ЕвроХим

Общество с ограниченной ответственностью «ЕвроХим Терминал Усть-Луга»

Приложение
к Приказу ООО «ЕТУ»
от 01.08.2024 г № 172/24

Введено в действие с 01.08.2024 г

ОПЕРАЦИОННОЕ РУКОВОДСТВО

ПО ОБРАБОТКЕ СУДОВ КОМПЛЕКСА ПО ПЕРЕВАЛКЕ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ

Версия 1

Кингисепп
2024

Сводная информация

Наименование	Операционное руководство по обработке судов Комплекса по перевалке наливных грузов
Разработчик (ФИО, должность)	Клименко А.С., Старший диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов
Версия	1

Регистрация изменений

Версия	Дата введения	Основание
1	с 01.08.2024 г	Приказ от 01.08.2024 г №172/24

Оглавление

№ п/п	Наименование раздела	№ листа
1	**ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**	5
2	**ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ**	5
2.1	Местоположение Терминала	6
2.2	Часовой пояс	7
2.3	Приливы и отливы, плотность воды	8
2.4	Навигационные карты и книги	8
2.5	Портовые сооружения	9
2.6	Рабочие языки	9
2.7	Соответствие международным стандартам	9
3	**УСЛОВИЯ ДЛЯ ЗАХОДА И ОБРАБОТКИ СУДНА**	9
3.1	Общая информация	9
3.2	Нотис о прибытии	11
3.3	Точка встречи лоцмана, лоцманская проводка	12
3.4	Связь с СУДС во время подхода.	13
3.5	Ледокольная проводка	15
3.6	Погодные и технические условия для захода в Порт и отход из Порта	17
3.7	Максимальные размеры судна и осадки	17
3.8	Характеристики сооружения и причальное устройство Терминала	17
3.9	Буксиры и требования к буксирам	18
4	**ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ**	19
4.1	Требования к безопасности при обработке судов	19
4.2	Обеспечение безопасности швартовых операций	20
4.3	Ограничения для проведения погрузочных операций	20
4.4	Погодные критерии проведения швартовых работ и стоянки у причала	21
4.5	Персонал, ответственный за погрузку	21
4.6	Связь, радиоконтакты и каналы/частоты УКВ/ОВЧ	22
4.7	Подготовка к проведению грузовых операций и проведение грузовых операций	22
4.8	Контрольный перечень вопросов по безопасности на судне и берегу (ISGOTT 6 Ship Shore Checklists)	22
4.9	Учет стояночного времени	23
4.10	Требования по осуществлению доступа на судно/берег	23
4.11	Правила Терминала в отношении курения	24
4.12	Опасные свойства аммиака	24
4.13	Требования к соединительному оборудованию для перекачки груза	25
4.14	Разрешение на проведение грузовых операций.	25
4.15	Ограничения при стоянке у причалов под погрузкой	25
4.16	Ограничения при стоянке у причала в условиях низких температур	26
4.17	Перетяжка, смещение судна вдоль причала	26
4.18	Остановка грузовых операций	26
4.19	Обращение с балластом	27
4.20	Зачистка танков	27
4.21	Вход в танки	27
4.22	Инспекция танков	27
5	**ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА**	27

5.1	Меры по охране портового средства	27
5.2	Обеспечение готовности судна при чрезвычайных ситуациях	28
5.3	Противопожарная готовность и процедуры по противопожарным мероприятиям	28
5.4	Порядок аварийной остановки работ	29
5.5	Метеорологическая информация	29
5.6	Высота и время приливов и отливов	30
5.7	Использование оборудования, искробезопасность	30
6	**СОБЛЮДЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ**	31
6.1	Требования по предотвращению загрязнения акватории Порта / Терминала	31
6.2	Контроль за сливом балластной воды	32
6.3	Вывоз мусора	33
6.4	Паровые эмиссии	33
7	**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТРЕБОВАНИЯ**	33
7.1	Политика Терминала в отношении наркотических средств и алкоголя	33
7.2	Ремонт судна у причала	33
7.3	Остойчивость судна	34
7.4	Снабжение судна судовыми запасами	34
7.5	Мероприятия по бункеровке	34
Приложение № 1	Требование к посадке лоцмана	35
Приложение № 2	Меры предосторожности для судов, находящихся у причала	36
Приложение № 3	Схема рекомендованной швартовки судна накопителя и судна отвозчика вторым бортом	37
Приложение № 4	Пожарный нотис	39
Приложение № 5	Памятка по безопасности	40
Приложение № 6	Соглашение о разрешенных местах для курения	41
Приложение № 7	Соглашение о порядке погрузочно-разгрузочных работ	42
Приложение № 8	Образцы печатей представителя Терминала	43
Приложение № 9	Учет стояночного времени, Таймшит	44

1. ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Термины (сокращение)	Определение
Терминал	Комплекс по перевалке наливных грузов ООО «ЕвроХим Терминал Усть-Луга»
ООО «ЕТУ»	ООО «ЕвроХим Терминал Усть-Луга»
Руководство	Операционное руководство по обработке судов
ISGOTT	Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов
SIGTTO	Принципы обращения со сжиженным газом на судах и терминалах
ОСПС	Международный Кодекс по охране судов и портовых средств
ЭКНИС - ECDIS	Электронно-картографическая навигационно-информационная система
IHO	Международная гидрографическая организация
ANSI	Американский национальный институт стандартов
ИГПК	Инспекция государственного портового контроля филиала ФГБУ «АМП Балтийского моря» в МП Усть-Луга
VPQ	Вопросник по инспекции судна
Номер IMO / ИМО	Уникальный идентификатор судна, присвоенный Международной морской организацией
ИНМАРСАТ	Международная организация морской спутниковой связи Инмарсат (International Maritime Satellite Organization Inmarsat)
Клуб P & I	Особая форма организации морского страхования на взаимной основе между судовладельцами
СУДС	Служба управления движения судов
ТВЛ	Точка встречи лоцмана
ОВЧ	Канал связи очень высокой частоты
РСУДС	Региональная служба управления движением судов
ТФК	Точка формирования каравана
СИЗ	Средства индивидуальной защиты
ГД	Главный двигатель
ЛБ	Левый борт
ЦПУ	Центральный пост управления
УКВ	Ультракоротковолновая радиостанция
ОВЧ	Радиостанции очень высокой частоты
IGC	International Code for the construction and equipment of ships carrying liqu efied gases in bulk / Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом
СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
ЧС	Чрезвычайная ситуация
ППСК	Первая Пожарно-Спасательная Компания Ленинградской области
ТБО	Твердые бытовые отходы

2. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Настоящее Операционное руководство по обработке судов Комплекса по перевалке наливных грузов (далее – Руководство) разработано в соответствии с требованиями международных конвенций и договоров, национального законодательства (Кодексов, Законов, иных нормативно-правовых актов и правил), относящихся к эксплуатации морского транспорта, гидротехнических сооружений, а также к деятельности морских портов, включая организацию грузовых операций, обслуживание судов в портах и обеспечение промышленной, пожарной, экологической, антитеррористической безопасности, охраны труда, безопасности мореплавания, безопасности опасных производственных объектов в соответствии с рекомендациями:

- Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT);
- Принципов обращения со сжиженным газом на судах и терминалах (SIGTTO, 4е издание Liquefied Gas Handling Principles On Ships and in Terminals);
- Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (КОДЕКС ОСПС);
- Обязательных постановлений в морском порту Усть-Луга;
- Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (утв. приказом Министра транспорта России от 12 ноября 2021 №395;
- РД 31.11.81.43-83 - Правила перевозки сжиженных газов наливом специализированными судами-газовозами;
- Правил МОПОГ (Правила морской перевозки опасных грузов).

Настоящее Руководство предназначено для обязательного ознакомления Капитанов морских судов, прибывающих для обслуживания у причалов Терминала ООО «ЕТУ» (далее - Терминал), либо находящихся в акватории якорных стоянок, арендованных Терминалом, судовладельцев и фрахтователей, агентов, а также других участников процесса обслуживания морских судов и осуществления грузовых операций у причалов Терминала, либо находящихся в акватории якорных стоянок, арендованных Терминалом в целях обеспечения безопасности мореплавания, выполнения швартовных и грузовых операций.

Руководство определяет порядок и условия захода и обработки судов на Терминале, обязательно к выполнению персоналом Терминала, морских судов.

2.1. Местоположение Терминала

Морской порт расположен в юго-восточной части Лужской губы Финского залива Балтийского моря и устьевой части реки Луга. Границы морского порта установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2009 N 698-р.

Географические координаты Терминала - 59°43,38' северной широты и 028°25,76' восточной долготы.

На подходах к Терминалу, установлены районные якорные стоянки:

- Якорная стоянка N 11. Ограничена прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:
  - N 1 59°46,95' северной широты и 028°24,30' восточной долготы;
  - N 2 59°46,95' северной широты и 028°25,50' восточной долготы;
  - N 3 59°46,10' северной широты и 028°25,50' восточной долготы;
  - N 4 59°46,40' северной широты и 028°24,30' восточной долготы.

Наименьшая глубина 26 метров, грунт - глина, песок.

