долготы
№7	Ш = 45°02'48.00" сев. широты	Д = 36°40'48.00" вост. долготы
№8	Ш = 45°01'24.00" сев. широты	Д = 36°41'36.00" вост. долготы
№9	Ш = 45°01'24.00" сев. широты	Д = 36°37'30.00" вост. долготы
№10	Ш = 45°01'40.51" сев. широты	Д = 36°35'12.54" вост. долготы
№11	Ш = 45°02'24.00" сев. широты	Д = 36°33'30.00" вост. долготы
№12	Ш = 45°05'30.00" сев. широты	Д = 36°33'30.00" вост. долготы
№13	Ш = 45°05'30.00" сев. широты	Д = 36°35'30.00" вост. долготы
№14	Ш = 45°06'55.37" сев. широты	Д = 36°36'26.28" вост. долготы
№15	Ш = 45°07'54.79" сев. широты	Д = 36°40'22.15" вост. долготы

1.7. Территория морского порта Тамань включает в себя земельные участки организаций, базирующихся в порту, границы территории ограничены береговой линией и прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

Участок №1

№1	Ш = 45°07'54.79" север. широты	Д = 36°40'22.15" вост. долготы
№2	Ш = 45°08'00.14" север. широты	Д = 36°40'22.58" вост. долготы
№3	Ш = 45°08'03.46" север. широты	Д = 36°40'22.59" вост. долготы
№4	Ш = 45°08'06.48" север. широты	Д = 36°40'21.73" вост. долготы
№5	Ш = 45°08'10.33" север. широты	Д = 36°40'34.88" вост. долготы
№6	Ш = 45°08'02.36" север. широты	Д = 36°40'35.43" вост. долготы
№7	Ш = 45°07'51.58" север. широты	Д = 36°40'36.19" вост. долготы

Участок №2

№1	Ш = 45°07'45.32" север. широты	Д = 36°40'59.07" вост. долготы
№2	Ш = 45°07'50.45" север. широты	Д = 36°41'02.88" вост. долготы
№3	Ш = 45°07'50.48" север. широты	Д = 36°41'05.35" вост. долготы
№4	Ш = 45°07'54.05" север. широты	Д = 36°41'07.82" вост. долготы
№5	Ш = 45°07'56.04" север. широты	Д = 36°41'11.43" вост. долготы
№6	Ш = 45°07'59.93" север. широты	Д = 36°41'13.98" вост. долготы
№7	Ш = 45°08'14.13" север. широты	Д = 36°41'13.64" вост. долготы
№8	Ш = 45°08'19.44" север. широты	Д = 36°41'11.22" вост. долготы
№9	Ш = 45°08'19.58" север. широты	Д = 36°41'12.13" вост. долготы
№10	Ш = 45°08'14.33" север. широты	Д = 36°41'14.41" вост. долготы
№11	Ш = 45°07'59.80" север. широты	Д = 36°41'15.12" вост. долготы
№12	Ш = 45°07'58.35" север. широты	Д = 36°41'14.12" вост. долготы
№13	Ш = 45°07'55.86" север. широты	Д = 36°41'21.28" вост. долготы
№14	Ш = 45°07'51.29" север. широты	Д = 36°41'18.04" вост. долготы
№15	Ш = 45°07'50.05" север. широты	Д = 36°41'21.20" вост. долготы
№16	Ш = 45°07'48.96" север. широты	Д = 36°41'20.39" вост. долготы
№17	Ш = 45°07'46.25" север. широты	Д = 36°41'28.71" вост. долготы
№18	Ш = 45°07'45.55" север. широты	Д = 36°41'31.19" вост. долготы
№19	Ш = 45°07'43.79" север. широты	Д = 36°41'33.78" вост. долготы
№20	Ш = 45°07'35.92" север. широты	Д = 36°41'26.84" вост. долготы

1.8. В Керченском проливе с подходами из Черного и Азовского морей между параллелями 44°50,6' N - 45°31,7' N расположен бывший опасный от мин район № 27, открытый для плавания судов. В районе № 27 постановка на якорь вне объявленных якорных мест не рекомендуется. При ловле рыбы придонными орудиями лова, производстве работ, связанных с касанием грунта, необходимо учитывать возможное наличие на грунте мин и других взрывчатых веществ.

1.9. Порт по своему расположению, размерам, метеорологическим условиям не может служить убежищем для судов при штормовых ветрах южной половины горизонта.

1.9.1. При длительных штормовых ветрах южных и юго-западных направлений, волны, образующиеся в открытой части Черного моря, с выходом на мелководье Керченского пролива резко увеличивают свою крутизну и высоту, которая может достигать 6 метров. Суда ограниченной мореходности должны заблаговременно следовать в укрытия в Азовском море или выходить штормовать на юг.

1.10. Приливные колебания уровня воды незначительны, величины их не превышают 0.1 метра. Наиболее существенное влияние оказывают сгонно-нагонные колебания, в основном, под влиянием сильного ветра с запада, их величины составляют 0.5 — 0.6 метра.

1.11. При скорости ветра более 10 м/сек, высоте волны до 3 м при температуре воздуха 0 — 10°C и температуре воды — 1°+6°C на акватории Керченского пролива появляется опасность медленного обледенения (скорость отложения льда менее 0.7 см/час или до 1.5 т/час). При

скорости ветра более 10 м/сек, высоте волны более 3 метров, температуре воздуха — 6°-18°С и температуре воды 0-1°С может возникать быстрое обледенение (скорость отложения льда более 1 см/час или более 1.5 т/час) представляющее опасность для мелкосидящих судов (водоизмещением до 4000 т, длиной до 100 м).

1.12. В Порт могут заходить суда водоизмещением до 160 000 т, длиной до 300 м, шириной до 50 м с осадкой у причалов до 14 м и у ВПУ - до 21 метра.

1.13. Грунт на акватории Порта, в основном, ил, песок.

2. Правила захода судов в морской порт Тамань и выхода из морского порта Тамань.

2.1. Информация о подходе.

2.1.1. Информация о подходе передается в адрес капитана Порта судовладельцем или капитаном судна (через морского агента) за 48 часов, вторично - за 24 часа и уточняется за 4 часа до подхода к месту приема лоцмана. При длительности перехода менее 48 часов – в пределах 2 часов после выхода судна из последнего порта.

2.1.2. Капитан судна в первичной информации о подходе сообщает капитану Порта и Отделу морской безопасности АМП Тамани (далее-ОМБ) непосредственно или через морского агента дополнительно к сведениям, перечисленным в «Общих правилах», следующие данные:

- позывной судна и его идентификационный номер ИМО;
- порт приписки;
- наибольшую длину, ширину судна макс. осадку и высоту его надводного борта;
- наименование агентствующей организации и ее юридический адрес;
- цель захода;
- наименование судовладельца или фрахтователя и его юридический адрес;
- состояние судовых устройств, влияющих на маневренные характеристики и безопасность судна;
- портовое средство, где будет ошвартовано судно (если определено), цель прибытия;
- наличие действующего Международного свидетельства об охране судна или Временного международного свидетельства об охране судна с указанием органа, выдавшего свидетельство, даты выдачи и срока его действия;
- действующий на судне уровень охраны;
- последние 10 портов захода и уровни охраны, действовавшие на судне;
- судовую роль и список пассажиров;
- наличие на судне спасенных людей и грузов;
- наличие на борту опасного груза и его класс согласно Международному морскому кодексу по опасным грузам (Кодекс ММОГ) и номер по классификации ИМО.

Капитаны судов, имеющих на борту опасные грузы (включая грузы на судах Ро-Ро и в контейнерах, в том числе и транзитные), должны дополнительно включать в информацию в адрес капитана порта Тамань, ОМБ и в территориальный отдел Роспотребнадзора следующие сведения:

- техническое наименование груза и его свойства, температуру вспышки;
- класс/подкласс груза в соответствии с Кодексом ММОГ, номер ООН;
- группа упаковки;
- количество опасного груза на судне;
- место расположения опасного груза на судне;
- наличие транспортных документов на опасные грузы.

2.1.3. Капитаны танкеров, дополнительно к сведениям ст. 2.1.2. Временных рекомендаций, сообщают количество балласта на борту (изолированного, чистого и грязного), наличие не дегазированных грузовых танков, наличие системы инертных газов (СИГ) и её техническое состояние.

2.1.4. Капитан буксирующего судна, выполняющего буксировку самоходного или несамоходного объекта, дополнительно к сведениям ст. 2.1.2. Временных рекомендаций сообщает габаритные размеры буксируемого объекта, его осадку, длину буксирной линии, наличие крена и дифферента буксируемого объекта, необходимое дополнительное количество буксиров для ввода объекта в Порт.

2.1.5. Капитаны судов, перевозящих навалочные грузы, дополнительно передают через морского агента или судовладельца на терминал Порта информацию согласно статье 3.2., раздела 3 "Кодекса безопасной практики погрузки и разгрузки навалочных судов" (резолюция Ассамблеи ИМО А.862 от 27.11.97 г).

2.1.6. До захода в Порт капитаны судов проводят все положенные мероприятия согласно Кодексу ОСПС по установлению на судне уровня охраны, который действует в Порту, и сообщают об этом должностному лицу Порта, ответственному за охрану. При изменении уровня охраны на судне на уровни 2 и 3 или установлении этих уровней охраны, судно должно подтвердить должностному лицу Порта получение инструкции и доложить о начале принятия мер и выполнения процедур, изложенных в судовом плане охраны.

2.1.7. Информация о санитарном состоянии судна согласно морской медико-санитарной декларации сообщается капитаном судна через морского агента в ТО РПН и ИГПК за 48 часов до прихода в Порт.

2.1.8. Суда местного сообщения в информации о подходе сообщают в ИГПК количество пассажиров, груза и его характер.

2.1.9. На основании информации капитанов судов морские агенты (диспетчеры стивидорных компаний) обязаны подать в ИГПК письменную заявку стандартной формы непосредственно или по факсу, для включения в суточный план швартовых работ, составляемый ежедневно на предстоящие сутки. Заявки подаются с 08.00 до 11.00 суток, предшествующих началу действия суточного плана, корректура плана производится до 15-00 текущих суток.

. Суточный план швартовых работ действует с 15.00 в течении 24 часов. В случае переадресовки судна капитан (через морского агента) аннулирует ранее поданные заявки.

2.2. Оформление прихода.

2.2.1. Приход судна в Порт оформляется в соответствии с требованиями «Общих правил...» - на борту судна после его постановки на якорь на внешнем рейде или в ИГПК после швартовки его к причалу, самостоятельно или через морского агента. Оформление прихода производится круглосуточно, включая выходные и праздничные дни.

2.2.1.1. Для оформления прихода судна в Порт в ИГПК, дополнительно к документам, перечисленным в «Общих правилах», представляются:

- копии лицензии судовладельца или оператора;
- документы на право перевозки опасного груза (если судно планируется под погрузку такого груза);
- декларацию (информацию) о грузе при подаче судна под погрузку.
- копии грузовых манифестов(грузовых ведомостей) на все грузы.
- сертификат о соответствии упаковки требованиям Главы 5.4 Кодекса ММОГ.
- Международное свидетельство об охране судна

2.2.2. Каждое судно, прибывшее из-за границы, подлежит санитарно-карантинному досмотру, пограничному и таможенному контролю. Такое судно обязано нести флаг Q (Кэбэк) Международного свода сигналов до получения разрешения от ТО РПН на сообщение с берегом. Санитарно-карантинный досмотр, пограничный и таможенный контроль производятся на борту судна у причала, либо на рейде по решению властей.

Оповещение соответствующих портовых властей производится ИГПК за 48 часов до прихода судна в Порт и за 48 часов до его выхода с подтверждением за 12 часов и два часа до указанного срока.

2.2.3. Суда, прибывшие в Порт, должны держать поднятыми на фалах свои флажные позывные с момента входа в Порт и до предоставления судну свободной практики.

2.2.4. Судно, имеющее на борту опасный груз, должно выставлять сигналы: днём - поднимать флаг "Браво" МСС; ночью - выставлять красный огонь, видимый не менее 2-х миль по всему горизонту.

2.2.5. Передача с судна заграничного плавания или на него любых предметов до окончания санитарно-карантинного досмотра, пограничного и таможенного контроля, а также передвижение людей с судна на берег и обратно, запрещается.

Всем судам и другим плавсредствам запрещается подходить к стоящим у причалов, на якоре, либо находящимся в движении иностранным судам и судам под российским флагом, проходящим таможенный досмотр и пограничный контроль или оформленным в заграничном рейсе.

2.3. Оформление выхода.

2.3.1. Готовность судна к выходу в море проверяется ИГПК круглосуточно, включая выходные и праздничные дни. Оформление выхода судна из Порты осуществляется ИГПК круглосуточно во все дни недели на борту судна стоящего у причала, на рейде или в помещении ИГПК за 2 часа до предполагаемого отхода.

2.3.2. Для оформления выхода из Порты капитан судна обязан за 6 часов до намеченного времени выхода подать в ИГПК "Заявление на право отхода".

К началу пограничного и таможенного контроля все грузовые и бункеровочные операции должны быть закончены.

2.3.3. ТО РПН (в случае необходимости) и таможенная служба Порты осуществляет оформление отхода на борту судна.

2.3.4. При оформлении отхода судна под российским флагом представителю ТО РПН предъявляются:

- свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля;
- судовой санитарный журнал;
- судовое санитарное свидетельство о праве плавания;
- медицинские книжки членов экипажа согласно судовой роли;
- международные свидетельства о вакцинации (при следовании в район, где она необходима).

2.3.5. Разрешением ТО РПН на выход является штамп на судовой роли, заверенный подписью дежурного сотрудника ТО РПН.

2.3.6. Передача с судна заграничного плавания или на него любых предметов и передвижение людей с судна на берег и обратно с началом пограничного и таможенного контроля, запрещается.

2.3.7 Оформление выхода судов портового и служебно-вспомогательного флота, совершающих плавание в пределах акватории порта Тамань, осуществляется специальным разрешением ИГПК на срок не более 3 месяцев, и не более наименьшего срока действия любого из судовых документов. Для получения этого разрешения в ИГПК представляются:

- Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- Свидетельство о праве собственности на судно;
- Свидетельство о годности к плаванию;
- Судовая роль в двух экземплярах с отметкой ТО РПН;
- Дипломы, сертификаты, и свидетельства командного и рядового состава;
- Сертификаты ежегодной проверки знаний судоводителями настоящих «Временных рекомендаций».

2.3.8. В период действия разрешения капитан судна сменный помощник, упомянутого в статье 2.3.7., при заступлении на вахту обязан сообщить в ИГПК по радио на канале 11/69 УКВ или по телефону следующие данные:

- фамилию капитана или сменного помощника, численность и фамилии экипажа;
- наличие прогноза погоды;

- количество топлива на борту;
- осадка носом и кормой;
- номер разрешения и срок его действия.

2.3.9. Оформление судов местного сообщения, портового и служебно-вспомогательного флота, совершающих плавание за пределы акватории порта Тамань, производится в ИГПК круглосуточно. Если в течение суток такое судно совершает несколько рейсов, то перед каждым выходом за границы порта и при входе на акваторию порта капитан судна сообщает по телефону или УКВ связи следующие данные:

- количество членов экипажа;
- изменения в судовой роли;
- количество пассажиров;
- судовые запасы;
- количество и вид груза;
- осадки носом и кормой.

2.3.10. Если капитан судна полагает, что судно не будет готово к отходу к заявленному сроку, он должен не позднее, чем за 30 минут до этого времени поставить в известность об этом ИГПК и ЦУДС непосредственно или через своих агентов.

2.3.11. При задержке отхода оформленного судна более чем на два часа после осуществления пограничного контроля, КПП ПС вправе аннулировать разрешение на выход.

2.3.12. Капитан судна, выходящего в море с палубным грузом, обязан представить в ИГПК акт о креплении палубного груза и расчет остойчивости на момент окончания погрузки.

2.3.13. Для приема представителей ПС ФСБ России и ФТС России при стоянке на рейде на судне должен быть оборудован парадный трап. (если он предусмотрен конструкцией судна)

2.3.14. При оформлении отхода капитан судна, в дополнение к требованиям «Общих правил...», представляет капитану Порта:

- копии грузовых манифестов;
- сертификаты на средства крепления грузов;
- сертификат о безопасной укладке и креплении грузов расчет остойчивости.

2.3.15. В исключительных случаях, когда судно досрочно прекращает рейдовые грузовые операции из-за продолжительной штормовой погоды или сложной ледовой обстановки, а оформление выхода на борту судна невозможно, капитан этого судна обязан сообщить в ИГПК по радио на УКВ следующие данные:

- численность экипажа, название и флаг судна, фамилию капитана и количество пассажиров;
- дату и время отхода из Порта;
- причину отхода без оформления;
- вид и количество груза на борту;
- наименования отправителя и получателя груза;
- величины минимально допустимой и фактической метацентрических высот;
- осадки носом и кормой;
- количество топлива и воды на борту;
- порт назначения;
- наименование и банковские реквизиты плательщика портовых сборов.

2.3.16. Капитан буксирного судна, выполняющего буксировочную операцию с выходом за пределы акватории Порта, независимо от флага, предоставляет в ИГПК «Заявление на право отхода» за 24 часа до намеченного выхода, с обязательным приложением к нему схемы буксировки объекта, утвержденной капитаном Порта.

2.3.17. Капитаны судов-буксировщиков, осуществляющие буксировку, оформляют выход в ИГПК Порта независимо от флага и ведомственной принадлежности.

2.3.18. При оформлении отхода капитаном буксирующего судна в ИГПК предъявляется, дополнительно к судовым документам, свидетельство Российского Морского Регистра Судоходства или другого классификационного общества о пригодности буксируемого судна (объекта) к буксировке.

2.3.19. Владельцы буксируемых судов или иных буксируемых объектов перед морской буксировкой, не позднее чем за 7 дней до ее начала, предоставляют капитану порта Тамань следующие сведения:

- инструкцию по обеспечению безопасности морских буксировок;
- порт назначения;
- скорость буксировки;
- план перехода;
- пункты укрытия от шторма по маршруту перехода;
- схему и расчет буксирной линии;
- планируемую дату выхода из порта Тамань;

2.3.20. Заявка на оформление выхода судна должна подаваться в ИГПК с 08-00 до 11.00 часов предшествующих выходу суток. Корректурa до 15-00 текущих суток. Заявки подаются морскими агентами в письменном виде непосредственно в ИГПК или по факсу с учетом окончания грузовых операций и готовности всех документов и судна к выходу в рейс.

3. Правила плавания судов в акватории морского порта Тамань и на подходах к нему

3.1. Правила плавания.

3.1.1. На акватории Порта установлен регулируемый порядок движения судов. Управление движением осуществляет ИГПК.

3.1.2. Вход в порт осуществляется по рекомендованному пути № 1 направление - $0^{\circ} - 180^{\circ}$, шириной 600 метров по 300 м от осевой линии, проходящей между точками: № 1 Ш = $45^{\circ} 01' 24.70''$ N Д = $36^{\circ} 36' 40.00''$ E и № 2 Ш = $45^{\circ} 06' 28.00''$ N Д = $36^{\circ} 36' 40.00''$ E. От рекомендованного пути № 1 отходит:

3.1.2.1. Створ подхода № 2, направлением - $42^{\circ} - 222^{\circ}$, шириной 270 м от точки № 3 Ш = $45^{\circ} 04' 05.20''$ N Д = $36^{\circ} 36' 40.00''$ E ведущий к северо-западной части ТПК Тольяттиазот и к юго-восточной части ОТЭКО-Терминал (точка № 4 Ш = $45^{\circ} 06' 45.00''$ N Д = $36^{\circ} 40' 04.00''$ E). В точке № 3 установлен светящийся буй осевой, обозначающий начало ходовой части створа, ведущего по РП № 2. створ подхода

3.1.2.2. Створ подхода № 4, направлением - $62.4^{\circ} - 242.4^{\circ}$, шириной 210 метров ведущий к северо-западной части ОТЭКО-Терминал от точки № 5 Ш = $45^{\circ} 06' 01.40''$ N Д = $36^{\circ} 36' 40.00''$ E до точки № 6 Ш = $45^{\circ} 07' 08.30''$ N Д = $36^{\circ} 39' 41.40''$ E.

3.1.2.3. Створ подхода № 3, направлением - $71.6^{\circ} - 251.6^{\circ}$, шириной 160 метров ведущий к юго-восточной части ТПК Тольяттиазот от точки № 7 Ш = $45^{\circ} 05' 56.00''$ N Д = $36^{\circ} 39' 00.05''$ E до точки № 8 Ш = $45^{\circ} 06' 23.30''$ N Д = $36^{\circ} 40' 56.70''$ E.

3.1.2.4. Створ подхода № 5, направлением - $62^{\circ} - 242^{\circ}$, шириной 230 метров ведущий к причалам ООО «Пищевые ингредиенты» от точки № 2 Ш = $45^{\circ} 06' 28.00''$ N Д = $36^{\circ} 36' 40.00''$ E до точки № 9 Ш = $45^{\circ} 07' 34.00''$ N Д = $36^{\circ} 39' 38.00''$ E.

3.1.3. Капитаны судов, следующие к ТПК Тольяттиазот и ОТЭКО-Терминал обязаны за 30 минут до подхода к точке № 1, а суда следующие к ТПК ООО Пищевые ингредиенты к точке № 2 установить связь с ИГПК (Рабочие каналы УКВ 69/11, дежурный 16.) и получить разрешение на вход в Порт.

3.1.4. Плавание танкеров, судов-газовозов, химовозов в грузу и в балласте на акваториях створов подхода осуществляется при обязательном буксирном сопровождении двумя буксирами с заведенными с буксиров на нос и корму танкера (судна-газовоза или химовоза) буксирными канатами. Буксирные суда должны быть оборудованы буксирными лебедками на баке с буксирными канатами разрывным усилием не менее трехкратного максимального усилия и

соответствовать символу класса FF3WS, FF2 или FF1 (fire fighting) с противопожарным оборудованием порошкового тушения.

3.1.5. Скорость судов на акваториях створов подхода должна быть минимальной, при которой судно сохраняет управляемость.

3.1.6. Движение судов на акватории Порта допускается при скорости ветра не более 15 м/с и видимости не менее 5 кбт. В случаях отшвартовки и перехода судов от причалов в зону убежища, съёмки с якоря и выхода штормовать на юг, допускается движение транспортных судов, судов портового и служебно- вспомогательного флота при скорости ветра, превышающей 15 м/сек.

3.1.7. Постановка на якорь, лежание в дрейфе и плавание с вытравленной якорь-цепью вне якорных стоянок, на акватории Порта запрещаются.

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

3.1.9. В случаях потери хода, выхода из строя рулевого устройства, посадки на мель, а также при потере якоря на акватории Порта, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в ИГПК.

3.1.10. Любое судно, находящееся на акватории Порта обязано, по требованию ИГПК или ПС ФСБ России, остановиться или уменьшить ход, при необходимости, принять к борту катер с представителями портовых властей и ПС ФСБ России.

3.1.11. Спуск на воду и плавание на акватории Порта судовых плавсредств допускается только с разрешения ИГПК и ПС ФСБ России, требование не распространяется на случаи проведения аварийно-спасательных операций и оказания помощи утопающим, при выполнении следующих условий:

- спуск на воду, переход к причалам и обратно, подъём на борт судовых плавсредств осуществляется только в светлое время суток при скорости ветра не более 8 м/сек, волнении моря не более 2-х баллов (высота волны не более 0,5 метра), видимости не менее 20 кбт;
- командиром плавсредства должен быть назначен один из помощников капитана судна, который на весь период стоянки плавсредства у причала обязан обеспечить охрану и безопасность стоянки;
- на борту плавсредства должна быть УКВ радиостанция, обеспечивающая связь с судном, ИГПК и диспетчером терминала.

3.1.12. Суда, не получившие разрешения на вход в Порт, обязаны стать на якорь в точке якорной стоянки, указанной ИГПК. Время постановки судна на якорь капитан судна обязан сообщить в ИГПК.