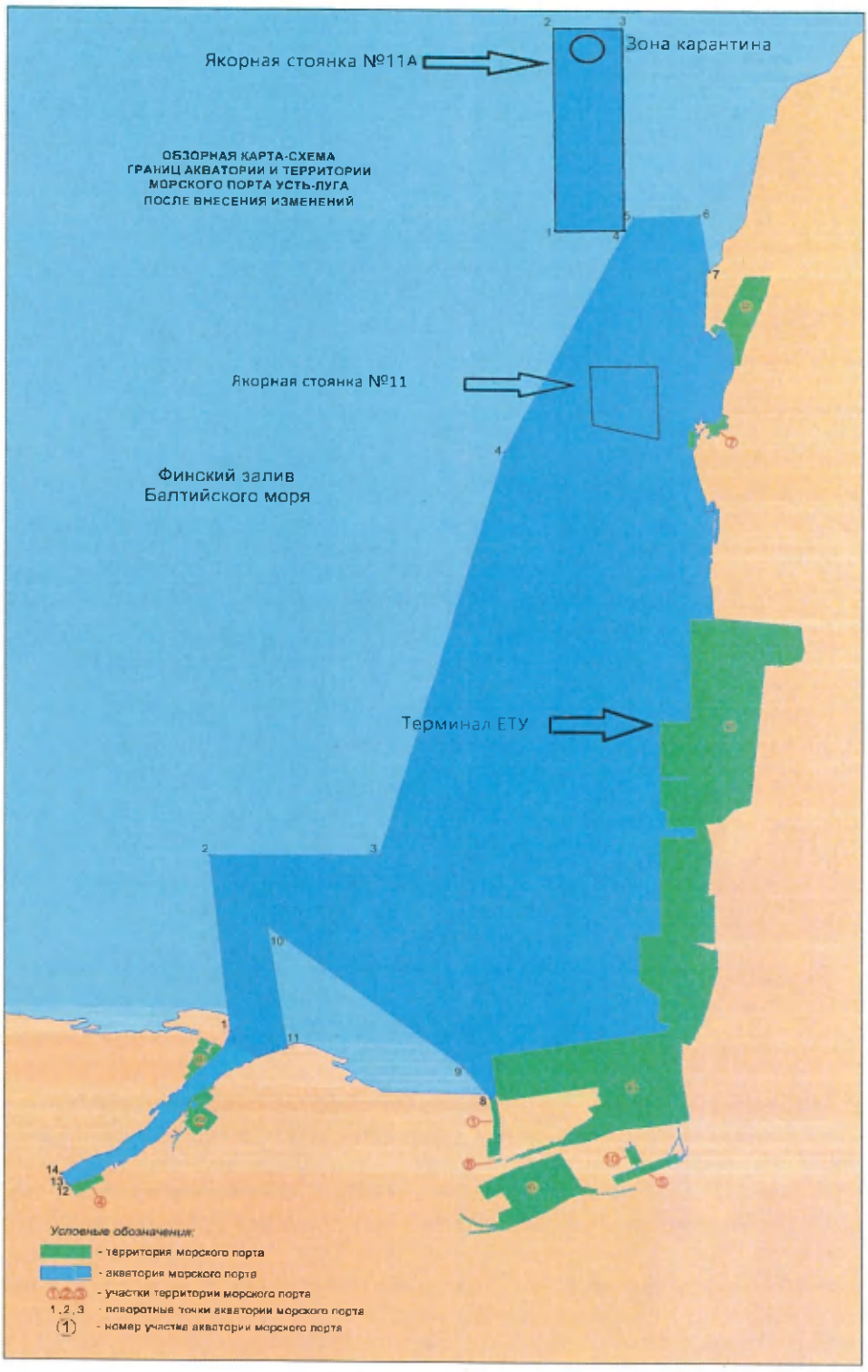
- Якорная стоянка N 11А. Ограничена прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:
  - N 1 59°48,08' северной широты и 028°24,03' восточной долготы;
  - N 2 59°49,98' северной широты и 028°24,02' восточной долготы;
  - N 3 59°49,98' северной широты и 028°25,17' восточной долготы;
  - N 4 59°49,60' северной широты и 028°25,17' восточной долготы;
  - N 5 59°48,07' северной широты и 028°24,58' восточной долготы.

Наименьшая глубина 23 метра, грунт – вязкий ил, мелкий песок.

При скорости ветров северного и северо-западного направлений более 17 метров в секунду и высоте волны свыше двух метров суда, стоящие на якорной стоянке N 11, N 11А должны покинуть морской порт.

Навигация в морском порту осуществляется круглогодично, морской порт осуществляет работу круглосуточно, имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации.

«Карта-схема границ акватории морского порта Усть-Луга с позициями якорных стоянок»



2.2. Часовой пояс

Местное время на Терминале – часовой пояс города Москвы, Российская Федерация, UTC/GMT + 03.

2.3. Приливы и отливы, плотность воды

Рисунок 2: Карта течений в Балтийском море.

Плавание судов в морском порту осуществляется в следующих гидрометеорологических условиях: преобладают ветра юго-западного и западного направлений; уровень воды подвержен непериодическим колебаниям сгонно-нагонного характера, имеет сезонные изменения: с декабря по май понижается, с июня - повышается и достигает максимальных значений в ноябре; значения уровня моря: максимальный + 146 сантиметров, минимальный - 109 сантиметров, величина приливных колебаний не превышает 20 сантиметров; высота волны может достигать 2,5 метра при штормовых ветрах северного, северо-западного направлений; течения формируются под влиянием преобладающих ветров, средняя скорость их не превышает 0,2 узла, скорость постоянного течения в реке Луга составляет 0,3 - 0,5 узла и может увеличиваться до трех узлов в период весеннего паводка; наибольшая толщина льда достигает 60 - 80 сантиметров.

Согласно данным за многолетний период 1991-2020 гг. по МГП-1 Шепелево самая соленая вода – с мая по сентябрь. В этот промежуток абсолютный максимум солености воды достиг 6,2‰ (06.1995 г.). Самая пресная вода – в феврале-апреле. В этот промежуток абсолютный минимум солености воды составил 0,0‰ (04.1996 г.).

2.4. Навигационные карты и книги

- Генеральная карта № 20100(1:2000000) – Балтийское море;

- Путевая Карта № 21001(1:500000) – Финский залив;
- Путевая Карта № 23020(1:100000) – от мыса Колганпя до острова Гогланд;
- Частная Карта № 25012(1:25000) – Лужская губа;
- Морской план № 27053(1:10000) –Лужская губа, порт Усть-Луга;
- Пособие «Огни и знаки Балтийского моря №2201 2020г. УНиО МО РФ»;
- Лоция Балтийского моря. Часть 1. Адм. № 1202. Восточная часть моря с Финским и Рижским заливами.

Если судно при подходе предпочитает пользоваться ЭКНИС - ECDIS, ЭКНИС должен соответствовать последнему стандарту испытаний IEC61174 (версия 4 (2015 года)). Могут использоваться только официальные электронные навигационные карты (ENC), которые соответствуют стандартам, указанным в специальной публикации S-57 Международной гидрографической организации (IHO).

2.5. Портовые сооружения

Причал №1 ООО «ЕТУ» - Заанкерованный больверк с лицевой стенкой из стального шпунта, экранированный одним рядами стальных трубчатых свай. Относится ко II классу гидротехнических сооружений. Длина причала составляет 334,00 м, отметка кордона плюс 3,50 м и отметка дна минус 15,50 м. Причал оборудован суперконическими отбойными устройствами типа Shibata Fender Team SPC 1400 G1.2 со стальными фронтальными рамами (панелями), раскрепленными цепями к кордону причала. Шаг установки отбойных устройств составляет 10,0 м.

2.6. Рабочие языки

Рабочие языки, на которых говорят на Терминале – английский и русский.

2.7. Соответствие международным стандартам

Терминал сохраняет за собой право инспектировать прибывающее судно на предмет его соответствия международным и национальным требованиям, стандартам и рекомендациям последней редакции Международного руководства по безопасности для танкеров и терминалов (ISGOTT, 6-е издание), Принципы обращения со сжиженным газом на судах и терминалах (SIGTTO, 4е издание Liquefied Gas Handling Principles On Ships and in Terminals) (далее по тексту – Требования). Такая инспекция может быть проведена в любое время, когда судно ожидает на якоре швартовку или, когда судно ошвартовано у причала. В случае любого несоответствия Требованиям, Терминал оставляет за собой право отказать судну в обработке на Терминале, в проведении грузовых операций до тех пор, пока все несоответствия не будут устранены. Терминал не несет ответственности за любые убытки, вызванные ожиданием судна своей очереди для обработки ввиду несоответствия Требованиям. Терминал сохраняет за собой право рассмотреть любой вопрос соответствия заранее, основываясь на результатах предыдущих инспекций и любой другой объективной информации, и принимать решение о целесообразности обработки такого судна. Это решение, а также результаты проверок, должны быть доведены до сведения владельца судна, распорядителя владельца, агента и/или фрахтователя, если это необходимо.

3. УСЛОВИЯ ДЛЯ ЗАХОДА И ОБРАБОТКИ СУДНА

3.1. Общая информация

Информация о заходе судна в морской порт и выходе судна из морского порта передается капитану морского порта по адресу в сети Интернет: www.portcall.marinet.ru. Оформление прихода судов в морской порт и выхода судов из морского порта осуществляется круглосуточно.

Все прибывающие в Порт суда должны быть одобрены для погрузки до прибытия в Порт. Судовой Агент обязан предоставить Терминалу не позднее, чем за 7 календарных дней до прибытия судна в Порт, предварительную информацию. Терминал оставляет за собой право обоснованно отказать в приеме судна, в случае неполучения или получения недостаточной предварительной информации, а также несоответствия полученной информации требованиям Терминала. Предварительная информация должна содержать следующие данные:

- Тип судна – танкер для перевозки сжиженного газа (под давлением, полурефрижераторного типа, рефрижераторного типа);
- Копия технических характеристик Q 88, Форма С, формуляра VPQ и плана установки швартовых устройств судна, обновленные формуляры и опросники, после последнего захода судна в порт или на момент подачи информации;
- Название судна;
- Флаг и порт приписки;
- Владелец судна;
- Фрахтователь;
- Имя капитана судна;
- Номер ИМО;
- Позывной судна;
- Год постройки;
- Брутто тоннаж (GT);
- Брутто регистровый тоннаж (GRT);
- Чистый регистровый тоннаж (NRT);
- Летний дедвейт (в метрических тоннах);
- Тип последнего груза;
- Ожидаемая осадка (носом и кормой) по прибытии;
- Ожидаемая осадка (носом и кормой) на отход;
- Ожидаемое водоизмещение и дедвейт на отход;
- Длина, ширина и высота надводного борта;
- Мощность главного двигателя;
- Наличие носового подруливающего устройства;
- Количество и тип винтов (винт регулируемого шага, гребной винт в поворотной насадке);
- Конструкция корпуса – двойной либо одинарный корпус;
- Наличие ледового класса. Если есть, какой класс;
- Ожидаемое время прибытия к месту взятия лоцмана на борт;
- Номер спутникового телефона и факса ИНМАРСАТ и адрес электронной почты;
- Последние 5 портов захода, или порты захода в течение последнего месяца в случае коротких переходов, (порт / страна / дата) с указанием груза, погруженного в каждом порту;
- Тип и количество груза на борту;
- Высота грузовых манифольдов над уровнем моря при нормальном количестве балласта;
- Высота грузовых манифольдов над уровнем моря при полной загрузке судна;
- Длина параллельной части корпуса (длина цилиндрической части судна на уровне ватерлинии);
- Расстояние от носа до середины манифольдов;
- Расстояние между центральными осями фланцев грузовых манифольдов;
- Расстояние от центральных осей фланцев манифольдов до борта судна;
- Высота нижней части манифольда судна над поддоном;
- Размеры соединений грузового манифольда;
- Количество и размер переходников для соединения стендера с манифольдом;
- Толщина фланцев манифольда судна;
- Количество сегрегированных балластных танков;
- Вес балласта на прибытие (в тоннах);
- Место приёма балласта / смены балласта;
- Производительность балластной системы и предполагаемое время, необходимое для слива балласта во время погрузки;
- Предварительный план погрузки;

- Максимальная скорость погрузки;
- Возможность де-балластировки из танков правого/левого борта;
- Наименование компании судового агента;
- Представитель клуба P & I и наименование страховщика ответственности за разлив нефти;
- Любые ограничения мореходных качеств судна, которые должны быть приняты во внимание;
- Уровень Охраны в соответствии с Кодексом ОСПС;
- Состояние атмосферы в грузовых танках на наличие кислорода;
- Наличие и состояние судового крана. Максимальная грузоподъёмность судового крана.

В случае невозможности использования судового крана – следует информировать Терминал не менее чем за 24 часа до прибытия.

3.2. Нотис о прибытии

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

При входе в зону действия СУДС, судно передает следующие сведения:

- Номер ИМО;
- Название и тип судна;
- Номер судна, присвоенный морской подвижной службой;
- государственная принадлежность (флаг) судна;
- порт назначения;
- максимальная действующая осадка судна;
- максимальная действующая осадка судна;
- тип и количество груза, наличие опасного груза и класс опасности;
- количество членов экипажа и пассажиров на судне;
- наличие неисправностей судовых технических средств и других ограничений, влияющих на безопасность плавания.

Информация о заходе судна в морской порт передается капитаном судна капитану морского порта предварительно за 72 часа до планируемого времени захода судна в морской порт. В случае если переход судна из последнего порта составляет менее 72 часов, предварительная информация о заходе судна в морской порт направляется капитану морского порта до выхода судна из последнего порта и подтверждается в соответствии с настоящими Общими правилами.

Предварительная информация о заходе судна в морской порт должна содержать следующие сведения:

- ИМО номер судна;
- название судна на русском и английском языках;
- позывной сигнал судна;
- государственная принадлежность (флаг) судна;
- номер судна подвижной морской службы;
- наименование и ИМО номер судовладельца и оператора судна;
- основные характеристики судна (год постройки, валовая вместимость, длина наибольшая, ширина наибольшая, осадка носом и кормой);
- тип и количество груза;
- информация о балласте (количество и район приема балласта);
- для танкера при следовании под погрузку - количество балласта, наименование предыдущего перевезенного груза;
- наличие (количество и тип) опасных грузов;
- количество пассажиров на борту;
- количество членов экипажа судна;
- ожидаемые дата и время захода в морской порт;
- планируемые операции в морском порту: тип и количество выгружаемого и загружаемого груза в морском порту захода;

- необходимое количество требуемого пополнения судовых запасов и их наименование;
- необходимое количество требующих сдачи отходов и их наименование;
- планируемая смена членов экипажа судна;
- наличие действительного Международного свидетельства об охране судна или Временного международного свидетельства об охране судна;
- сведения об уровне охраны или уровне безопасности судна в соответствии с ОСПС;
- наименование последнего порта выхода судна;
- наименование следующего порта захода судна;
- ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;
- требуемое обеспечение безопасного плавания и стоянки судна в морском порту (буксиры, лоцман и т.п.);
- информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;
- информация о неисправности судовых грузовых устройств (механизмов) при наличии, а также о любых серьезных несоответствиях судна международным требованиям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности.

Предварительная информация о заходе судна в морской порт подтверждается капитану морского порта за 24 часа до ожидаемого захода судна в морской порт. Капитан морского порта при получении подтверждения предварительной информации о заходе судна в морской порт в течение одного часа направляет эту информацию в информационную систему государственного портового контроля.

В случае изменения порта назначения капитан судна сообщает об этом капитану морского порта, в который была направлена предварительная информация о заходе судна.

Капитан морского порта информирует судно о месте его якорной стоянки, швартовки и способе выполнения погрузо-разгрузочных или других работ не позднее, чем за 4 часа до планируемого захода судна в морской порт.

Оформление захода судна в морской порт осуществляется капитаном морского порта после предоставления капитаном судна документов, необходимых для оформления захода судна в морской порт.

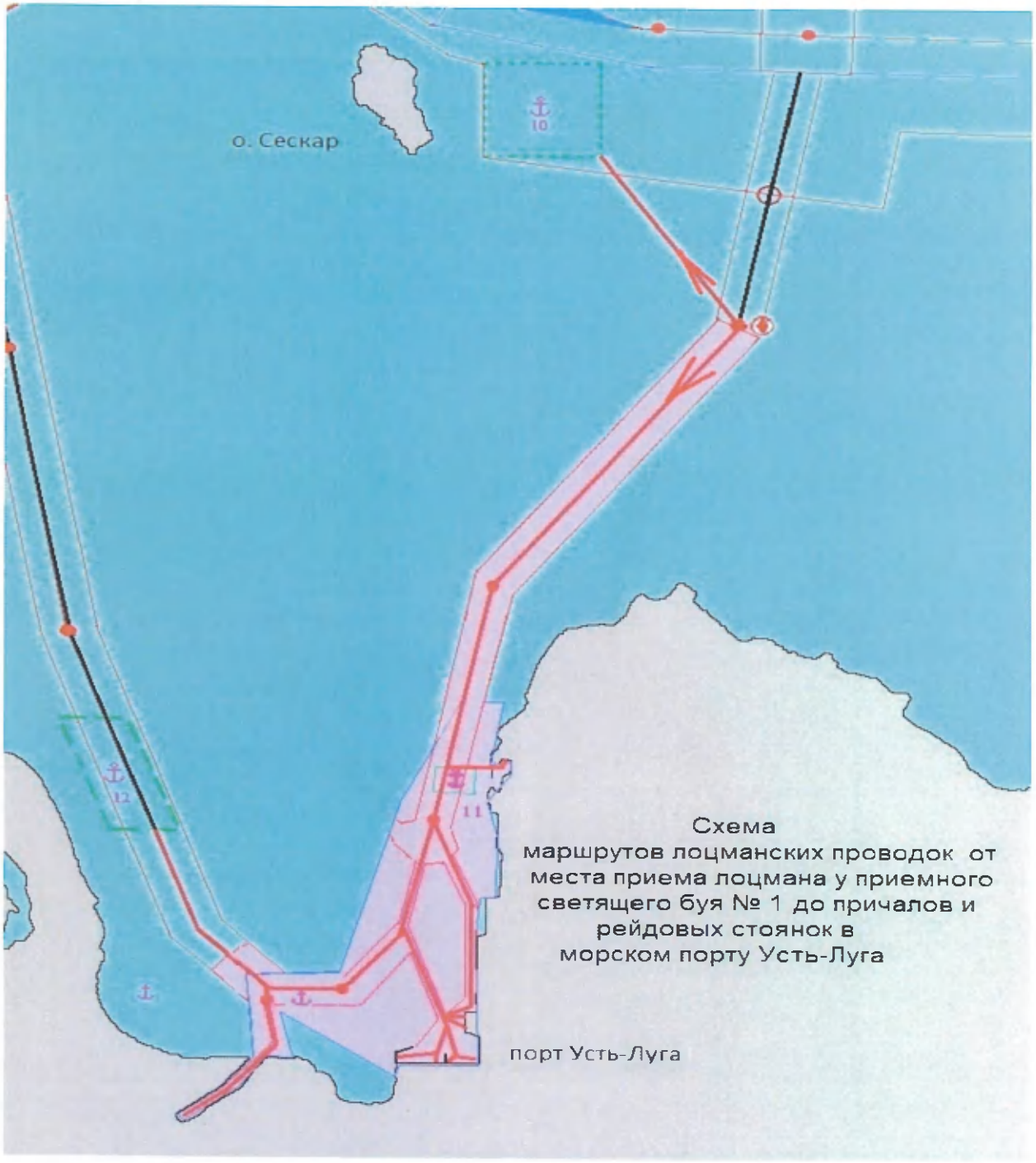
Капитан морского порта регистрирует приход судна в морской порт проставлением отметки на судовом экземпляре общей декларации и внесении информации о заходе судна, указанной в общей декларации, в информационную систему государственного портового контроля.

Оформление захода в морской порт судов, прибывших из иностранных портов, производится после прохождения в установленном порядке пограничного, таможенного, санитарно - карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля.

Оформление танкеров на приход и отход на причал терминала, осуществляется судовым агентом, согласно «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним». Судовой агент обеспечивает в установленном порядке доставку должностных лиц государственных органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, производящих оформление судов и экипажей при подходе судна на Терминал и отходе судна, после окончания грузовых операций.

3.3. Точка встречи лоцмана, лоцманская проводка

Прием лоцмана на судно или высадка лоцмана с судна осуществляются: при следовании судов в морской порт и из морского порта со стороны Лужского фарватера N 19 - у светящего буя осевого Колганпя N 1 (59°56,38' северной широты и 028°34,72' восточной долготы); при следовании судов в морской порт и из морского порта со стороны РП N 22 - в точке с координатами 59°42,53' северной широты и 028°17,48' восточной долготы; при стоянке в морском порту - в местах стоянки. Широта: 45° 05,34' N ; Долгота: 036° 36,68' E.



3.4. Связь с СУДС во время подхода

Зона действия СУДС Санкт-Петербург, через которую осуществляется транзитное плавание судов при заходе в морской порт и при их выходе из морского порта, распространяется на акваторию восточной части Финского залива к востоку от меридиана 26°30,00' восточной долготы до меридиана 29°12,30' восточной долготы в пределах территориального моря Российской Федерации, где зоной действия СУДС являются установленные пути движения судов в пределах двухмильной полосы по обе стороны от их оси до границ районов действия СУДС морских портов Приморск, Высоцк, Усть-Луга, а также якорные стоянки №№ 10, 16, расположенные во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации в восточной части Финского залива.

Связь с СУДС Санкт-Петербург осуществляется круглосуточно:

- на 74 канале связи ОВЧ – от меридиана 26°30,00' восточной долготы до меридиана 28°00,00' восточной долготы (позывной «Петербург-трафик»);
- на 10 канале связи ОВЧ – от меридиана 28°00,00' восточной долготы до меридиана 29°12,30' восточной долготы (позывной «Петербург-трафик»).

Зона действия СУДС морского порта включает акваторию Финского залива между дугой окружности радиусом 18,5 морских миль с центром в точке с координатами 59°47,90' северной широты и 028°29,80' восточной долготы и ее радиусами, проведенными по направлениям 200° и 90°, ограниченную с севера границей зоны действия РСУДС.

Связь с СУДС в морском порту осуществляется на каналах связи ОВЧ, приведенных в таблице ниже. Суда, находящиеся в зоне действия СУДС Усть-Луга, должны нести

постоянную радиовахту на 14 и 16 каналах связи ОВЧ, а также по указанию СУДС Усть-Луга на 13 или 69 каналах связи ОВЧ.

Абонент	Вызывной канал связи	Рабочий канал связи	Позывной
Капитан морского порта	16	10/14	«Усть-Луга-Радио-1»
Инспекция государственного портового контроля	16	10/14	«Усть-Луга-Радио-5»
Служба капитана морского порта	16	14	«Усть-Луга-Радио-5»
Региональная служба управления движением судов	16	10/74	«Петербург-Трафик»
Служба управления движением судов	16	69	«Усть-Луга-Трафик»
Лоцманская служба	16	6	«Усть-Луга-Лоцман»
Усть-Лужское управление Северо-Западного Бассейнового филиала Росморпорт	16	17	«Усть-Луга-Радио-10»
Диспетчер Балтийского бассейнового аварийно-спасательного управления	16	71	«Петербург-Радио-12»

Капитан судна, следующего с моря, за один час до входа в зону действия СУДС морского порта должен установить радиосвязь с СУДС на 76 канале связи ОВЧ, позывной "Усть-Луга-Трафик".

Для приема лоцмана на судне должно быть подготовлено место, в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 74/78. Ночью место посадки/высадки лоцмана должно быть хорошо освещено, чтобы обеспечить безопасную посадку/высадку лоцмана на борт судна (Приложение № 1 к Руководству); судно, заходящее в Порт с высотой надводного борта свыше 9 м должно быть оснащено комбинированным трапом, направленным в сторону кормы.