3.1.13. При видимости на акватории Порта 5 кбт и менее судам портового и служебно-вспомогательного флота с неисправными РЛС или не имеющим их движение запрещается.

3.1.14. Обо всех аварийных случаях, произошедших с судами на акватории Порта, капитаны судов обязаны немедленно доложить ИГПК.

3.1.15. Обо всех обнаруженных затонувших судах или объектах, представляющих опасность для мореплавания, судоводители обязаны извещать ИГПК с указанием места, определенного с максимально возможной точностью.

3.1.16. При движении судна—газовоза, судна—химовоза и танкера по створам, движение всех судов, не участвующих в обеспечении этого судна, на акваториях, используемых судном-газовозом, судном-химовозом или танкером для маневрирования, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

3.2. Лоцманское обслуживание.

3.2.1. Лоцманская проводка по рекомендованному пути подхода № 1, створам подхода № 2; 3; 4, 5 а также лоцманское обслуживание всех швартовных операций (в том числе судов,

следующих к ВПУ) для всех российских и иностранных судов, является обязательной и осуществляется круглосуточно лоцманами аттестованной должным образом лоцманской службы.

3.2.2. Информация о праве капитана на без лоцманскую проводку подается в ИГПК капитанами судов через морского агента. Для судов, следующих в Порт, за 24 часа до планируемого времени подхода к месту приема лоцмана.

3.2.3. Очередность лоцманского обслуживания, швартовных операций выполняется согласно плану швартовных операций, составленного ИГПК и утвержденного капитаном Порта.

3.2.4. Заявку диспетчеру лоцманской компании подает капитан судна (судовладелец) самостоятельно или через морского агента.

3.2.5. В случае невозможности приема лоцмана в связи с неблагоприятными метеоусловиями лоцманская проводка, с согласия капитана судна может осуществляться методом лидирования. Если из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий или штормового предупреждения прием или высадка лоцмана невозможны, то эта операция, с разрешения дежурного инспектора ГПК, может быть осуществлена в другом месте, согласованном лоцманом с капитаном судна.

3.2.6. Прием лоцманов для входа в Порт, а также для швартовки к ВПУ, и их высадка осуществляются в точке с координатами Ш = 45° 01' 24" N Д = 36° 37' 12" E . Для судов следующих к ППК ООО «Пищевые ингредиенты» в точке Ш = 45° 06' 12.00" N Д = 36° 35' 56.00" E

3.2.7. Лоцманская проводка по рекомендованному пути подхода №1 является вне портовой, а по створам подхода - внутривортовой.

3.2.8. Перед началом вне портовой лоцманской проводки лоцман обязан согласовать с капитаном судна план предстоящей лоцманской проводки, внутривортовой лоцманской проводки схему швартовки судна к причалу. Капитан по рекомендации лоцмана и (или) исходя из фактических метеоусловий, расположения причалов и других факторов, могущих негативно повлиять на подход и швартовку к причалу/отход от причала, вправе в любое время заказать дополнительное количество буксиров необходимое для безопасного производства швартовных операций.

3.2.9. Лоцманская проводка судов с неисправными винторулевым комплексом, главными двигателями или якорным устройством осуществляется только с разрешения капитана Порта.

3.2.10. При наличии претензий к лоцману капитан обязан информировать в письменной форме капитана Порта.

3.2.11. От лоцманской проводки освобождаются:

- маломерные суда, суда портового и технического флота, суда местного сообщения, капитаны и сменные помощники которых имеют достаточный опыт работы в командных должностях, прошли проверку знаний правил плавания в районе (Временных рекомендаций) в квалификационной комиссии при капитане порта и получили соответствующее персональное разрешение на право плавания без лоцмана, а также суда, капитаны которых постоянно работают в пределах объявленного района обязательной лоцманской проводки и имеют Сертификат освобождения от обязательной лоцманской проводки, полученный установленным порядком. При этом если перерыв плавания в районе действия правил настоящих Временных рекомендаций превысил 6 месяцев, то такие лица командного состава повторно должны пройти проверку знаний правил плавания в районе Временных рекомендаций.

- корабли и суда ВМФ, ПС ФСБ России и ФТС России по представлениям соответствующих должностных лиц этих ведомств.

3.2.12. Капитан судна несет ответственность за неправильное объявление осадки, максимальной длины, ширины и максимальной высоты борта судна или его чистой регистровой вместимости.

3.2.13. Капитан судна несет ответственность за безопасность приема, сдачи и нахождения на борту судна лоцмана и стажера и их имущества, а также за безопасность лоцманского бота во время приема-сдачи лоцмана. С момента прибытия лоцмана на судно и до его ухода на судне должен быть поднят флажный сигнал по МСС - "Н" - (ХОТЭЛ).

Лоцман предъявляет капитану судна лоцманское удостоверение и вручает лоцманскую квитанцию. Лоцман обязан проинформировать капитана об условиях и плане предстоящей

проводки, швартовной операции, о маневренных и технических характеристиках буксиров (тяговое усилие, мощность главных двигателей, тип движительной установки) и глубинах у причала, при этом схема расстановки буксиров указанная в пункте 3.1.4. является обязательной. Капитан вручает лоцману “Лоцманскую карточку”, информирует об особенностях управляемости и состоянии судна, расположении на мостике технических средств навигации и связи, способах их настройки и управления.

Если капитан судна не будет следовать рекомендациям лоцмана, последний имеет право отказаться от продолжения проводки судна, потребовать, чтобы об этом было записано в судовом журнале и в лоцманской квитанции, и доложить по УКВ в ИГПК . Однако и после отказа лоцман обязан оставаться на мостике, и, если капитану потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, он обязан сообщить их. Если капитан потребует, чтобы лоцман возобновил проводку судна, лоцман обязан продолжить проводку.

3.3. Буксирное обеспечение.

3.3.1. Буксирное обеспечение судов при швартовных операциях и перестановках в порту является обязательным для судов водоизмещением более 500 т. Для судов водоизмещением 3000 т. и более минимальное количество буксиров два. Расстановка буксиров определяется капитаном судна совместно с лоцманом . Сухогрузные суда, за исключением судов типа Ро-Ро, имеющие исправные подруливающие устройства, могут освобождаться от обязательного использования второго буксира в месте расположения подруливающего устройства (ПУ).

3.3.2. Буксирное обслуживание выполняется в порядке очерёдности выполнения плана швартовных операций, утвержденного капитаном Порта. Подача заявок на буксирное обслуживание и организация портовой буксировки осуществляется хозяйствующими субъектами на договорной основе. Заявку диспетчеру буксирной компании подает капитан судна (судовладелец) самостоятельно или через морского агента.

3.3.3. При швартовных операциях руководство буксировкой самоходных судов осуществляет капитан буксируемого судна.

3.2.4. Руководство буксировкой барж, лихтеров и других самоходных плавсредств осуществляется капитаном буксирующего судна. В случае если в буксировке участвуют несколько буксиров, руководство буксировкой возлагается на капитана наиболее мощного буксира.

3.3.5. Связь между буксирующим и буксируемым судами осуществляется на УКВ, канал 68_.

3.3.6. Портовая буксировка разрешается на коротком буксирном канате, не превышающем 50 метров. Исключение могут составлять случаи, когда портовая буксировка осуществляется в штормовых условиях. В таких случаях лицо ответственное за руководство портовой буксировкой обязано по р/связи известить об этом дежурного инспектора ИГПК и сообщить длину буксирного каната.

3.3.7. Буксир, приведший плавсредство в Порт, обязан обеспечить его безопасную стоянку на все время нахождения его на рейде или акватории Порта до тех пор, пока плавсредство не будет передано по назначению или он будет заменен другим буксиром. Буксировка судов из портов Российской Федерации осуществляется в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в сфере транспорта.

3.3.8. Буксировка судов с легковоспламеняющимся грузом должна осуществляться с использованием растительных буксирных канатов. Буксирное судно освобождается от работ с буксируемым судном только по команде руководителя буксировки. Буксирный трос может быть отдан без команды с буксируемого судна только в случае непосредственной угрозы опрокидывания буксируемого судна.

3.3.9. Буксиры осуществляющие портовую буксировку и швартовные операции с судном—газовозом или судном—химовозом или танкером, в обязательном порядке должны соответствовать классам символов FF1, FF2 (fire fighting), FF3WS (fire fighting water screen system). Буксирная компания, чьи буксиры осуществляют портовую буксировку и швартовные операции с судном—газовозом или судном—химовозом или танкером, ежегодно предоставляет в

ИГПК документ РМРС свидетельствующий о соответствии буксиров значениям указанных классов символов и перечень противопожарного снабжения, которым укомплектован буксир на соответствие данным классам.

3.4. Плавание судов во льдах

3.4.1. Зимняя навигация устанавливается распоряжением капитана порта Тамань морского исходя из фактических ледовых условий. С началом льдообразования создается Единый Штаб ледовых операций Азово-Черноморского бассейна, который определяет порядок и место формирования караванов с учетом развития ледовой ситуации и дислокации ледоколов на бассейне с целью недопущения несанкционированного входа судов в районы, покрытые льдом.

3.4.2. При толщине льда не более 5 см допускается самостоятельное плавание судов.

3.4.3. К плаванию на акватории Порта в ледовых условиях допускаются суда с категорией ледовых усилений не ниже Ice 2. Судам с категорией ледовых усилений Ice 1 и не имеющих ее плавание в ледовых условиях **запрещается**.

3.5. Правила плавания для маломерных судов.

3.5.1. Под маломерным судном следует понимать самоходное судно валовой вместимостью менее 80 с главным двигателем мощностью менее 55 кВт. (75 лошадиных сил) или с подвесным мотором (подвесными моторами) независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80, иное несамоходное судно (гребную лодку грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарку грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов), прогулочное судно пассажироваместимостью не более 12 человек независимо от мощности главного двигателя (главных двигателей) и от валовой вместимости, а также водный мотоцикл (гидроцикл).

3.5.2. По акватории Порта разрешается плавание маломерных судов, зарегистрированных установленным порядком, под управлением лиц, имеющих при себе документы, удостоверяющие личность, соответствующие дипломы, квалификационные свидетельства или удостоверения на право управления данным судном, выданные уполномоченными на то организациями. Эти суда не должны мешать маневрированию крупнотоннажных судов. Плавание и стоянка маломерных судов и плавсредств, принадлежащих физическим лицам, в Порту **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

3.5.3. Государственную регистрацию маломерных и прогулочных судов пассажироваместимостью не более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, а также технический надзор за этими судами осуществляет Государственная инспекция по маломерным судам Главного управления МЧС России по Краснодарскому краю.

3.5.4. Государственную регистрацию спортивных судов, используемых для спортивных и учебно-тренировочных целей, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет Федеральное агентство по физической культуре и спорту, а технический надзор за этими судами осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

3.5.4.1. Под спортивными судами следует понимать суда, спроектированные, построенные или переоборудованные преимущественно или исключительно для занятия спортом, соревнований, тренировок, дальних спортивных плаваний, занятий другими водными техническими видами спорта.

3.5.5. Государственную регистрацию судов, находящихся в составе портового и технического флота Порта, мощностью 55 кВт и менее и валовой вместимостью 80 и менее, а также маломерных пассажирских судов пассажироваместимостью более 12 человек,

принадлежащих юридическим и физическим лицам, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет капитан Порты, а технический надзор за этими судами осуществляет Российский Морской Регистр Судоходства.

3.5.6. Маломерные и спортивные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер (на борту или на парусе), наименование и местонахождение владельца судна. Регистрационные знаки наносятся на видном месте на внешней и внутренней стороне борта.

3.5.7. Ответственность за соответствие категории спортивного судна или мореходного состояния маломерного судна фактическим метеоусловиям, а также за укомплектованность экипажей судов несет судовладелец или дежурный по месту базирования (стоянке), выпустивший судно из места базирования.

3.5.8. Маломерные суда, спортивные моторные суда с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 лошадиных сил), парусные и гребные спортивные суда валовой вместимостью менее 80 должны иметь следующие документы:

- судовой билет;
- свидетельство о годности судна к плаванию;
- судовую роль.