3.5. Ледокольная проводка

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

Для обеспечения ледокольной проводки судов в восточной части Финского залива создается штаб ледокольных проводок.

Информация о подходе судна к ТФК передается за 72 часа и подтверждается за 24 часа до ожидаемого подхода к ТФК.

Время и порядок следования судов через лед, а также число проводимых одновременно судов определяются капитаном морского порта по согласованию с капитанами ледоколов на 10:00 каждых суток и размещаются на официальном сайте ФГБУ «АМП Балтийского моря» в сети «Интернет» по адресу: www.pasp.ru. При изменении ледовой обстановки и необходимости внесения изменений время и порядок следования судов через лед уточняется по состоянию на 20:00 текущих суток с последующим размещением в сети «Интернет».

В зависимости от прогнозируемой ледовой обстановки на акватории морского порта, капитан морского порта устанавливает ограничения для судов по режиму ледового плавания и устанавливает местонахождение ТФК. Уведомление об ограничениях по ледовому плаванию и местонахождению ТФК размещается в сети Интернет по адресу: www.pasp.ru не позднее чем за 14 суток до предполагаемой даты введения ограничений по ледовому плаванию и местонахождению ТФК.

Ограничения по режиму ледового плавания, указанные в таблице ниже, не применяются к судам валовой вместимостью более 20000 в возрасте не старше 15 лет.

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

Суда, следующие в морской порт, подходят к ТФК с использованием рекомендаций СУДС Санкт-Петербург. Суда, не имеющие возможности следовать в ТФК самостоятельно, по заявке судовладельца (капитана судна, внешнего капитана полностью автономного судна) обеспечиваются ледокольной проводкой. Судно для следования в морской порт или из морского порта в период ледокольной проводки судов должно иметь возможность ручного управления главным двигателем.

Ледокольная проводка судов осуществляется ледоколами в составе каравана ледокольной проводки судов. В случае невозможности следования в составе каравана ледокольной проводки судов судно может запросить индивидуальную ледокольную проводку, которая осуществляется при наличии ледоколов, свободных от ледокольной проводки караванов.

Формирование каравана осуществляется капитаном морского порта исходя из:

- времени подхода судна к ТФК;
- времени поступления заявки на заход в морской порт или выход из морского порта;
- очередности движения судов, установленной Общими правилами;
- ограничений для судов по режиму ледового плавания.

С подходом к ТФК судно устанавливает радиосвязь с ледоколом и действует в соответствии с его указаниями. При необходимости помощь в установлении радиосвязи судна с ледоколом оказывает СУДС Санкт-Петербург.

С учетом фактической ледовой обстановки на подходах к морскому порту и в акватории морского порта и технических характеристик судов, суда могут следовать с использованием рекомендаций СУДС Усть-Луга по маршруту самостоятельно.

Суда, следующие самостоятельно, при прохождении контрольных точек и по запросу обязаны информировать СУДС Усть-Луга о ледовой обстановке на маршруте движения.

Суда, включенные в состав каравана ледокольной проводки судов, по команде ледокола, осуществляющего ледокольную проводку, переходят на каналы связи ОВЧ, указанные ледоколом.

Обколка судов разрешается только ледоколом.

Запасы топлива, продовольствия и воды на судне должны обеспечить автономность судна не менее чем на 14 суток с момента подхода судна к ТФК для захода судна в морской порт. При нахождении судна в районе ледокольной проводки судов более чем 14 суток с момента подхода судна к ТФК капитан морского порта предпринимает неотложные меры по проводке судна в морской порт.

3.6. Погодные и технические условия для захода в Порт и отход из Порта

При видимости менее пяти кабельтовых на фарватерах, каналах и рекомендованных путях морского порта не допускается движение судов, за исключением судов, осуществляющих движение на вход в морской порт и на выход из морского порта.

Скорость движения судов:

- на Усть-Лужском канале и в реке Луга не должна превышать шести узлов;
- на Лужском морском и Северном подходном каналах не должна превышать восьми узлов.

В акватории морского порта не допускается движение судов в темное время суток, за исключением судов, следующих на аварийно-спасательные работы, при:

- скорости ветра более 12 метров в секунду западного, северо-западного, северного направлений;
- скорости ветра более 17 метров в секунду любых направлений.

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

В случае отказа главного двигателя, отказа рулевого управления, посадки на мель или потери якоря в акватории Порта, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом Капитану Порта и Диспетчеру комплекса по перевалке наливных грузов;

Операции, схема по швартовке и отшвартовке судна должны быть определены лоцманом, обговорены с Капитаном судна и окончательно согласованы до постановки к причалу. О любых отклонениях от окончательно согласованного плана швартовки по любой причине должно быть немедленно сообщено лоцману, Капитану судна и Диспетчеру Комплекса по перевалке наливных грузов.

3.7. Максимальные размеры судна и осадки

Предельные размеры судна для швартовки и обработки у причалов Терминала следующие:

- постановка судов длиной до 255 м;
- вторым корпусом длиной до 180,42 м;
- ширина 43 м;
- максимально допустимая осадка 13,1 м;
- глубина у причала 15,5 м.

Сведения о фактических глубинах акватории и у причалов Терминала, а также предельно допустимые осадки судов доводятся Капитаном Порта до сведения мореплавателей ежегодно и при их изменении.

3.8. Характеристики сооружения и причального устройства Терминала

Портовое сооружение Терминала включает в себя:

Технические характеристики причала № 1:

- максимально разрешенная общая длина судна: 255 м.;
- максимально разрешенная ширина судна: 43 м.;
- максимально разрешенная осадка при стоянке у причала 13,1 м.;
- максимальный расчетный допустимый дедвейт: 114000 тонн;
- металлорукав жидкого аммиака, количество: 1;
- металлорукав газообразного аммиака, количество: 1;
- диаметр фланцев металлорукава жидкого аммиака: 6" ANSI 300;
- диаметр фланцев металлорукава газообразного аммиака: 4" ANSI 150;
- Максимальная скорость погрузки: 440 м3/час.

Характеристики, указанные выше, соответствуют проектной документации. Для размеров, превышающих вышеуказанные, или судов, дедвейт которых меньше 5000 тонн, требуется особое разрешение, как от Инспекции Государственного портового контроля, так и Оператора перевалки.

3.9. Буксиры и требования к буксирам

Количество и мощность буксирных судов, используемых для обеспечения стоянки судов в порту, безопасного маневрирования судов на акватории морского порта, сохранности гидротехнических сооружений и при швартовых операциях регламентируются «Обязательными постановлениями в морском порту Усть-Луга».

Длина судна (метры)	швартовка	отшвартовка	перешвартовка
От 100 до 125	2 х 220	2 х 220	2 х 220
От 126 до 155	2 х 880	2 х 880	2 х 880
От 156 до 200	2 х 2350	2 х 2350	2 х 2350
Свыше 200	3 х 2350 или 2 х 3670	3 х 2350 или 2 х 3670	3 х 2350 или 2 х 3670

Использование буксиров обязательно при швартовке, отшвартовке, при смене причалов. Исходя из погодных условий, капитан судна по согласованию с лоцманом имеет право заказать дополнительные буксиры. Буксиры, привлекаемые для обработки судов должны соответствовать требованиям ISGOT, иметь класс по пожаротушению. Должны быть оснащены дополнительными средствами по борьбе с пожаром. Все газовыпускные трубы главных, вспомогательных двигателей и инсинераторов должны быть оборудованы искрогасителями или искроуловителями, обеспечивающими безопасную работу буксиров с недегазированными судами и у причалов.

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

Для судов-отвозчиков длиной не более 110 м без НПУ использовать минимум 1 буксир мощностью 2 500 кВт (с винторулевыми насадками).

Для судов-отвозчиков длиной более 110 м оборудованных НПУ использовать минимум 1 буксир мощностью 2 500 кВт (с винторулевыми насадками).

Для судов-отвозчиков длиной более 110 м без НПУ использовать минимум 2 буксира мощностью 2 500 кВт (с винторулевыми насадками).

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

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

При проведении швартовых операций используемые троса должны соответствовать следующим требованиям:

- разрывная нагрузка троса должна соответствовать расчетной нагрузке используемого палубного оборудования на всех судах – участниках швартовой операции;
- трос должен иметь достаточную длину для выполнения швартовой операции и не иметь сростков и сочленений;
- соответствие используемого троса должно подтверждаться сертификатом Классификационного Общества.

Швартовку судна к причалу обеспечивают швартовщики, количество которых зависит от валовой вместимости судна из расчета:

- для судна валовой вместимостью до 500 – 1 швартовщик;
- для судна валовой вместимостью от 501 до 3000 – не менее 2 швартовщиков;

- для судна валовой вместимостью от 3001 до 10000 – не менее 4 швартовщиков;
- для судна валовой вместимостью свыше 10000 – не менее 6 швартовщиков.

Руководитель швартовщиков должен быть обеспечен радиосвязью с судном.

Рекомендуемая схема швартовки судна накопителя к причалу и судно отвозчика вторым бортом указано в Приложение №3 к руководству.

4 ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1. Требования к безопасности при обработке судов

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

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

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

В случае отключения электропитания на Терминале или на борту судна, стоящего у причала Терминала, грузовые и балластные операции должны быть немедленно прекращены с одобрения и под руководством Диспетчера комплекса по перевалке наливных грузов. Прекращенная операция по погрузке судна может быть возобновлена только после разрешения Диспетчера комплекса по перевалке наливных грузов.

Автомобильное движение на терминале во время стоянки судна у причала или в любой другой опасной зоне запрещено, за исключением автомобилей: участвующих в грузовых операциях, осуществляющих снабжение, доставку комиссий и персонала Терминала, автомобилей сюрвейерских компаний, автомобилей ООО «ЕТУ» имеющим пропуск на Терминал.

Любой водитель автомобильного транспортного средства на территории Терминала должен соблюдать все ограничения скорости и требования дорожных знаков.

Экипаж судна, сотрудники Терминала, а также другие участники процесса обслуживания морских судов и осуществления грузовых операций у причалов Терминала, должны носить СИЗ, в том числе СИЗ органов дыхания готовых к применению, находясь на судне, причалах, во время нахождения на территории Терминала.

До начала и во время грузовых операций на судне должны быть выполнены следующие мероприятия (Приложение № 2 к Руководству):

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

4.2. Обеспечение безопасности швартовых операций

Выйдя на позицию терминала буксиры подводят судно к причалу. Во избежание повреждения отбойных устройств, судно должно ложиться на кранцы под прямым углом со скоростью, не превышающей 12 см/сек. Угол между судном и причалом в момент касания не должен превышать 7°.

Схема швартовки судна накопителя и судна отвозчика приведена в Приложение №3 к Руководству.

Швартовая операция требует слаженной работы судового персонала и береговых швартовщиков. Первыми концами на носу и корме должны подаваться шпринги. Швартовы подаются с использованием комбинации судовая выброска + судовой проводник. Швартовы натягиваются только после того как судно будет отцентровано относительно металлорукавов и прижато к причальным кранцам буксирами. С тем, чтобы обеспечить максимально возможную защиту берегового персонала, участвующего в швартовке, капитан судна и лоцман должны гарантировать, что ни к одному из швартовых концов не будет приложена нагрузка до тех пор, пока береговой персонал не накинет швартов на тумбу и не покинет опасную зону натяжения швартового каната. Следующими на носу и корме подаются прижимные концы. Оставшиеся швартовые концы должны быть поданы в порядке, наиболее подходящем для конкретных условий, по согласованию между терминалом и капитаном судна.

Требование по соединению выброски к огону, указана ниже на рисунке.

Капитан судна накопителя и судна-отвозчика несут полную ответственность за то, что судно безопасно ошвартовано в течение всего времени нахождения у борта накопителя. Лебедочные тормоза должны быть установлены согласно расчетным усилиям стравливания и должны оставаться в этом состоянии на протяжении всего времени стоянки судна у причала.

4.3. Ограничения для проведения погрузочных операций

Грузовые операции не начинаются, или, если они были начаты, немедленно прекращаются в любой из следующих ситуаций:

- При приближении грозы, во время грозы, ливня и при ветре более 17 м/с;
- Если возник пожар на борту судна стоящего у причала, планируемого к погрузке, или на причалах вокруг него, или на борту любого другого судна в непосредственной близости от него;
- Если на борту судна, которое должны грузить, недостаточно квалифицированного персонала для безопасного выполнения грузовых операций или для того, чтобы справиться с любой чрезвычайной ситуацией;
- Если произошел, разлив нефтепродуктов на борту судна, или в акватории Порта;
- Если произошла любая другая чрезвычайная ситуация, которая, по мнению Диспетчера Комплекса по перевалке наливных грузов, представляет потенциальную

угрозу для судна, которое предстоит погрузить, или его экипажа, или для персонала, имущества, сооружений или оборудования Терминала;

- Если любое другое судно находится в зоне безопасности швартовых операций без предварительного разрешения Терминала и Капитана Порта;
- Если человек получил травму на борту судна, планируемого к погрузке, или на Терминале;
- По приказу Капитана Порта;
- В случае утечки аммиака.

4.4. Погодные критерии проведения швартовых работ и стоянки у причала

Безопасная швартовка/отшвартовка судов-подвозчиков к/от судну-накопителю возможна при строгом соблюдении следующих ограничений:

- Видимость не менее 5 кабельтовых. (926м.)
- Сила ветра с любых направлений не более 12 м/с.
- Высота волны не более 0,5 м.
- Использование буксира(ов) с винторулевыми насадками и общей мощностью ГД не менее 2500 кВт (типа «Скиф», «Вятич»).

Швартовка судна отвозчика к накопителю возможна правым и левым бортом.

При ветрах Северо-Западного направления швартовка/отшвартовка ЛБ к ЛБ накопителя (валетом) не рекомендуется. При подходе и маневрировании на швартовке при ветрах от Северо-Запада разворот рекомендуется осуществлять через ЛБ.

При ветрах от Северо-Запада при следовании на швартовку буксиры крепить заблаговременно. При подходе к 4-й паре буев буксиры должны быть закреплены и готовы к работе.

Для удержания судов-накопителей типа «Navigator Orion» и «Priestley» у причала № 1 Терминала необходимо использовать не менее 10 швартовных канатов с разрывными нагрузками соответственно 45 и 52,5 тс.

Согласно Обязательным постановлениям в морском порту Усть-Луга:

Суда, стоящие у причалов морского порта, при скорости ветров северного, северо-западного направлений более 17 метров в секунду либо получении прогноза об усилении скорости ветров северного, северо-западного направлений более 17 метров в секунду, а также при высоте волны более 1,5 метра должны быть готовы к незамедлительному отходу от причалов на якорные стоянки или за границы морского порта по указаниям капитана морского порта.

В случае необходимости, ООО «ЕТУ» может внести изменения и ужесточить ограничения для судов по погодным условиям, о чем администрация судна уведомляется заранее до начала грузовых операций. Эти ограничения указываются в ISGOTT 6 Ship Shore Checklists и обсуждаются между Диспетчером комплекса наливных грузов и администрацией судна.

4.5. Персонал, ответственный за погрузку

– «Старший диспетчер / Диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов» (представитель Терминала) - работник Терминала, осуществляющий общее руководство грузовыми операциями со стороны Терминала и координирующий их проведение с администрацией судна. Контролирует подключение и отключение металлорукавов или стендеров. Контролирует опрессовку соединений берег – судно. В аварийной ситуации Диспетчер координирует действия берегового персонала и экипажа судна, отвечает за инициализацию процедуры остановки погрузки судна.

– «Старший стивидор-начальник смены / Оператор ЦПУ» (представитель Терминала) - работник Терминала, осуществляющий и контролирующий проведение грузовых операций со стороны Терминала. Старший стивидор-начальник смены / Оператор ЦПУ поддерживает постоянную связь с судном через Диспетчера Комплекса по перевалке наливных грузов, либо на прямую. В случае аварийной ситуации на Терминале, Старший стивидор-начальник смены / Оператор ЦПУ отвечает за приведение в действие процедуры береговой аварийной остановки грузовых операций.

– «Оператор товарный / сливщик-разливщик / машинист компрессорных установок» (представитель Терминала) - работник Терминала, осуществляющий подключение и отключение сливных устройств к автоцистернам, перевозящим аммиак,

слива аммиака из аммиаковоза, контролирующий давление в трубопроводах на Терминале. Следит за положением судна со стороны причала и натяжением швартовых концов, следит за отсутствием протечек. Во время швартовых операций подчиняется Старшему диспетчеру / Диспетчеру Комплекса по перевалке наливных грузов. Участвует в швартовке судна.

– «Грузовой помощник Капитана на судне» (представитель судна) - ответственный представитель судна, назначенный Капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасное проведение грузовых операций на судне. Поддерживает постоянную связь с Старшим диспетчером / Диспетчером Комплекса по перевалке наливных грузов, оператором ЦПУ или диспетчерской службой Терминала ООО «ЕТУ». Обеспечивает проведение грузовых операций в соответствии с судовыми регламентами погрузки, Планом погрузки судна, настоящим Руководством.

4.6. Связь, радиоконтакты и каналы/частоты УКВ/ОВЧ

Связь между ошвартованным судном и Терминалом должна поддерживаться все время с помощью радиостанции УКВ/ОВЧ. На Терминале или на судне в акватории Порта должны использоваться портативные взрывозащищенные радиостанции одобренного типа.

Грузовой помощник капитана и вахтенный помощник должен иметь под рукой каналы УКВ, необходимые для безопасного проведения грузовых операций и соответствующих действий при аварийных ситуациях.

Во время швартовки/отшвартовки могут быть использованы следующие методы коммуникации:

- связь с лоцманом может быть на следующих каналах ОВЧ - 6,7,8,9,10,11,13,14,15,16,17,69,71,72,77;
- связь по служебному каналу ОВЧ.

Связь с ИГПК позывной «Усть-Луга Радио 5» может быть установлена по УКВ на канале 16 для вызова, рабочие каналы 10 или 14. Связь с СУДС позывной «Усть-Луга Трафик» по УКВ на канале 16 для вызова, рабочий канал 69. Связь с использованием этих каналов для целей, отличных от тех, что были описаны выше, запрещена.

4.7. Подготовка к проведению грузовых операций и проведение грузовых операций

Сотрудник Терминала, ответственный за погрузоразгрузочную деятельность опасных грузов на Терминале (далее по тексту–Специалист), или сотрудник сторонней организации, нанятой Терминалом в установленном порядке для контроля за проведением грузовых операций на причалах Терминала (далее по тексту – Инспектор) имеют разрешение в любое время прийти на судно, чтобы убедиться в том, что соблюдаются правила Терминала, и что грузовое оборудование и оборудование, обеспечивающее промышленную и пожарную безопасность, находится в исправном рабочем состоянии.

Специалист или Инспектор от Терминала имеют право остановить операции, если нарушаются выше обозначенные Правила и Требования.

4.8. Контрольный перечень вопросов по безопасности на судне и берегу (ISGOTT 6 Ship Shore Checklists)

До начала грузовых операций Старший диспетчер / Диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов должен согласовать с грузовым помощником Капитана и обсудить следующее:

- Мероприятия на случай возникновения чрезвычайной ситуации;
- Процедуры по аварийной остановке грузовых операций;
- Качество и количество груза, который должен быть погружен;
- Поручение на погрузку;
- Максимальная осадка и дифферент на отход судна;
- Температура и давление груза, который будут грузить;
- Скорость погрузки и максимально допустимое давление;
- Закрытая система погрузки;
- Персонал, ответственный за грузовые операции;
- Технические характеристики грузового оборудования Терминала и судна;

- Важные моменты во время грузовых операций;
- Использование линии возврата паров;
- Ожидаемое время окончания грузовых операций;
- Действия в случае разлива;
- Организация вахты;
- Методы связи.

Вышеуказанные требования Капитаном судна и Диспетчером должны быть зафиксированы в следующих документах (Приложение №№ 5, 6, 7 к Руководству и чек лист безопасности между судном и берегом (ISGOTT 6_Ship Shore Checklists), которые визируются печатями (Приложение № 8 к Руководству) и подписями перед началом грузовых операций грузовым помощником Капитана судна и Диспетчером:

- Согласованный План погрузки подписан и проштампован обеими сторонами;
- Соответствующий Контрольный перечень по безопасности на судне / на берегу;
- Подтверждение получения частот радиостанции.

Если в период проверки и заполнения документов, указанных в Приложении №№ 4, 5, 6, 7 к Руководству, выявятся нарушения требований по безопасности, грузовые операции не начинаются до полного их устранения. Все потери времени, связанные с этим, будут отнесены на администрацию судна.

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

Если во время грузовых операций появляется необходимость изменить согласованную последовательность погрузки, такие изменения должны быть обсуждены грузовым помощником Капитана и Диспетчером и согласованы в письменной форме с печатями и подписями обеих сторон.

Копия согласованного Плана погрузки, одобренная Капитаном судна, и одобренный Контрольный перечень по безопасности на судне / на берегу (ISGOTT 6 Ship Shore Checklists) должен быть представлен на рассмотрение в ИГПК перед началом грузовых операций.

Никакие операции, будь то грузовые операции или обслуживание, не могут начаться, пока судно и Терминал не будут проверены и признаны соответствующим требованиям по безопасности и пока не получено подтверждение от Диспетчера комплекса наливных грузов, что такие операции могут успешно выполняться.

4.9. Учет стояночного времени

Для учета стояночного времени, фактически затраченного танкером у причала ООО «ЕТУ», ведется таймшит по установленной форме, на английском языке (Приложение №9). В таймшите (в часах и минутах) фиксируются последовательно все производственные операции и непроизводительные простои, произошедшие в течение всего стояночного времени с момента прихода танкера в порт и до выхода его в рейс. Записи в таймшите изменениям не подлежат. Таймшит подписывают представитель танкера, либо, по его поручению, представитель агентирующей компании и Диспетчер комплекса наливных грузов.