3.5.9. Спортивным и маломерным судам **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**:

- плавание в районах якорных стоянок, создающее помехи для маневрирования судов;
- плавание при отсутствии УКВ связи с ИГПК;
- отходить от мест стоянок без разрешения пограничных властей;
- плавание при скорости ветра свыше 10 м/с и/или видимости менее 5 кбт;
- швартоваться к плавучим средствам навигационного оборудования;
- подходить к судам, стоящим на якоре.

3.5.10. Вход в Порт маломерных судов, постановка на якорь производится с разрешения капитана Порты, с целью оказания им первой помощи, пополнения запасов.

3.5.11. Постановка на якорь маломерных судов разрешается в районе якорной стоянки для сухогрузных судов.

4. Правила стоянки судов в морском порту Тамань

4.1. Стоянка судов на рейде.

4.1.1. Постановка судов на якорь производится по указанию ИГПК, который дает судну номер места якорной стоянки.

4.1.2. По окончании постановки на якорь судно должно сообщить в ИГПК на канале УКВ 11/69 время отдачи якоря и длину вытравленной якорной цепи. Если капитан судна считает, что место якорной стоянки не безопасно, то он должен известить об инспектора ГПК.

4.1.3. Районы якорных стоянок:

4.1.3.1. район якорной стоянки судов-газовозов ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. Ш = 45° 01' 24.00" N | Д = 36° 37' 36.00" E |
| 2. Ш = 45° 02' 48.00" | Д = 36° 37' 12.00" |
| 3. Ш = 45° 02' 48.00" | Д = 36° 40' 48.00" |
| 4. Ш = 45° 01' 24.00" | Д = 36° 41' 36.00" |

4.1.3.2. район якорной стоянки танкеров ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. Ш = 45° 05' 30.00" N | Д = 36° 33' 30.00" E |
| 2. Ш = 45° 05' 30.00" | Д = 36° 35' 30.00" |
| 3. Ш = 45° 03' 08.00" | Д = 36° 35' 30.00" |
| 4. Ш = 45° 02' 24.00" | Д = 36° 34' 30.00" |
| 5. Ш = 45° 02' 24.00" | Д = 36° 33' 30.00" |

4.1.3.3 район якорной стоянки для сухогрузных судов ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. Ш = 45° 03' 10.00" N | Д = 36° 38' 55.00" E |
| 2. Ш = 45° 04' 04.50" | Д = 36° 37' 11.00" |
| 3. Ш = 45° 05' 20.50" | Д = 36° 38' 44.00" |
| 4. Ш = 45° 05' 20.50" | Д = 36° 40' 00.50" |
| 5. Ш = 45° 04' 48.00" | Д = 36° 39' 22.00" |
| 6. Ш = 45° 04' 20.00" | Д = 36° 39' 22.00" |
| 7. Ш = 45° 04' 20.00" | Д = 36° 40' 10.00" |
| 8. Ш = 45° 03' 10.00" | Д = 36° 40' 10.00" |

4.1.4. Место карантинной якорной стоянки расположено в юго-восточной части района якорной стоянки для сухогрузных судов.

4.1.5. Суда, стоящие на рейде, в течении всего времени стоянки, должны нести постоянную радиовахту на УКВ канал 16,11 и 69, а также принимать по радио факсимильные карты погоды от радиостанций «Афины» (карта А) и «Рим» (карты В и В1) согласно расписанию факсимильных гидрометеорологических радиопередач (книга 3008 издания УНиО МО 2007 г.) для постоянного анализа синоптической ситуации по Черному и Азовскому морям.

При ветрах южных направлений стоянка на якорю на внешнем рейде небезопасна. Суда, стоящие на внешнем рейде, должны иметь главный двигатель в готовности к даче хода. На судне должны находиться капитан или старший помощник и старший или второй механик, а также количество экипажа, обеспечивающее безопасность стоянки.

Судам, стоящим на якорю, рекомендуется вести надлежащее наблюдение за силой ветра и быть готовыми с объявлением штормового предупреждения к срочной съёмке с якоря.

4.1.6. Якорная стоянка несамходных судов и судов с выведенными из эксплуатации главными двигателями или неисправным якорным устройством допускается только по специальному разрешению капитана Порты и при наличии соответствующего буксирного обеспечения. Запрещается оставлять на якорю без обеспечивающих буксиров несамходные плавучие средства без экипажа.

4.1.7. При скорости ветров южных направлений 12 м/с и более стоянка на рейде буксирных судов с ошвартованными к борту несамходными судами и бункеровка судов на рейде топливом и ГСМ запрещаются.

4.1.8. Швартовка более одного судна к судам стоящим на якорю может осуществляться только с разрешения капитана Порты.

4.1.9. Постановка на якорь, лежание в дрейфе и плавание с вытравленной якорь-цепью вне якорных стоянок, на акватории Порты запрещаются.

4.1.10. Вахтенная служба на судне обязана знать рабочие каналы УКВ, телефоны ИГПК, лоцманской службы

4.2. Подготовка причалов к швартовке судов.

4.2.1. Подготовка причалов к швартовке судов осуществляется в соответствии с требованиями «Общих правил...». При планировании постановки судов к причалам оператор причала обязан согласовать с ИГКП обеспечение безопасной стоянки судов с учетом необходимого буксирного обеспечения для швартовки или отшвартовки судна в случае получения штормового предупреждения.

4.2.2. Ответственность за подготовку причалов к швартовочным операциям, выделение и безопасную работу швартовочной команды несет арендатор (владелец) причалов. О готовности причала к приему судна представитель организации, арендующей и/или эксплуатирующей причал, должен сообщить в ИГКП за 1,5 часа до подхода к нему судна. Готовность причала проверяется ответственным лицом организации, эксплуатирующей причал, и представителем ИГКП за 1 час до начала швартовочных операций.

4.2.3. Дежурный инспектор ИГКП сообщает капитану судна о готовности причала к швартовке и размерах свободных подходов к причалу.

4.2.4. До подхода судов-газовозов, судов-химовозов и танкеров к причалам терминалу капи-тан (судовой агент) должен предоставить информацию в ИГПК и оператору терминала согласно п. 22.2.3 ISGOTT (5 издание).

4.3 Швартовка судов к причалам.

4.3.1. Передвижение плавсредств на акватории Порта, подход к причалам Порта и швартовка судов выполняются в порядке очередности выполнения плана швартовных операций утвержденных капитаном порта Тамань. Капитаны судов до начала движения запрашивают разрешение у ИГПК позывной «Тамань радио-5» на 11 и 69 каналах, и КПП ПС ФСБ России – позывной «Тамань радио-7» на 16 канале УКВ. Подход к причалам Порта и швартовка судов выполняются только после получения разрешения ИГПК.

4.3.2. Швартовные операции в Порту осуществляются круглосуточно с обязательным использованием буксиров.

4.3.3. Перед швартовкой судов-газовозов, судов-химовозов и танкеров грузовые стендеры на причалах должны быть в гаражном положении(на установочном стопоре)..

4.3.4. При швартовке (отшвартовке) судов на причале должны присутствовать швартовная команда, представители ИГПК и организации, эксплуатирующей причал.

4.3.5. Швартовка нефтеналивных судов в балласте с недегазированными танками к причалам Порта запрещена.

4.3.6. Швартовные операции в Порту осуществляются при скорости ветра не более 12 м/с южных направлений и не более 15 м/с северных направлений, при видимости не менее 5 кбт. **(Ограничения для причала № 1 ППК ООО «Пищевые ингредиенты» по Извещению в Декларации о готовности.)**

В исключительных случаях швартовка судов может осуществляться и при худших гидрометеорологических условиях по специальному разрешению капитана Порта, с необходимым буксирным обеспечением .

Во время проведения швартовных операций при неблагоприятных гидрометеорологических условиях допускается отдача якоря в случае непосредственной опасности для судна или для предотвращения повреждения портовых сооружений, по окончании швартовной операции якорь должен быть выбран.

Количество швартовных концов должно быть не менее указанных в схеме швартовки судна.

4.3.7. Угол подхода судна к сухогрузным причалам должен обеспечивать безопасную швартовку. Подход судна к наливным причалам должен быть курсом, параллельным причалу, с последующим подтягиванием лагом на швартовных концах или при помощи буксиров с тем чтобы судно «легло» на все палы одновременно. Танкеры, прибывающие на нефтетерминалы, а также сухогрузные суда должны иметь достаточное количество балласта или груза – не менее 30% летнего дедвейта и дифферент, необходимый для безопасного маневрирования- винт и перо руля должны быть полностью погружены в воду, и величина дифферента не должна превышать 1.0 % наибольшей длины.

Для перегрузочного комплекса ЗАО «Тольяттиазот» скорость сближения судна с причалом по нормали к нему не должна превышать 0.22; 0.15; 0.13; 0.11; 0.10; 0.09; 0.08 м/с при водоизмещении судов соответственно до 2; 5; 10; 20; 40; 100; 200 тыс.тонн.

Для перегрузочного комплекса ООО «ОТЭКО-Терминал» при швартовке необходимо соблюдать следующие условия:

- причалы №№ 1,2 рассчитаны на швартовку судна типа «река-море» (танкеров Волганефть) при скорости сближения с причалом 0.15 м/с. Швартовные операции производятся при скорости ветра до 12 м/с южных направлений или 15 м/с северных направлений и высоте волны 3% обеспеченности в системе — 1.25 м.
- причалы №№ 3,4 рассчитаны на швартовку судов типа НГ-20, НГ-12, НГ-6 и НГ-2 при скорости сближения с причалом до 0.15 м/с. Швартовные операции производятся при скорости ветра до 12 м/с южных направлений, 15 м/с северных направлений высоте волны 3% обеспеченности в системе — 1.25 м.

- причалы №№ 5,6 рассчитаны на швартовку судна типа НО-40 при скорости сближения с причалом 0.1 м/с, а так же расчетного судна типа НО-100, швартующего у причала в режиме загрузки до 40 тыс.тонн. Швартовные операции для судов НО-40 производятся при скорости ветра до 11 м/с, высоте волны 3% обеспеченности в системе — 1.25 м, для НО-100 — скорость ветра до 10 м/с.

Для перегрузочного комплекса ООО «Пищевые ингредиенты» при подходе к причалу №1 должны соблюдаться следующие условия:

- подходить к причалу следует под углом 20 град. и остановить поступательное движение, когда мидель судна будет находиться на траверзе технологической площадки на расстоянии 200 м. Дальнейшее сближение судна с причалом следует осуществлять с помощью буксиров, параллельно причалу, с тем, чтобы судно «легло» на все палы одновременно.
- нормальная составляющая скорости судна при подходе не должна превышать 5 см/сек.
- при получении штормового предупреждения или при фактическом увеличении скорости ветра южных направлений до 9 м/с, а северных до 14 м/с, а также при высоте волны более 1.3 м. швартовка и стоянка у причала №1 исключается.

4.3.8. При швартовке судна к причалу вторым корпусом, принимающее к своему борту судно должно иметь достаточное освещение палуб и борта, не иметь крена или иметь крен в сторону причала, не превышающий 2-х градусов.

О предстоящей швартовой операции одного судна к борту другого дежурный инспектор ИГПК предупреждает капитанов обоих судов за 1 час до ее начала по согласованию с портовыми властями и оператором причала. Швартовка производится с согласия капитанов обоих судов.

4.4. Стоянка судов у причалов.

4.4.1. Все суда, стоящие в Порту, обязаны нести постоянную радиовахту на УКВ, канал №16.

4.4.2. Стоянка судов под иностранным флагом у причалов Порта вторым корпусом не допускается. Стоянка судов под российским флагом в два корпуса допускается только с разрешения капитана Порта и оператора причала и при согласии капитанов обоих судов. Стоянка судов более чем в два корпуса у причалов Порта запрещена.

4.4.3. Судам, стоящим у причалов Порта, разрешается кратковременное проворачивание винтов на минимальных оборотах для прогрева ГД перед отходом от причала. Работа винтами у причалов Порта запрещается.

4.4.4. Судам, стоящим в Порту, категорически запрещается:

- включать палубную трансляцию, кроме случаев применения ее для целей управления судном;
- проводить учебные тревоги без уведомления ИГПК;
- использовать пиротехнические средства для любых целей.

4.4.5. Запрещается крепление швартовных тросов за отбойные устройства причалов.

4.4.6. Капитан судна организует выполнение вахтенными у трапа контроль доступа на судно в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС

4.4.7. После швартовки судна и окончания пограничного и таможенного контроля, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, организует взаимодействие с лицом командного состава судна, ответственного за охрану. В случае несоответствия уровня охраны портового средства и судна, а также для устранения имеющихся разногласий по вопросам охраны, может быть составлена «Декларация об охране» установленного образца. Копия «Декларации об охране» представляется в отдел морской безопасности АМП Тамани.

4.4.8. Анализ гидрометеорологических условий показал, что на акватории морского порта Тамань необходимо установить следующие значения гидрометеорологических параметров, обеспечивающих безопасную эксплуатацию порта (**исключение причал №1 ООО «Пищевые ингредиенты»**):

Условия	Волнение Н 3%,	* Z, м.	W м/с.	Kw
---------	----------------	---------	--------	----

плавания	м.			
Стоянка у причалов	2	0.0	до - 11	0 – 360 гр.
Отход от причалов	2	0.6	12 /14	ЮВ-ЮЗ/ В-С-З
Отход от ВПУ	4	0.6	15	0 – 360 гр.
Выход с акваторий якорных стоянок	6	0.6	20/25	ЮВ-ЮЗ/ В-С-З

*Z –поправка для вычисления глубин, опасных для судна.

4.5. Смена мест стоянки.

4.5.1. Смена места стоянки у причала, смена места якорной стоянки осуществляется только с разрешения ИГПК.

4.5.2 В случае необходимости перемены места стоянки судна дежурный диспетчер соответствующей стивидорной компании обязан подать заявку в ИГПК и сообщить капитану судна, если перестановка планируется в рабочее время - не позднее чем за 2 часа до назначенного срока, если в период с 17-00 до 08-00 следующих суток - до 15-00 текущих суток.

К указанному сроку судно должно быть подготовлено к переходу и заказаны лоцман и буксиры. Перестановка судна допускается при наличии на борту капитана или старшего помощника капитана и вахтенного механика.

4.5.3. Перестановка судов с выведенными из эксплуатации ГД, рулевым или якорным устройствами, осуществляется, как исключение, с разрешения капитана Порта и только с помощью буксиров.

4.5.4. Перетяжку судов на швартовых разрешается производить при благоприятных метеоусловиях (при отжимных ветрах скоростью не более 8 м/сек., высота волны не более 1.0 метра) не более чем на длину корпуса судна и только с разрешения капитана Порта. Перетяжка судна на длину более корпуса считается перестановкой и осуществляется только с буксирным обеспечением и рассматривается как две операции (отшвартовка и швартовка), а необходимое количество буксиров определяется капитаном судна по согласованию с лоцманом.

4.5.5. Российское судно заграничного плавания или иностранное судно для перестановки в Порту, кроме разрешения ИГПК и ДЦ РМП, должно получить разрешение КПП ПС ФСБ России и ФТС России.

4.6. Действия при шторме.

4.6.1.С получением штормового предупреждения, дежурный инспектор ИГПК немедленно оповещает суда, стоящие у причалов и на рейде, диспетчеров стивидорных, буксирных, лоцманских, бункеровочных и агентских компаний. Все организации и лица, получившие предупреждение должны подтвердить получении такой информации.

4.6.2. При получении штормового предупреждения об усилении скорости ветра южных направлений 14 м/с и выше, северных направлений 15 м/с и выше, суда, стоящие у причалов в Порту и на ВПУ, должны отойти на рейд. При аварийных случаях с судами на акватории Порта дежурному инспектору ИГПК предоставлено право направлять любое исправное судно, находящееся в Порту, независимо от форм собственности, к месту происшествия для оказания помощи аварийному объекту.

4.6.3. В случае возникновения опасности отрыва судна от причала капитан обязан своевременно заказать буксиры для удержания судна на время заведения дополнительных швартовых тросов. Для обеспечения безопасной стоянки судна у причала работа буксиров должна осуществляться до тех пор пока существует опасность отрыва судна от причала

4.6.4. В течение всей стоянки у причалов судам с опасными грузами на борту необходимо держать судовые машины в постоянной готовности, количество экипажа на борту судна должно обеспечивать немедленный отход его от причала с помощью своей машины и буксиров.

4.6.5. Суда портофлота, служебного и вспомогательного флота укрываются от шторма в местах расстановки по «Штормовому», согласованных с капитаном Порта

4.6.6. При получении штормового предупреждения об усилении ветров южных направлений, суда, стоящие на якорю, должны вести непрерывное наблюдение за скоростью ветра и быть готовыми к срочной съёмке с якоря (до поступления указания от ИГПК). При прогнозе увеличения высоты волн до бм. все суда должны сняться с якоря и уйти на глубины более 50 м.

4.6.7. При усилении ветра или действии зыби необходимо постоянно контролировать продольные и вертикальные колебания судна относительно причала и при угрозе обрыва грузовых стендеров прекратить грузовые операции и отсоединить их. Капитан судна лично определяет тот момент, когда под воздействием внешних условий дальнейшая погрузка (выгрузка) является опасной и, во избежание повреждения стендеров последние необходимо отсоединить.

5. Правила обеспечения экологической безопасности.

5.1. На акватории Порта действуют требования Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 с Приложениями I-V, а также российского законодательства по предотвращению загрязнения морской среды. Суда, не соответствующие требованиям МАРПОЛ 73/78 в Порт не принимаются.

5.2. Перед входом судна в Черное море все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси и вредные вещества за борт, должны быть закрыты и опломбированы лично капитаном или лицом, уполномоченным капитаном. Фановая система при плавании в Черном и Азовском морях должна переводиться на накопительные емкости. Судам, не имеющим закрытой фановой системы, вход в Порт **ЗАПРЕЩЕН**.

5.3. При входе в Черное море судно должно заменить изолированный балласт с соответствующей записью в судовом журнале.

5.4. Судам, стоящим в Порту у причалов и на рейде, запрещается:

- сливать с судна за борт сточные воды, любые нефтесодержащие смеси, в том числе и чистый водяной балласт;
- выбрасывать за борт отходы любого рода;
- разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода;
- осуществлять выброс вредных веществ в атмосферу с нарушением установленных нормативов;
- использовать судовые инсинераторы;
- производить работы по очистке и покраске корпусов судов;
- производить обмывку корпуса и палуб, а также трюмов и танков;

5.5. Разрешается сброс с судов очищенных и обеззараженных сточных вод в пределах акватории Порта при соблюдении следующих условий:

- на судне действует установка, одобренная Морским Регистром Судоходства, показатели очистки и обеззараживания которой соответствуют нормам по коли-индексу не более 2500; по биологическому потреблению кислорода за 5 дней (БПК5) не более 50 мг/л; взвешенным веществам – не более 100 мг/л сверх содержания взвешенных веществ в промывочной воде;
- сброс не носит залповый характер.

5.6. Сброс изолированного балласта в Порту разрешается по согласованию с капитаном Порта, если он был принят или заменен в Черном море.

5.7. Обеспечение природоохранных мероприятий при выполнении грузовых (бункеровочных) операций с нефтепродуктами у причалов и на акватории Порта осуществляется в

соответствии с Планом ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН), разработанным и утвержденным в установленном порядке. Компания - оператор работ обязана иметь собственные силы и технические средства обеспечения или заключить договор с аттестованным аварийно-спасательным формированием на обеспечение мероприятий по плану ЛАРН.

5.8. В случае сброса за борт любого вредного вещества, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в ИГПК по УКВ или нарочным. Необходимо также сообщить обо всех замеченных с судна загрязнениях акватории, указав их точное месторасположение, характер, направление движения.

Дежурный инспектор ИГПК обязан немедленно произвести оповещение в соответствии с утвержденной схемой оповещения.

5.9. На всех судах, находящихся на акватории Порта, устанавливаются специальные ёмкости под сухие отходы, которые на рейде забирает специализированное судно-сборщик, а у причалов судно-сборщик или специальный автотранспорт.

Заявки судов на удаление отходов должны подаваться капитанами судов через морских агентов не позднее, чем за 2 часа до готовности судна к операции.

Для сдачи нефтесодержащих смесей или сточных вод капитан судна заказывает через агентов плавучие средства для их приёма не позднее, чем за 2 часа до готовности судна к операции. Снятие мусора и другие операции по обслуживанию иностранных судов производятся с разрешения КПП ПС ФСБ России.

5.10. Перед началом и во время операций с нефтесодержащими смесями палубные шпигаты должны быть закрыты, под местами соединения шлангов и под воздушными трубками танков должны устанавливаться поддоны достаточной вместимости. В процессе операции должен быть организован контроль, исключающий возможность загрязнения акватории.

5.11. За чистоту причалов, территории и акватории, прилегающих к причалам, отвечают владельцы причалов или организации, эксплуатирующие причалы. Запрещается сбрасывать с причалов в воду или на лёд акватории Порта мусор, производственные и бытовые отходы, загрязнённый снег и т. п. Технология уборки территории, причалов, пирсов от снега, льда, производственных отходов и т. п. должна быть согласована с капитаном Порта. и одобрена государственными органами экологического и санитарного контроля. Операторы причалов несут ответственность за состояние и очистку водной акватории в границах операционных зон причалов.

5.12. По требованию капитана Порта должны предъявляться для проверки соответствующие судовые документы, необходимые для осуществления контроля мероприятий по охране окружающей среды в Порту.

5.13. Перед отходом судна все остатки нефтесодержащей смеси, образовавшиеся при эксплуатации, включая отходы из машинных отделений, сточные воды, мусор, определение которого дано в Приложении V к Международной конвенции МАРПОЛ 73/78, должны быть сданы на суда-сборщики или специальный автотранспорт. Допускается оставлять на борту судна незначительное количество отходов, сдача которых на приёмные сооружения нецелесообразна. (Незначительное количество по отношению к отходам из машинных отделений означает не более 25% объёма танка, предназначенного для сбора отходов). Весь мусор, за исключением пищевых отходов, должен быть сдан в Порту. Сбор сухих бытовых и пищевых отходов осуществляется на договорной основе организациями, сертифицированными и аттестованными в порядке установленном законодательством Российской Федерации. При сдаче судовых отходов запрещается их смешивание. Суда стоящие на рейде более двух суток обязаны сдать бытовой мусор и пищевые отходы.

5.14. В случае разлива нефтепродуктов на палубе судна или за бортом, все грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены, объявлена общесудовая тревога, изготовлены к действию все противопожарные средства, начата уборка разлитых нефтепродуктов с палубы экипажем судна в соответствии с «Судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью». Капитан судна обязан срочно сообщить о случившемся дежурному инспектору ИГПК.

Оперативный контроль, сбор, обработку и анализ информации о загрязнении окружающей среды в зоне действия настоящих «Временных рекомендаций» осуществляет ИГПК.

Использование для очистки акватории Порта диспергентов, без согласования с органами Роспотребнадзора и ОМБ запрещается.

Грузовые операции или бункеровка возобновляются только по разрешению ИГПК.

5.15. Транспортные средства при передвижении по территории Порта не должны допускать пыления и рассыпания грузов .

5.16. Обо всех случаях нарушения природоохранного законодательства, аварийных разливах нефти и других вредных веществ, незаконном сбросе сточных и иных загрязненных вод с судов и береговых объектов физические и юридические лица, находящиеся и действующие в Порту, должны немедленно сообщать в ИГПК.

5.17. За нарушения, следствием которых явилось загрязнение окружающей природной среды, виновная сторона несет ответственность в соответствии с действующим законодательством. Наложение штрафных санкций не освобождает виновную сторону от оплаты стоимости фактических расходов по ликвидации загрязнения окружающей среды.

6. Санитарно-карантинный режим в морском порту Тамань.

6.1. Санитарно-карантинный надзор в Порту осуществляет ТО РПН. Капитаны судов, следующих в Порт из-за границы, обязаны через морского агента сообщить в ТО РПН сведения согласно морской медико-санитарной декларации (Приложение 3) не позднее, чем за 6 часов до прибытия в Порт.