4.10. Требования по осуществлению доступа на судно/берег

При нахождении судна в акватории Порта, во время движения на швартовку/отшвартовку, трап должен быть закреплен вдоль палубы, с учетом возможных непредвиденных заносов.

После окончания швартовки, судовой трап используется для доступа берегового персонала на борт судна. Судовой трап должен быть надлежащим образом оборудован. Он должен иметь:

- непрерывные леера с обеих сторон высотой не менее 1,1 м;
- угол наклона трапа, находящийся в допустимых пределах;
- защитная сетка должна быть установлена так, чтобы никто не смог упасть в воду или на причал/землю. Защитная сетка должна простираться от борта судна в месте посадки до нижней посадочной платформы и ее пригодность должна быть проверена ответственным лицом;

- спасательный круг со светящимся взрывозащищенным буем и веревкой (размещенный рядом с трапом, на борту судна).

Место доступа должно быть безопасно и надлежащим образом освещено в темное время суток.

По запросу Терминала, переносной трап может быть установлен между нижней площадкой палубного трапа и стенкой причала. Трап оснащается перилами и сеткой под трапом.

4.11. Правила Терминала в отношении курения

Курение на Терминале, в помещениях, или в другом месте на Терминале строго запрещено, за исключением мест, специально установленных и оборудованных в качестве мест для курения.

Курение на судне во время нахождения на акватории Порта строго запрещено за исключением мест, назначенных капитаном судна и Старшим диспетчером / Диспетчером Комплекса по перевалке наливных грузов, в качестве мест для курения.

Во время всего срока пребывания судна в Порту, знаки "НЕ КУРИТЬ" должны быть наглядно размещены по всему судну.

Экипажу судна, агентам, персоналу Терминала строго запрещено иметь при себе спички и зажигалки и пользоваться ими во время нахождения на борту судна в акватории Порта или территории Терминала. Безопасные стационарные системы зажигания или спички могут быть использованы только в тех местах, которые отведены для курения.

Представители Терминала будут проверять, на регулярной основе, выполнение указанных требований экипажем судна.

Между представителем Терминала и капитаном судна, либо его представителем подписывается письмо (Приложение № 6 к Руководству) о разрешенных местах курения на судне, при стоянке в морском порту.

4.12. Опасные свойства Аммиака

Аммиак безводный сжиженный применяется в химической промышленности – для производства азотной кислоты, для азотирования, в качестве хладоагента, для создания защитных атмосфер. Аммиак безводный сжиженный применяется для поставок на экспорт, для переработки на удобрения.

Исходя из данных «ВОПОГ» (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям) и паспорта безопасности на груз, Аммиак безводный относится ко 2 классу опасности – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением. Аммиак является неорганическим, токсическим, коррозионным газом, код ООН 1005.

Действие газообразного аммиака на организм человека характеризуется следующими показателями: порог восприятия обонянием — 0,50—0,55 мг/м3; концентрация, опасная для жизни — 350—700 мг/м3; концентрация, смертельная для жизни — 1500—2700 мг/м3 при вдыхании в течение 0,5—1,0 ч.

Газообразный аммиак вызывает острое раздражение слизистых оболочек, слезотечение, удушье. Жидкий аммиак или струя газа, попадая на кожу человека, вызывает сильные ожоги. Требуется специальная защита кожи и глаз. Меры первой помощи приведены в таблице ниже.

«Меры по оказания первой помощи»

Воздействие	Наблюдаемые симптомы	Меры по оказанию первой помощи пострадавшим
При отравлении ингаляционным путем (при вдыхании)	Кашель. Головная боль. Затрудненное дыхание. Тошнота. Одышка. Боли в горле.	Переместите жертву в незараженное место, надев автономный дыхательный аппарат. Жертва должна находиться в тепле и в состоянии покоя. Позвоните врачу. Сделайте искусственное дыхание, если прекратится дыхание.
При воздействии на кожу	Ожоги кожи. Боль	Снимите загрязненную одежду. Смачивайте поврежденный участок водой в течение не менее 15 минут. В

Воздействие	Наблюдаемые симптомы	Меры по оказанию первой помощи пострадавшим
		случае обморожения поливайте водой в течение не менее 15 минут. Наложите стерильную повязку. Обратитесь за медицинской помощью.
При попадании в глаза	Боль. Неясность зрения. Сильные глубокие ожоги	В случае контакта необходимо незамедлительно промывать глаза в течение 15 минут обильным количеством воды. В случае сохранения раздражения необходимо прибегнуть к помощи медицинского персонала
При отравлении пероральным путем (при проглатывании)	Данный путь поступления в организм маловероятен	При нормальном обращении этот путь попадания вещества в организм маловероятен. При случайном проглатывании не провоцируйте рвотный рефлекс, только если не поступало соответствующего указания от медицинского персонала. Никогда ничего не давайте в рот человеку, находящемуся без сознания. Обратиться к врачу.

Всегда следует избегать прямого контакта с Аммиаком. Необходимо носить соответствующее защитное снаряжение, защитные перчатки, средства защиты глаз, лица.

4.13. Требования к соединительному оборудованию для перекачки груза

- При подсоединении к судовому манифольду, состояние изолирующих фланцев должно быть проверено на наличие повреждений, трещин, коррозии и проникновения посторонних веществ на изолирующую поверхность, таких как смазочные масла из гидравлических трубопроводов, груз или другие загрязняющие вещества;
- Не допускаются в работу окрашенные изолирующие фланцы;
- Поверхности фланцев, прокладок и уплотнений должны быть чистыми и в хорошем состоянии;
- Каждый свободный фланец судового манифольда и Терминала должен иметь заглушку;
- При снятии заглушки с трубопроводов судна и Терминала следует проявлять осторожность, так как в трубопроводах может находиться груз под остаточным давлением;
- Нельзя отсоединять фланцы до тех пор, пока не будет получено подтверждение, что грузовую систему продули азотом или другим подходящим инертным газом.

4.14. Разрешение на проведение грузовых операций

Разрешение на начало грузовых операций даёт дежурный инспектор ИГПК после проверки заполненного пропечатанного и подписанного «чек – листа» (ISGOTT 6 Ship Shore Checklists) Диспетчером комплекса наливных грузов и Капитаном судна (или уполномоченным Капитаном судна лицом).

4.15. Ограничения при стоянке у причалов под погрузкой

- Стоянка под погрузкой у причала № 1 судов дедвейтом до 114000 тонн, длиной до 255 м., допускается при гарантийном обеспечении максимальной осадки судов в грузу не более 13,1 м; постановка судна вторым корпусом длиной до 180,42м.;
- На окончание грузовых операций судно не должно иметь дифферента либо он должен быть минимальным (согласно пошагового плана погрузки судна);
- На окончание грузовых операций судно не должно иметь крена, либо он не должен превышать 1°;

- По окончании грузовых операций, инспектор ИГПК по информации от агента судна проверяет выполнение пошагового плана погрузки (осадки судна на отход, крен и дифферент);
- Старший диспетчер / Диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов должен осуществлять контроль за погрузкой Судна в соответствии с пошаговым планом погрузки судна;
- Капитан Судна отвечает за слив балласта, контроль остойчивости Судна и его безопасную стоянку у причала Терминала;
- В случае получения судном штормового предупреждения судовой двигатель должен быть в немедленной готовности к использованию.

4.16. Ограничения при стоянке у причала в условиях низких температур

В условиях низких температур танкер должен обеспечить работоспособность всех систем и механизмов, обеспечивающих безопасную стоянку у причала и проведение грузовых операций. Палубы и трапы должны своевременно освобождаться от снега и приниматься меры по предотвращению обледенения и скольжения. Персонал, занятый в грузовых операциях на открытой палубе, должен быть обеспечен надлежащей одеждой для сохранения работоспособности при выполнении своих обязанностей в условиях низких температур. При стоянке судна у причала в сплошном льду и производстве грузовых операций капитан судна должен быть уверен в том, что судно не вмерзло в лед, о чем свидетельствует изменение осадки в соответствии с изменением водоизмещения при грузовых и балластных операциях. В случае, если у экипажа судна возникнут опасения, что судно вмерзло в лед, должны быть приняты следующие меры по команде капитана судна:

- Грузовые операции останавливаются;
- Производится опорожнение и отсоединение металлорукавов;
- Производится околка танкера портовым ледоколом или буксиром.

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

4.17. Перетяжка, смещение судна вдоль причала

Перетяжка судна на расстояние не более 50 метров производится без буксирного и лоцманского обеспечений, при этом главные двигатели судна должны быть готовы к работе. Перетяжка проводится без отдачи швартовов, при отсоединенных стендерах, при отжимных ветрах со скоростью не более восьми метров в секунду, высоте волны не более одного метра, под строгим надзором диспетчера комплекса наливных грузов.

Во время стоянки у причала члены экипажа ошвартованного судна должны предпринимать следующие меры предосторожности: постоянно следить за горизонтальными и вертикальными смещениями судна относительно причала. Максимально допустимое перемещение ошвартованного судна – 1,0 м. Не допускается боковое движение судна.

Перетяжка и перестановка судна с ошвартованным к его борту другим судном не допускается.

Судам во время пребывания у причалов Терминала разрешается кратковременное проворачивание гребных винтов на минимальных оборотах для проверки запуска главного двигателя перед отходом.

4.18. Остановка грузовых операций

Остановка грузовых операций осуществляется в следующих случаях:

- при невыполнении плана погрузки;
- в случае потери радиосвязи между Терминалом и судном;
- по указанию Капитана судна;
- по указанию руководства Терминала;
- по указанию Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса по перевалке наливных грузов;
- при обесточивании Терминала либо судна;
- в случае наступления чрезвычайной ситуации в отношении Терминала, грузовых металлорукавов, швартовных устройств или отбойных устройств;
- при неблагоприятных погодных условиях (См. п. 4.3);

- при превышении гидрометеорологических ограничений, указанных в Обязательных постановлениях в Морском порту Усть-Луга (См. п. 4.3);
- если на борту судна, подлежащего погрузке, недостаточно квалифицированного персонала для того, чтобы безопасно осуществлять грузовые операции или справиться с любого рода чрезвычайной ситуацией;
- или в любое другое время, по указанию Терминала в соответствии с настоящим Руководством.

4.19. Обращение с балластом

В соответствии с требованиями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 73/78, судно должно прибыть с достаточным количеством балласта или груза на борту, и соответствующим дифферентом для безопасного маневрирования. Винт должен быть полностью погружен и дифферент не должен превышать 1,5 % от общей длины судна.

4.20. Зачистка танков

Чистка танков у причалов Терминала запрещена.

4.21. Вход в танки

Вход в грузовые и балластные танки судна при стоянке у причалов Терминала запрещён, разрешается визуальный осмотр балластных танков с уровня палубы.