6.2. Каждое судно, прибывшее в Порт из-за границы подлежит санитарно-карантинному досмотру, который предшествует другим видам контроля. Такое судно обязано нести флаг Q (Кэбэк) Международного свода сигналов (МСС) до получения свободной практики.

Санитарно-карантинный досмотр судов осуществляется круглосуточно на борту судна у причала или на рейде сразу же по прибытии судна в Порт.

6.3. До окончания санитарно-карантинного досмотра судна и предоставления ему свободной практики никто, кроме лоцмана, не имеет права входа на судно или схода с него.

6.4. Суда, заходящие в Порт и имеющие на борту больных с подозрением на инфекционное заболевание среди членов экипажа или пассажиров, обязаны, по указанию ИГПК стать на якорь в указанном месте карантинной якорной стоянки .

Такому судну категорически запрещается сбрасывать за борт любые отходы и очищенные сточные воды и допускать швартовку к своему борту любых плавсредств.

6.5. В случае выявления грызунов, судно подвергается дератизации независимо от наличия документов об освобождении от нее. Необходимость проведения дезинфекционных или дератизационных мероприятий определяется представителями ТО РПН .

6.6. Для предупреждения перехода крыс с судна на берег и обратно на судах необходимо принимать следующие меры:

6.6.1. швартовные тросы должны быть защищены стандартными металлическими противокрысиными щитками на весь период стоянки судна в Порту.

6.6.2. в ночное время, при отсутствии погрузочно-разгрузочных работ, трапы должны быть приподняты над причалом;

6.6.3. при работе в ночное время трапы должны быть ярко освещены;

6.6.4. сетки, предохраняющие от падения груза в воду, по окончании погрузочно-разгрузочных работ должны немедленно убираться, а в случае пользования ими в ночное время, должны быть ярко освещены.

6.7. Перевозка животных на судах без разрешения ветеринарного надзора запрещается. Грузовые работы с грузами, подконтрольными ветеринарному надзору, осуществляются только с разрешения пограничного контрольного ветеринарного пункта после проведения ветеринарного контроля.

6.8. Грузовые операции с грузами растительного происхождения производятся только после проведения фитосанитарного надзора Порта. Вынос с судна компонентов грузов, отнесённых фитосанитарным надзором к заразным, запрещается.

7. Правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта Тамань.

7.1. Каналы УКВ связи и позывные подразделений и служб приведены в таблице 1:

Таблица 1

Корреспондент	Каналы		Позывные
	Вызывной	Рабочий	
Дежурный ИГПК	16	11;69	«Тамань-радио-5»

7.2. Ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на каналах УКВ запрещается.

7.3. Наименования корреспондентов и номера их телефонов приведены в таблице 2:

Таблица 2

Корреспонденты	Номера телефонов

7.4. Телексная связь с АМП Тамани – (64) 211682 МАРТ RU./ fax-+7(86148) 52091| e-mail: martemryuk@mail.kuban.ru

7.5. Морские районы А1 и А2 ГМССББ Черного моря показаны в Приложении 5.

7.6. Судну на акватории Порта запрещается использовать телеграфные и телефонные радиостанции, кроме УКВ радиостанций и средств спутниковой связи. Исключение составляют случаи, когда судно находится в опасности, передает сообщение для предотвращения несчастия или оказывает помощь другим терпящим бедствие судам.

7.7. Судно, ошвартованное у причала может использовать спутниковую и радиосвязь на УКВ в случае, если связь с абонентом через береговую телефонную сеть невозможна.

7.8. Запрещается на канале УКВ-связи, предназначенном для регулирования движения судов, вести переговоры, не относящиеся к регулированию движения.

8. Грузовые операции в морском порту Тамань

8.1. Грузовые операции в Порту. Опасные грузы.

8.1.1. Прием судов в Порт для выполнения грузовых операции производится только после предварительного согласования захода судна с ИГПК.

Причалные сооружения

Таблица 3
Назначение

№№ причала	Расположение, номер пикета на оси эстакады	Длина, м	Глубина, м	Оборудование, производительность	Тип принимаемых судов	Назначение
ЗАО «ТОЛЬЯТТИАЗОТ»						
1 строящийся	№ 92 на оси эстакады	285	13.5	Стендеры: - аммиак 2300 м ³ /час - метанол 2х1200 м ³ /час	Газовозы, химовозы DWT до 45 000т	Для перегрузки сжиженных газов
2 проектируемый	№ 76 на оси эстакады	270	13.0	Ленточный перегружатель 1000 м ³ /час	Сухогрузы, балкеры DWT до 40 000т	Для перегрузки зерновых грузов
3 проектируемый	№ 62 на оси эстакады	270	12.5	Ленточный перегружатель 1000 м ³ /час	Сухогрузы, балкеры DWT до 40 000т	Для перегрузки навалочных грузов
7 действующих	№ 24 на оси эстакады	170	6.5	Портальный кран КПП- 40 т, SWL 40 т	Сухогрузы DWT до 5 500т	Для перегрузки генеральных грузов, металлопродукции пиломатериалов, контейнеров
8 действующих	№ 22 на оси эстакады	170	6.0	Портальный кран КПП- 40 т, SWL 40 т	Сухогрузы DWT до 5 500т	Для перегрузки генеральных грузов, металлопродукции, пиломатериалов, контейнеров
13 строящийся	№ 53 на оси эстакады	220	11.5	Портальный кран КПП- 40 т, SWL 40 т	Сухогрузы DWT до 35 500т	Для перегрузки генеральных грузов, металлопродукции, пиломатериалов, контейнеров
14 строящийся	№ 55 на оси эстакады	220	12.0	Портальный кран КПП- 40 т, SWL 40 т	Сухогрузы DWT до 35 500т	Для перегрузки генеральных

щийся

грузов,
металлопродук-
ции,
пиломатериалов
, контейнеров

ООО «ОТЭКО-Терминал»

1	С юго-восточной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 963.42 м от ее корня	70	8.0	Стендер – 600 м ³ /час	Танкер типа «Волгонефть» DWT 4 800т Плавбункеровщик Проект № 610 DWT 3 448т	Для перевалки нефти и нефтепродуктов
2	С северо-западной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 963.42 м от ее корня	170	8.0	Стендер – 600 м ³ /час	Танкер типа «Волгонефть» DWT 4 800т Плавбункеровщик Проект № 610 DWT 3 448т	Для перевалки нефти и нефтепродуктов
3	С юго-восточной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 1295.42 м от ее корня	200	9.7	Стендер – 1100 м ³ /час	Газовоз проект НГ-20 DWT 23 469т Газовоз проект НГ-12 DWT 9 551т Газовоз проект НГ-6 DWT 5 771т Газовоз проект НГ-2 DWT 2 514т	Для перегрузки сжиженных углеводородных газов (пропан, бутан)
4	С северо-западной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 1295.42 м от ее корня	200	9.7	Стендер – 1100 м ³ /час	Газовоз проект НГ-20 DWT 23 469т Газовоз проект НГ-12 DWT 9 551т Газовоз проект НГ-6 DWT 5 771т Газовоз проект НГ-2 DWT 2 514т	Для перегрузки сжиженных углеводородных газов (пропан, бутан)

5	С юго-восточной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 1760.42 м от ее корня	329	11.8 (14.5 после проведения дноугл. работ)	Стендер – 4000 м ³ /час	Танкер проект НО-100 DWT 100 000т Танкер проект НО-40 DWT 40 727т	Для перегрузки нефти и нефтепродуктов
6	С северо-западной стороны технологической площадки на подъездной соединительной эстакаде на расстоянии 1760.42 м от ее корня	329	11.8 (14.5 после проведения дноугл. работ)	Стендер – 4000 м ³ /час	Танкер проект НО-100 DWT 100 000т Танкер проект НО-40 DWT 40 727т	Для перегрузки нефти и нефтепродуктов
Гавань Порто-флота и причалы базы мор-спец-подразделения	От корня подъездной соединительной эстакады на расстоянии до линии кордона 640.0 м в С-СЗ направлении	330	6.5		Многоцелевое буксирно-пожарное судно с усилием на гаке тс, П2В. Буксир-кантовщик с усилием на гаке 50 тс, П2В. Буксир-кантовщик с усилием на гаке 20 тс, П2В. Буксир-кантовщик с усилием на гаке 10 тс, П2В. Бункеровщик топливом (DWT-3 000т). Бункеровщик водой (DWT-600т). Сборщик льяльных вод (DWT- 500т). Нефтемусоросборщик (DWT-40т). <u>ОАО</u> <u>«Тольяттиазот»</u> Буксир-	Для отстоя служебно-вспомогательного флота и размещения на образованной территории средств обеспечения их экологическую безопасность, а так-же прием судов и производство перегрузочных работ. Посадка и высадка пассажиров. Спуск и подъем бонов, приемка мусора и отходов с судов и т.д.

кантовщик
«Азот»,
проект 90600.
Буксир-
кантовщик
«Тольятти»,
проект 04983.
Лоцманский
катер «Амо».
Самоходный
плавкран
«Севастополец-
3» 140 т.
Морской буксир
«Сестрорецк»

Выносное причальное устройство во (ВПУ)	На расстоянии 11350 м к Ю-ЮЗ от головы эстакады.	R-415 зона повыш. опасн. R-850 зона маневриров. танкера R-1115 зона организации якорн. стоянок	22			Для погрузки нефти
Причал № 1 ООО «Пищевые ингредиенты»	Длинна подходной эстакады-649,65.	176,20	5,5	Стендер-600 м ³ /час	Танкер тип «Армада» DWT-6400т.	Для перегрузки Пальмового Масла.

8.1.2 Грузовые операции с импортными и экспортными грузами производятся только после получения разрешения от КПП ПС ФСБ России и ФТС России. Организация, эксплуатирующая причал, должна оповестить КПП ПС ФСБ России и ФТС России не позднее, чем за 2 часа до начала работ.

8.1.3. Погрузочно-разгрузочные операции с опасными грузами в Порту осуществляются стивидорными компаниями, лицензированными должным образом. Сведения о причальных сооружениях Порта приведены в таблице № 3

8.1.4. Решение о ввозе опасного груза в Порт принимается капитаном Порта на основании заявки, согласованной с отделом морской безопасности.

8.1.5. Капитан Порта имеет право отказать от опасных грузов, предназначенных для временного хранения в Порту или транзита, если считается, что наличие таких грузов представляет опасность для жизни и имущества ввиду состояния грузов, состояния тары, условий перевозки или условий хранения в Порту.

8.1.6. Если какой-либо опасный груз, находящийся в пределах Порта, представляет собой явную опасность, капитан Порта вправе удалить либо отдать распоряжение об удалении такого

груза или любого судна, грузового места, грузового контейнера, транспортного средства или любой другой транспортной единицы с таким грузом.

8.1.7. Уведомление о прибытии опасного груза в Порт должно быть подано морским агентом не позднее, чем за 24 часа до прибытия. Растительные грузы, подвергнутые фумигации, также относятся к опасным грузам.

8.1.8. Участники транспортировки опасных грузов – грузовладелец, экспедитор и агент должны оформить все документы и сертификаты, имеющие отношение к опасным грузам, в соответствии с Кодексом ММОГ и национальными или международными требованиями, применяемыми к соответствующим видам транспорта, обеспечить чтобы опасные грузы были надлежащим образом идентифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками опасности или предупреждающими знаками согласно требованиям Кодекса ММОГ.

8.1.9. Все грузовые операции, связанные с переработкой опасных грузов у причалов Порта, должны предварительно согласовываться со всеми участниками обработки опасных грузов.

8.1.10. При погрузке опасных грузов предварительный грузовой план, сертификат о характеристиках груза на момент погрузки, декларация о транспортных характеристиках и условиях безопасной перевозки навалочного груза (Декларация об опасном грузе), выданная признанной организацией, информация о грузе и другие необходимые сертификаты предоставляются морским агентом в ИГПК до начала погрузки.

8.1.11. В случае, если на судне ведутся работы с опасными грузами, бункеровка судна топливом запрещается. В остальных случаях, грузовые работы должны быть приостановлены на время проведения шланговых операций.