4.22. Инспекция танков

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

Если имеется остаток груза, отбор проб и химический анализ такого остатка осуществляется Сюрвейером, который предоставляет данные по показателям такого остатка груза, исходя из которых делается вывод о возможности погрузки судна.

5. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА

5.1. Меры по охране портового средства

Каждое судно должно удовлетворять требованиям ОСПС, выполнять требования главы XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» Конвенции СОЛАС-74. Соблюдение ОСПС по охране объектов портового средства Терминала определяет систему пропускного и внутриобъектового режимов, которые устанавливаются в целях безопасного функционирования по отгрузке аммиака в суда-газовозы при постоянном взаимодействии между судном и портовым средством.

Необходимость оформления и заполнения Декларации об охране определяется в соответствии с положениями гл. 5 ОСПС.

Доступ на суда загранплавания осуществляется только по специальным пропускам.

Допуск на территорию портового средства Терминала персонала, транспортных средств и материальных ценностей юридических лиц (индивидуальных предпринимателей) в целях обслуживания судов, находящихся у причалов Терминала либо в акватории якорных стоянок, осуществляется в соответствии с Положением о пропускном и внутриобъектовом режимах на объектах ООО «ЕТУ».

Члены экипажей иностранных судов, российских судов, судов заграничного плавания, стоящих у причалов Терминала, члены подменных экипажей российских судов сходят с судна на берег, находятся на территории причальной зоны, выходят за пределы портового средства Терминала и возвращаются на судно, а также осуществляют доставку грузов и материальных ценностей, пронос и вынос личных вещей в соответствии с Положением о пропускном и внутриобъектовом режимах на объектах ООО «ЕТУ».

Сотрудники дипломатических представительств и консульских учреждений иностранных государств в Российской Федерации, прибывшие для встреч с гражданами (подданными) представляемого ими государства в соответствии с нормами международного права, пропускаются на территорию портового средства Терминала по действительным национальным дипломатическим паспортам и дипломатическим карточкам, выданным МИД России. Сопровождение указанных лиц осуществляется

работниками сил обеспечения транспортной безопасности Терминала, имеющими постоянные пропуска для въезда (прохода) на территорию портового средства Терминала.

5.2. Обеспечение готовности судна при чрезвычайных ситуациях

Во время погрузочных работ, пришвартованные суда должны всегда быть готовы к немедленному отходу от причала в случае пожара на борту судна или причале Терминала, на причале соседних организаций Терминала, а также в случае любой другой ЧС. Готовность к немедленному отходу судна должна обеспечиваться следующим образом:

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

5.3. Противопожарная готовность и процедуры по противопожарным мероприятиям

Во время погрузочных работ всегда должны соблюдаться следующие меры предосторожности:

- все прибывающие суда должны быть снабжены водной системой пожаротушения, состоящей из гидрантов, пожарных рукавов, соединительных муфт и водомётных сопел. В системе постоянно должен поддерживаться избыток давления, либо должны быть предусмотрены другие меры, позволяющие быстро повысить давление в системе за короткий промежуток времени;
- все системы и оборудование пожаротушения на судне, включая основные и аварийные пожарные насосы, должны быть постоянно готовы к немедленному использованию;
- пожарная магистраль судна в зоне трапа должна быть снабжена переходным соединением международного образца для приема пожарной воды с берега. Рядом с трапом должен находиться план расположения противопожарного оборудования;
- любое пришвартованное судно должно иметь действующую судовую роль членов экипажа, план расположения противопожарного оборудования и согласованный план погрузки, помещенные в огнестойкий ящик снаружи палубной надстройки;
- два пожарных рукава с водометными соплами должны быть размещены на главной палубе, один из которых должен быть направлен к судовому манифольду со стороны носовой части судна, другой к судовому манифольду со стороны кормовой части судна. Они должны быть подключены к системе пожаротушения судна. Представитель Терминала может проверить наличие воды в системе в любое время;
- на баке и на корме должны быть закреплены и приспущены до воды стальные буксирные концы до уровня 1 метр над поверхностью воды и оставаться в таком положении в течение всего срока стоянки судна у причала, в целях буксировки в аварийных случаях. Терминал оставляет за собой право прекратить грузовые операции за нарушение данного требования;
- два переносных огнетушителя соответствующего типа должны быть расположены в непосредственной близости от манифольдов;
- все огнетушители соответствующего типа должны быть установлены в режиме ожидания. Два огнетушителя соответствующего типа, расположенные в непосредственной близости от коллектора, должны быть направлены на манифольд береговой грузовой магистрали. На борту судна и на берегу должны находиться соответствующие средства для борьбы с пожаром и для ликвидации аварийных розливов аммиака, нефтепродуктов;
- Капитан судна несет ответственность за назначение достаточного количества членов экипажа для пожаротушения во время грузовых операций. Судно всегда должно быть готово покинуть причал в случае аварийной ситуации;
- служба контроля пожарной безопасности Порта, представители ИГПК и Терминала могут проводить проверку систем противопожарной безопасности на судах, находящихся в Порту у причала;

- при обнаружении пожара в Порту, на Терминале или на борту судна, любое лицо, находящееся на Терминале или на борту судна в Порту, должно немедленно сообщить об этом в службу контроля пожарной безопасности ППСК, дежурному Диспетчеру в диспетчерскую Терминала и в ИГПК;
- любые пожароопасные, огневые работы на борту судна запрещены. Данные работы допускаются в заранее согласованном месте постановки на якорь по письменному разрешению Капитана Порта и Терминала;
- информация о лицах, нарушающих правила пожарной безопасности на территории Терминала или на борту судна, будет передана в соответствующие государственные органы для привлечения к ответственности в соответствии с нормами федерального или местного законодательства РФ;
- Терминал оставляет за собой право прекратить погрузочные работы в случае несоблюдения норм, изложенных в настоящем Руководстве.

В случае пожара на борту судна или на Терминале, принимаются действия в соответствии с пожарным нотисом (Приложение № 4 к Руководству).

5.4. Порядок аварийной остановки работ

При обнаружении разлива, утечки, аммиака или нарушения работы связи, пришвартованное судно должно немедленно подать сигнал тревоги и сообщить об этом Диспетчеру комплекса наливных грузов, либо активировать пожарную сигнализацию. Капитан судна и его экипаж должны следовать инструкциям Диспетчера Комплекса по перевалке наливных грузов и согласно своим инструкциям по действиям в данном случае.

Диспетчер Комплекса может прекратить погрузочные работы в случае недостаточного или не надлежащего контроля за погрузочными работами со стороны грузового помощника Капитана или экипажа судна.

Распоряжение об экстренной остановке всех грузовых операций может исходить от Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса, находящегося на борту, либо от Старшего стивидора-начальника смены / оператора ЦПУ на берегу. Все стороны, участвующие в проведении грузовых операций должны быть немедленно проинформированы об аварийной остановке.

При выполнении аварийной остановки грузовых операций на Терминале и на борту судна должны быть включены предупреждающие сигналы аварийной остановки.

После того как погрузка остановлена, клапаны на судовом манифольде и соответствующая запорная арматура на трубопроводах Терминала и судна должна быть закрыта по распоряжению Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса. Судно должно немедленно отшвартоваться, если характер аварийной ситуации того требует.

Аварийная остановка также может быть осуществлена персоналом на причале Терминала, либо судовым экипажем. Причины аварийной остановки в дальнейшем подлежат расследованию.

5.5. Метеорологическая информация

В целях обеспечения безопасности при погрузочных работах, судовой команде, а также Старшему диспетчеру / Диспетчеру Комплекса необходимо постоянно отслеживать метеорологические условия всеми возможными способами:

- https://en.ilmatieteenlaitos.fi/ice-conditions - ледовая обстановка в Балтийском море;
- https://www.pasp.ru/informaciya_shtaba_ledokolnyh_ope - информация штаба ледокольных проводок, ледовые ограничения;
- каналы УКВ связи (смотри таблицу ниже).

«Расписание передач радиоцентра глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности»

Время московское	Канал	Режим	Передача	Язык
03:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Предупреждения	Русский/ английский
07:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Предупреждения, позиции ледоколов	Русский/ английский
11:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Прогноз погоды, предупреждения	Русский/ английский
15:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Ледовый бюллетень, предупреждения	Русский/ английский
19:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Прогноз погоды, предупреждения	Русский/ английский
23:33	16, 70 (01, 03, 26, 65)	Цифровой избирательный вызов (ОВЧ)	Предупреждения	Русский/ английский

Диспетчерская служба Терминала, при получении штормового предупреждения от ИГПК, должна незамедлительно оповестить Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса и Старшего стивидора-начальника смены.

Ухудшение погодных условий может привести к прекращению или временной остановке грузовых операций, а также отшвартовке судна.

5.6. Высота и время приливов и отливов

Уровень воды подвержен непериодическим колебаниям сгонно-нагонного характера, имеет сезонные изменения: с декабря по май понижается, с июня - повышается и достигает максимальных значений в ноябре; значения уровня моря: максимальный + 146 сантиметров, минимальный - 109 сантиметров, величина приливных колебаний не превышает 20 сантиметров.

5.7. Использование оборудования, искробезопасность

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

Все фонари и другое переносное электрическое оборудование, предназначенное для использования на борту судна и на территории Терминала, со степенью защиты не ниже IP54 и повышенной надежности против взрыва, должен иметь взрывозащищенное исполнение для применения во взрывоопасных зонах класса 1 и 2.

Открытые источники света, нагревательные устройства с открытым пламенем, портативные радиостанции, фотоаппараты со вспышкой, калькуляторы, мобильные телефоны, пейджеры, портативные УКВ радиостанции, фонари, телевизоры неодобренного типа, либо другие устройства, работающие от батареи или от аккумуляторных батареек, не в одобренном взрывобезопасном исполнении строго запрещены для использования на причалах Терминала, на открытых палубах судов, в акватории Порта и в любых других местах, где присутствуют взрывоопасные пары.

Строго запрещено менять батарейки радиостанций на открытой палубе судна в акватории Порта и на причалах Терминала.

6. СОБЛЮДЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

6.1. Требования по предотвращению загрязнения акватории порта/Терминала

Капитан судна несет полную ответственность за предотвращение загрязнения с судна акватории Порта. Все финансовые потери, связанные с загрязнением и очистительными работами, несет судно. Капитан судна обязан немедленно сообщить на Терминал и в ИГПК о любом разливе нефти или нефтепродуктов, вызванным или обнаруженным судном. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно прекращены и могут быть возобновлены только с разрешения Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса по перевалке наливных грузов.

Во время нахождения в Порту строго запрещается любой сброс нефти, нефтесодержащей смеси или любой другой жидкости или веществ, которые могут вызвать загрязнение или нефтяные пятна. Любая уборка такого слива, сброса мусора или разлива будет осуществляться за счет судна.

Во время погрузочных работ все палубные шпигаты должны быть закрыты.

Любую используемую воду на борту судна необходимо регулярно сливать в специальную судовую емкость, например, в слоп-танк, с помощью переносного пневматического насоса или аналогичного оборудования.