8.1.12. Судно с опасным грузом в течение всего времени стоянки в Порту должно держать судовую энергетическую установку в постоянной готовности для обеспечения немедленного отхода от причала.

8.1.13. Судно, предназначенное для перевозки опасных грузов в упакованном виде, должно иметь на борту Документ о соответствии как подтверждение, что судно отвечает специальным требованиям к судам, перевозящим опасные грузы согласно правилу II-2/54 Конвенции СОЛАС.

Документ о соответствии указывает также классы опасных грузов, которые могут перевозиться на палубе и в каждом отсеке.

8.1.14. Капитан судна и оператор причала должны иметь в своем распоряжении следующую информацию:

- описание опасных грузов в соответствии с разделом 9 Общего введения Кодекса ММОГ (Декларация об опасном грузе);
- особенности специального оборудования, необходимого для безопасной обработки опасных грузов;
- перечень действий, которые должны быть предприняты при разливе или утечке груза, оказание помощи при случайном контакте с грузом, противопожарные меры и соответствующие средства пожаротушения.

8.1.15. Нахождение людей и автотранспорта, не связанных с выполнением грузовых операций, в зоне погрузки (разгрузки) грузов запрещается.

8.1.16. Ввоз в Порт и на перегрузочные комплексы навалочных грузов разрешается только после получения от отправителя груза декларации о свойствах груза и пригодности его к морской перевозке, а также особенностях его погрузки и штивки.

8.1.17. Погрузка навалочных грузов на судно должна производиться только при наличии сертификатов на груз в соответствии с «Правилами погрузки незерновых навалочных грузов».

8.1.18. До начала погрузки навалочных грузов капитан судна обязан:

- разработать грузовой план с указанием на количество требуемого груза, распределение его по трюмам, схема погрузки, количество груза в каждой партии, при условии, что судно имеет достаточную информацию для подготовки такого плана (см. Резолюцию Ассамблеи ИМО А.862(20) от 27.11.97 года пункт 3.2.1.2.2.) и передать его в ИГПК;

- обеспечить условия для того, чтобы Лист контроля безопасности был заполнен совместно с представителем терминала;

- обеспечить, чтобы погрузка или выгрузка, а также балластировка осуществлялись под руководством ответственного лица руководящего состава судна;
- не начинать погрузку до того, как «Декларация об опасном грузе» не будет передана на борт судна;
- согласовать с представителем терминала вопрос о штивке груза;
- согласовать с представителем терминала действия, которые следует предпринять в дождливую погоду или в случае каких-либо других изменений погодных условий;
- принять меры для предотвращения попадания, просыпавшегося в процессе погрузки груза в воду.

8.1.19. Во время погрузки капитан судна и представитель терминала обязаны осуществлять непрерывный контроль за ходом погрузки, а также обеспечить постоянную связь судна с терминалом. В случае, если в соответствии с условиями перевозки требуется фумигация груза, необходимо уточнить время и место проведения фумигации, а также меры безопасности при обращении с грузом после его обработки.

8.1.20. В случаях, предусмотренных требованиями руководящих документов, грузоотправитель (капитан) обязан обеспечить контроль за состоянием груза в процессе погрузки и выпуск сертификата по форме, прилагаемой к Декларации о грузе.

8.1.21. Выполнение грузовых операций в Порту при скорости ветра более 11 м/с, высоте волны 2м. и более **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

8.1.22. Выполнение грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами разрешается при наличии у компаний-операторов собственных, оснащённых техническими средствами формирований (подразделений) или при наличии заключённых договоров со специализированными аварийно-спасательными формированиями, выполняющими работы по ликвидации разливов нефтепродуктов, аттестованных в установленном порядке.

8.1.23. Подготовка танкера к грузовым и балластным операциям производится в соответствии с «Общим и специальным правилам перевозки наливных грузов 7-М», изд. 1997 года и «Международным руководством по безопасности нефтяных танкеров и терминалов» (5 издание Международного союза морских нефтяных компаний). (Рекомендациями по манифольдам нефтяных танкеров и подсоединенному оборудованию).

8.1.24. При грузовых операциях владелец (арендатор) причала и капитан судна должны обеспечить исключение попадания груза в воду. Обо всех случаях падения груза за борт на акватории Порта капитан судна должен немедленно информировать ИГПК.

8.1.1. Особенности плавания и стоянки для судов– газовозов, судов— химовозов и танкеров в морском порту Тамань.

8.1.1.1. Суда–газовозы, заходящие в Порт должны соответствовать требованиям «Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом» (IGC Code).

8.1.1.2. Суда–химовозы, заходящие в Порт должны соответствовать требованиям «Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом» (BCN Code).

8.1.1.3. Капитаны судов – газовозов, судов — химовозов и танкеров до захода в Порт в первоначальной информации обязаны сообщить капитану порта об техническом состоянии корпуса, механизмов, грузовых систем и газоанализирующих устройств судна.

8.1.1.4. Проводка судов — газовозов, судов — химовозов, танкеров в грузу или балласте в Порт и в обратном направлении осуществляется в сопровождении не менее двух буксиров.

Сопровождение и швартовка судов-газовозов, судов - химовозов, танкеров должны осуществляться буксирами, имеющими исправные противопожарные средства и снабжение соответствующее значениям FF1,FF2,FF3WS, исправные УКВ радиостанции в искрозащищенном исполнении, изолирующие воздушные дыхательные аппараты для всего экипажа на борту.

Экипаж должен быть обучен безопасным методам работы на судах-газовозах, судах-химовозах, танкерах.

8.1.1.5. Танкеры, прибывающие на нефтетерминалы, должны иметь достаточное количество балласта или груза (не менее 30% летнего дедвейта) и дифферент, необходимый для безопасного маневрирования, его величина не должна превышать 1,0% наибольшей длины. Винт и перо руля должны быть погружены в воду полностью. Высота надводного борта не должна превышать 15 метров от поверхности моря.

8.1.1.6. Территория накопительных площадок, причалов, грузовой эстакады и акватория шириной 50м, примыкающая к этим причалам, при нахождении у причалов судов-газовозов/химовозов, танкеров или накоплении на причалах, площадках опасного груза, является опасной зоной. Вход в опасную зону всем судам и плавсредствам возможен только с разрешения ИГКП. Опасная зона на причале должна быть обозначена предупреждающими надписями и хорошо освещена в ночное время суток.

8.1.1.7. Въезд любого автотранспорта в опасную зону во время проведения грузовых операций запрещен.

8.1.1.8. Во время стоянки судов-газовозов, судов-химовозов, танкеров у причалов запрещается держать швартовные концы на автоматических лебедках в автоматическом режиме работы.

8.1.1.9. Судам-газовозам, судам-химовозам и танкерам работы с выводом из эксплуатации главного двигателя, рулевого или якорного устройства разрешаются только на якорных стоянках, что должно быть предварительно согласовано с капитаном Порта. В этих случаях судно обязано заказать буксир, который должен находиться у борта судна и нести радиовахту на 16 канале УКВ.

8.1.1.10. До начала грузовых операций капитан судна и оператор терминала должны:

- согласовать в письменном виде технологию перегрузки, включая максимальные начальные и конечные интенсивности погрузки;
- заполнить и подписать соответствующий Лист контроля безопасности на судне и берегу, содержащий перечень основных мер безопасности, которые следует предпринять до и во время грузовых операций, установить надежную радиосвязь, согласовать запасные виды связи;
- согласовать в письменном виде действия, которые следует предпринять в случае возникновения аварийных ситуаций во время грузовых операций;
- представить в ИГКП, утвержденный капитаном судна предварительный грузовой план.

8.1.1.11. До начала грузовых операций на судне — химовозе, судне-газовозе и танкере капитан судна должен иметь на борту, а оператор терминала должен представить в ИГКП «Декларацию о транспортных характеристиках и условиях безопасной погрузки опасных грузов» в соответствии с документами, предписанными Правилем 5 Части А Главы VII Конвенции СОЛАС-74, а также «Сертификат о свойствах опасных грузов» на момент погрузки, выданный признанной компетентной организацией или ее представителем в Порту.

8.1.1.12. Капитану судна, подошедшего к терминалу для погрузки, необходимо удостовериться в том, что на его судне были проведены подготовительные мероприятия в целях обеспечения безопасности танкера в процессе предполагаемой грузовой операции. Кроме того, капитан судна обязан лично удостовериться в том, что оператор терминала так же провел соответствующую подготовку по обеспечению безопасности работ на терминале. Точно также на терминале необходимо проверить выполнение своих собственных подготовительных мероприятий, кроме того, представитель терминала должен удостовериться в том, что на танкере были проведены соответствующие проверки и выполнены подготовительные работы. При отступлении от требований Листа контроля безопасности начинать грузовые операции **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

8.1.1.13. До начала грузовых операций корпус судна-газовоза, судна-химовоза и танкера (если нет изолирующего фланца) необходимо заземлить, о чем должен быть составлен двухсторонний акт, подписанный представителями судна и терминала.

Судовой персонал, осуществляющий грузовые и балластные операции, должен постоянно находиться на грузовой палубе с мобильными пожаробезопасными средствами радиосвязи в районе грузовых стендеров и быть готовым немедленно выполнить указание

мастера по наливу, в случае необходимости, дать команду об экстренной остановке грузовых или балластных операций.

8.1.1.14. Подход и швартовка любых судов к судам - газозам/химозам, стоящим под грузовыми операциями, а также грузовые операции и операции по подготовке танков и береговых емкостей во время грозы **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.

8.1.1.15. Между лицом командного состава, ответственным за грузовые операции, и представителем стивидорной компании (оператором терминала) должна быть обеспечена надежная связь. При работе с экипажами судов под иностранным флагом, стоящих под грузовыми операциями, представитель стивидорной компании (оператор терминала) должны владеть английским языком.

8.1.1.16. Капитан судна — газоза, судна-химоза, танкера и администрация газового/химического, нефтеналивного портового терминала при возникновении на судне, причале или в других местах порта нештатных ситуаций должны:

- при возникновении нештатных ситуаций на причалах порта, примыкающих к территории и акватории газового/химического, нефтеналивного портового терминала, прекратить грузовые работы на терминале, обрабатываемое судно должно экстренно готовиться к отходу и действовать в соответствии с распоряжениями ИГПК.

- при возникновении аварийной ситуации на причале газового/химического, нефтеналивного терминала, прекратить грузовые операции на соседних и расположенных по ходу возможного движения аварийного судна причалах. Обрабатываемые у данных причалов суда должны экстренно готовиться к немедленному отходу и действовать в соответствии с распоряжениями ИГПК.

8.1.1.17. Перед началом балластных и грузовых операций танкер должен быть подготовлен в соответствии с требованиями «Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов» (ISGOTT).

8.1.1.18. Танкер, выполняющий грузовые операции на терминале, должен быть готов к немедленному отходу от причала. Для обеспечения этого:

- главный двигатель и рулевое устройство должны быть в постоянной готовности;
- на баке и на корме должны быть закреплены и приспущены до воды стальные буксирные тросы с заплетенными огонами;
- на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа. Не допускается одновременное отсутствие на судне капитана и старшего помощника, старшего и второго механиков.

8.1.1.19. При проведении грузовых операций с нефтепродуктами на ВПУ и у причалов, грузовых операций с судами –газовозами, химозами, состав сил и средств обеспечения пожарной и экологической безопасности должен соответствовать требованиям Российского законодательства, плану ЛАРН, ПЛАС компании оператора и находиться в готовности к немедленным действиям-

8.1.2 Бункеровка судов.

8.1.2.1. Бункеровка судов осуществляется согласно «Международному руководству по безопасности нефтяных танкеров и терминалов» (5 издание Международного союза морских нефтяных компаний) и «Общим и специальным правилам перевозки наливных грузов 7-М», изд. 1997 года.

8.1.2.2. Операции по бункеровке судов на акватории Порты должны быть заранее, до подхода бункеровщика, включены в суточный план швартовных операций, согласованы с оператором терминала. До положительного решения вопроса о бункеровочных операциях работа бункеровщика на акватории Порты **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

8.1.2.3. Бункеровка всех судов производится от бункеровочных стендеров или со специально оборудованных судов-бункеровщиков. Операции с нефтепродуктами с автотопливоправщиков производятся только на специально оборудованных причалах терминала, согласованных должным образом с компетентными органами.

Бункеровочные операции во время грузовых операций с опасными или палубным грузами, а при бункеровке с автоцистерн, независимо от рода груза, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**.

Бункеровка и снабжение судов-газовозов, химовозов и танкеров производится только до начала или после окончания грузовых операций у причалов или на рейде. Бункеровка танкеров у ВПУ **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Бункеровка судов на внешнем рейде производится при благоприятных погодных условиях бункеровщиками, имеющими на борту в немедленной готовности технические средства локализации разлива нефти и подтверждение о готовности технических средств обеспечения аварийно-спасательного формирования на несение аварийной готовности к действиям по ликвидации разлива нефти.

8.1.2.4. Подход бункеровщика к судну разрешается при скорости ветра не более 12 м/сек.

8.1.2.5. Все суда-бункеровщики, производящие работы, должны удовлетворять следующим требованиям:

- весь экипаж должен быть обеспечен исправными изолирующими воздушными дыхательными аппаратами одобренного типа;
- каждый член экипажа должен быть обучен безопасным методам работы и защиты при обслуживании танкеров, судов-газовозов, химовозов;
- главный двигатель бункеровщика должен находиться в постоянной готовности к даче хода, а искрогашение включено;

8.1.2.6. Бункеровка судна запрещается, если на нем неисправна хотя бы одна из стационарных систем пожаротушения.

8.1.2.7. При проведении бункеровочных операций на рейде и у причалов, состав сил и средств обеспечения пожарной и экологической безопасности должен соответствовать требованиям Российского законодательства, плану ЛАРН бункеровочной компании и находиться в готовности к немедленным действиям по ликвидации разлива нефти, выставление боновых заграждений обязательно.

8.1.2.8. Судно, имеющее на борту опасный груз или занятое бункеровочными операциями, должно выставлять сигналы: днём - поднимать флаг "Браво" Международного свода сигналов; ночью - выставлять красный огонь, видимый не менее 2-х миль по всему горизонту

9. Безопасность и сохранность сооружений на акватории и территории порта Тамань.

9.1. О порядке, охране и движении на территории Порта.

9.1.1. Территория и акватория Порта в установленных границах являются режимной зоной и находятся под контролем КПП ПС ФСБ России и Линейного отдела внутренних дел на транспорте (ЛОВДТ). Организация пропускного режима в Порту определена «Инструкцией о режиме в пункте пропуска «Морской порт Тамань».

9.1.2. Охрана стоящих в Порту судов и находящихся на них грузов возлагается на экипажи судов, судовладельцев или фрахтователей.

9.1.3. Вход отдельных лиц и въезд автотранспорта на территорию Порта разрешается только по пропускам.

9.1.4. Вывоз грузов с территории Порта разрешается при предъявлении оформленных должным образом сопроводительных документов.

9.1.5. Вход (выход) членов экипажей российских судов, стоящих в Порту, разрешается по паспортам или удостоверениям личности и подписанной капитаном судна судовой роли, представленной в бюро пропусков.

9.1.6. Посещение российских судов лицами, не являющимися членами экипажей судов, осуществляется с разрешения капитана судна по документам, удостоверяющим личность, и дополнительной судовой роли или по временным пропускам, выдаваемым в бюро пропусков.

9.1.7. Выход на берег членов экипажей иностранных судов, стоящих в Порту, разрешается по специальным пропускам, выдаваемым КПП ПС ФСБ России при наличии документов, удостоверяющих личность.

9.1.8. Проход на иностранные суда лиц, не являющихся членами экипажей, за исключением должностных лиц, разрешается по специальным пропускам КПП ПС ФСБ России при наличии документов, удостоверяющих личность.

9.1.9. Пропуск на иностранные суда должностных лиц осуществляется по предъявлению служебного удостоверения и пропуска установленной формы. Операторы причалов обязаны обеспечить беспрепятственный проезд автотранспорта ИГПК, подход катеров АМП Тамани и пропуск ее сотрудников по служебным удостоверениям на территорию портовых средств и к судам, стоящим у причалов.

9.1.10. Движение автомобильного транспорта по территории Порта разрешается со скоростью не более 20 км/час.

9.1.11. Рыбная ловля на акватории Порта, купание с причалов Порта, берегоукреплений и молов, с борта судов, стоящих у причалов, а также катеров, шлюпок и плотов, запрещается.

9.1.12. Хранение на территории и базирование на акватории Порта маломерных судов, принадлежащих физическим лицам, запрещается.

9.1.13. Владельцы складских помещений обязаны содержать в исправном состоянии проезжие дороги, ведущие к складам, ежедневно очищать их от мусора, грязи, снега и т.п. и вывозить снег и мусор своими силами в специально отведенные места.

9.1.14. При прохождении кабельных трасс и трубопроводов через внутреннюю акваторию Порта их владельцы обязаны обозначать места их расположения стандартными предупредительными знаками.

9.2. Противопожарный режим в Порту.

9.2.1. Контроль организации противопожарного режима на судах и соблюдения правил противопожарной безопасности в Порту осуществляет отдел морской безопасности.

9.2.2. На судах, стоящих у причала, должны быть вывешены на видном месте стояночное расписание по тревогам и указатели расположения ближайшего телефона.

9.2.3. Юридические и физические лица, находящиеся на территории Порта, экипажи судов, находящихся в акватории Порта, должны соблюдать требования Правил пожарной безопасности и требования Временных рекомендаций. При обнаружении признаков пожара - немедленно сообщать по телефону 01, и ИГПК, принимать меры по эвакуации людей и ликвидации пожара. Лица, допустившие нарушение правил пожарной безопасности на судах или береговых объектах, несут ответственность в установленном порядке.

9.2.4. Общее руководство действиями экипажа судна и подразделений, прибывших на судно для ликвидации пожара и спасения людей, осуществляет капитан судна или лицо его замещающее.

9.2.5. Обязанности руководителя тушения пожара могут быть переданы старшему пожарному начальнику, руководителю пожарной части терминала в следующих случаях:

- по просьбе судовладельца;
- по указанию капитана Порта;
- по просьбе капитана аварийного судна (лица, исполняющего его обязанности).

9.2.6. Сообщение о пожаре с судов, стоящих на рейде, передается в ИГПК по радио на УКВ, канал 16.

9.2.7. Производство огневых работ на судах-газовозах, химовозах, танкерах и бункеровщиках - запрещены.

9.2.8. Все грузовые операции, связанные с погрузкой (перегрузкой) опасных грузов, должны выполняться только с разрешения ИГПК.

9.2.9. Производство огневых работ на судах, стоящих у причалов порта и на рейде, допускаются только с разрешения капитана порта после оформления наряда-допуска,

согласованного с ОМБ. Производство огневых работ на береговых объектах допускается после оформления наряда-допуска, согласованного с объектовой пожарной охраной или органами Государственного пожарного надзора.

9.2.10. Запрещается загромождать пожарные проезды и проходы к пожарным гидрантам, пожарным водоемам, зданиям и сооружениям.

9.2.11. Курение на территории Порта, кроме мест, специально для этого отведенных, оборудованных и обозначенных специальными указателями, запрещается.

9.2.12. Автотранспорт, предназначенный для перевозки опасных грузов, должен иметь соответствующее разрешение и быть оборудованным огнетушителями и искрогасительными устройствами промышленного производства на выхлопных трубах.

9.2.13. Складирование грузов на дорогах и в проходах, на расстоянии менее 2 метров от железнодорожных и крановых путей, менее 3-х метров от кордонов причалов и 4-х метров вокруг складских помещений, а также в местах забора воды пожарными автомобилями, у пожарных водоисточников запрещается.

9.2.14. Для противопожарного обеспечения на нефтеналивных терминалах, причалах СУГ, причалах перевалки химических грузов, установлено круглосуточное дежурство буксиров с символами классов FF3WS, FF2 или FF1. Конкретное место стоянки определяет капитан буксира по согласованию с ИГПК исходя из расстановки танкеров у причалов и погодных условий. Буксиры остаются в готовности все время, пока судно-газовоз, судно-химовоз или танкер находится у причала терминала. Буксир должен нести постоянную радиовахту на 16 канале УКВ и соответствовать всем требованиям, которые предъявляются к плавсредствам, обслуживающим эти суда. На ВПУ организуется постоянное дежурство буксирно-пожарного судна, САР. Силы и средства ЛАРН должны быть в готовности к немедленному действию.

9.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений на территории и акватории Порта.

9.3.1. Строительство или реконструкция (ремонт) перегрузочных комплексов, гидротехнических сооружений, производство дноуглубительных работ и отсыпки на акватории порта допускается только в соответствии с планами, согласованными с капитаном Порта и в соответствии с проектной документацией, согласованной с контролирующими природоохранными органами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, независимо от того, кто выступает заказчиком и является владельцем или арендатором объекта.

По окончании работ район строительства (реконструкции, ремонта) должен быть очищен от строительных отходов, грунта и т.п., благоустроен и предъявлен администрации Порта.

9.3.2. Сооружения, находящиеся на территории и акватории Порта, должны иметь технические паспорта.

9.3.3. Установка и работа земснаряда на акватории Порта производится после согласования плана работ с ИГПК. При согласовании плана багер-мейстер предъявляет капитану Порта схему расположения рабочих тросов и якорей, а также согласованное с природоохранными органами место свалки грунта.

Время начала и окончания работ должно быть согласовано с капитаном Порта.

9.3.4. Всякое затонувшее или брошенное на акватории Порта судно или другие объекты, представляющие опасность для мореплавания, должны быть подняты или удалены с акватории Порта в срок, установленный капитаном Порта.

9.3.5. Организация и лица, имеющие разрешение на производство в Порту строительных или иных видов работ, обязаны предоставить капитану Порта материалы, необходимые для последующей корректуры карт и навигационных пособий, в срок не более двух месяцев после завершения работ.

9.3.6. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, средство навигационного оборудования, причал или его кранцевую защиту обязан немедленно сообщить об

этом в ИГПК. Повреждение оформляется актом, составленным представителем техотдела АМП Тамань, инспектором ИГПК, капитаном судна, лоцманом и представителем оператора причала (стивидорной компании).

Возмещение ущерба, связанного с повреждением гидротехнического сооружения, портового оборудования или СНО, осуществляется за счет виновной стороны.

9.4 Водолазные работы в Порту.

9.4.1. Водолазные спуски и работы в Порту могут производиться только с разрешения капитана Порты, после предварительного согласования с диспетчером терминала и должностным лицом ответственным за охрану портового средства. Физические и юридические лица обязаны не позднее чем за 24 часа согласовать с капитаном порта место и время подводных спусков в границах акватории Порты. Водолазные спуски и работы вносятся в суточный план швартовых операций отдельным разделом. Дежурный инспектор ГПК производит оповещение судов о проводимых в Порту водолазных работах, режиме плавания и стоянки судов в местах проведения водолазных работ.

9.4.2. Водолазные работы в Порту выполняются с соблюдением следующих правил:

- во время выполнения работ на судне (водолажном катере) поднимаются сигналы в соответствии с требованиями пункта (е) Правила 27 МППСС-72;
- подход и швартовка судов к водолажному катеру или судну, у борта которого ведутся водолазные работы, запрещается;
- отдавать якоря разрешается не ближе 100 метров от места проведения водолазных работ;
- работа гребных винтов на судне, у борта которого ведутся водолазные работы, запрещается;
- все суда при подходе к месту проведения водолазных работ обязаны уменьшить скорость до минимальной, при которой оно может безопасно управляться, и следовать с особой осторожностью;
- водолазные работы должны быть немедленно прекращены по требованию капитана Порты;
- выполнение водолазных работ запрещается при:
 - а) скорости ветра более 12 м/с и (или) волнении моря более 2-х баллов;
 - б) глубине под килем осматриваемого судна менее 2-х метров;
 - в) видимости менее 5 кбт;
 - г) выполнении на судне грузовых операций.

Капитан морского порта Тамань

М.Н. Мигда