Чрезмерное количество дождевой воды может быть слито контролируемым образом открытием палубного шпигата при условии, что:

- дождевая вода не содержит никаких углеводородов или любых других веществ и пленок нефтепродуктов, что может привести к загрязнению или нефтяным пятнам в море;
- Старший диспетчер / Диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов дал разрешение на дренаж дождевой воды;
- присутствует подготовленный член экипажа на протяжении всей процедуры дренажа;
- дренаж осуществляется в дневное время при отличных условиях освещения;
- палубный шпигат закрыт сразу после того, как слив дождевой воды закончен.

Старший диспетчер / Диспетчер Комплекса по перевалке наливных грузов должен быть немедленно извещен о любой утечке аммиака на борту судна или в акватории Порта.

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.

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

- сливать с судна за борт сточные воды, любые нефтесодержащие смеси;
- 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.

Информация о загрязнении акватории морского порта передается: с судов - капитану морского порта на 14 рабочем канале связи ОВЧ, позывной "Усть-Луга-Радио-5"; юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морском порту, или физическими лицами - капитану морского порта по телефону или любыми другими доступными средствами связи. 74. Сведения о дополнительных средствах связи для передачи информации, включая номера телефонов, адреса электронной почты, факса, размещаются по адресу в сети Интернет: www.pasp.ru. Дежурный инспектор ИГПК обязан немедленно произвести оповещение в соответствии с утвержденной схемой оповещения.

Перед началом и во время операций с бункеровкой нефтесодержащими смесями, палубные шпигаты должны быть закрыты, под местами соединения шлангов должны быть установлены поддоны, а под воздушными трубками топливных танков, оборудованных пламяпрерывающими сетками должны иметься стационарные поддоны достаточной

вместимости. В процессе операции должен быть организован контроль, исключающий возможность загрязнения акватории Порта.

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.д. Технология уборки территории, причалов, пирсов от снега, льда, производственных отходов и т.д. должна быть согласована с капитаном Порта, и одобрена государственными органами экологического и санитарного контроля.

Морской порт имеет возможности для пополнения запасов продовольствия, топлива, пресной воды, приема всех категорий мусора в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее - МАРПОЛ), а также проведения ремонта судового оборудования и водолазного осмотра судна.

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, должны быть сданы на суда-сборщики или специальный автотранспорт. Допускается оставлять па 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).

В случае разлива нефтепродуктов на палубе судна или за бортом, все грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены, объявлена общесудовая тревога, приготовлены к действию 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.

За нарушения, следствием которых явилось загрязнение окружающей 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.

В случае разлива нефтепродуктов во время погрузки / бункеровки, такой разлив нефтепродуктов должен быть немедленно локализован и предприняты меры, устанавливающие контроль над ситуацией. Операции по сбору нефтепродуктов должны начаться немедленно и погрузочные работы не должны возобновляться, пока все операции по устранению разлива нефтепродуктов не будут завершены и качество сбора не удовлетворит Старшего диспетчера / Диспетчера Терминала.

6.2. Контроль за сливом балластной воды

На Терминале нет оборудования для приёма грязного балласта и слопов. В связи с чем, допускается только слив за борт изолированного балласта с помощью балластной системы из чистых балластных танков. Сброс изолированного балласта в морском порту разрешается в том случае, если:

- он был принят в Балтийском и Северном морях либо заменен или принят в районе Северо-Восточной Атлантики и Северном море, за пределами 50 морских миль от ближайшего берега и на глубине моря не менее 200 метров, о чем в судовом журнале имеется подтверждающая запись;
- Концентрация нефтепродуктов не превышает 0,05 мг/л;
- Не обладает другими вредными свойствами выше нормативных показателей, в том числе по радиоактивности, микроорганизмам и патогенам;
- Терминал в любое время может произвести отбор проб воды из балластных танков судна в соответствии с действующими национальными и международными нормами;
- Откат балластной воды должен происходить только с противоположной стороны от Терминала. Запрещено сливать воду на причал.

6.3. Вывоз мусора

Терминал не принимает мусор и ТБО. По заявке Капитана судна мусор, ТБО и жидкие отходы могут быть приняты во время стоянки у причала на специальное судно-мусоросборщик по согласованию с ИГПК и представителем Терминала.

Мусор, а также любые другие твердые или жидкие материалы не должны выбрасываться за борт судна. Терминал позволяет вывозить отсортированный мусор/отходы на следующих условиях:

- остатки еды должны быть упакованы и помещены в специальные контейнеры или пластиковые пакеты;
- бумага должна быть упакована стопками или помещена в специальный контейнер;
- весь остальной мусор, включая пластик, стекло и т.д. должен быть помещен в специальный контейнер;
- весь мусор, загрязненный нефтепродуктами, растворителем, краской и т.д. должен быть помещен в специальные бочки и иметь соответствующую маркировку;
- 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.

6.4. Паровые эмиссии

При концентрации аммиака в воздухе от 15% до 28% возникает опасность взрыва. Из-за резкого запаха утечка аммиака в помещении будет замечена задолго до достижения такой концентрации. На открытом воздухе такая концентрация не может быть достигнута, так как аммиак легче воздуха и в случае утечки улетучивается. Погрузочные работы должны быть немедленно прекращены при любой утечки аммиака. Погрузка может быть возобновлена только с разрешения Старшего диспетчера / Диспетчера Комплекса и только после того, как утечка паров груза уменьшится до безопасного уровня и будут приняты меры по предотвращению накопления паров груза в будущем.

Инертизация атмосферы танков и грузовой системы производится перед погрузкой или дегазацией. Содержание кислорода после инертизации атмосферы при погрузке аммиака должно быть ниже 5 % об. кислорода.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТРЕБОВАНИЯ

7.1. Политика Терминала в отношении наркотических средств и алкоголя

Строго запрещено употребление алкоголя или наркотических средств, а также нахождение в состоянии алкогольной или наркотической интоксикации на территории Терминала или на борту судна в акватории Порта.

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

7.2. Ремонт судна у причала

Ремонт судна или любые другие работы экипажа, которые могут обездвижить судно либо повлиять на грузовые операции, строго запрещены.

Любые запланированные ремонтные работы на борту судна в портовых водах должны быть скоординированы между уполномоченным представителем судна и уполномоченным представителем Терминала до начала любых таких работ.

Судам, стоящим у причалов, разрешается кратковременное проворачивание винтов на минимальных оборотах для проверки главных двигателей перед отходом судна от причала, а также при аварийных ситуациях для обеспечения безопасности экипажа, судна, сохранности гидротехнических сооружений и предотвращения загрязнения окружающей среды.

7.3. Остойчивость судна

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

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

7.4. Снабжение судна судовыми запасами

Судовые краны могут быть использованы при условии, что их эксплуатация соответствующим образом контролируется и приняты все меры предосторожности для обеспечения безопасности оборудования и сооружений на Терминале.

Запасы топлива, продовольствия и воды на судне должны обеспечить автономность судна не менее чем на 14 суток с момента подхода судна к точке формирования каравана - ТФК для захода судна в морской порт. При нахождении судна в районе ледокольной проводки судов более чем 14 суток с момента подхода судна к ТФК капитан морского порта предпринимает неотложные меры по проводке судна в морской порт.

7.5. Мероприятия по бункеровке

Проведение бункеровочных операций у причала запрещены. Бункеровку возможно производить на якорной стоянке либо на Терминале, где есть пункт пропуска через государственную границу.

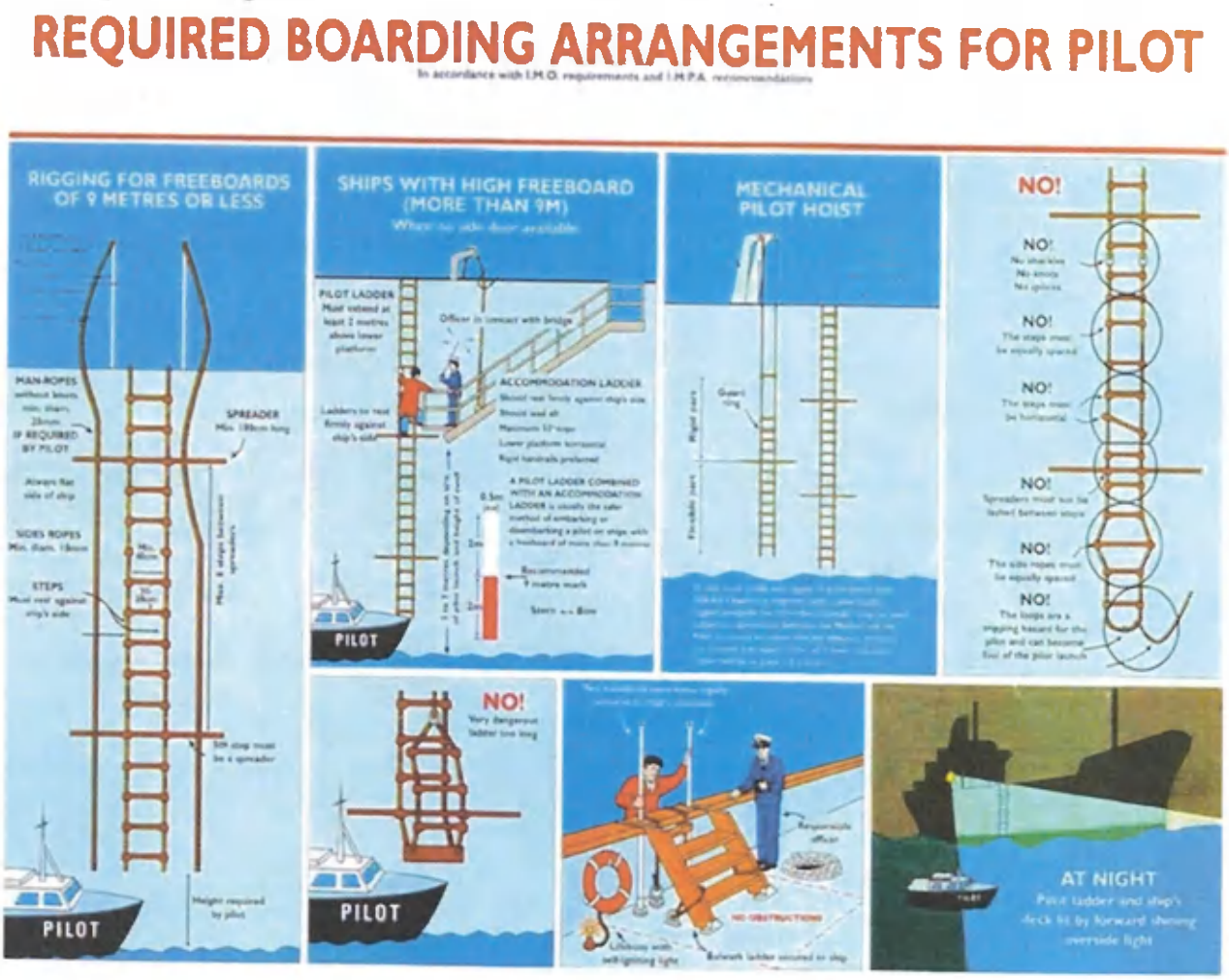
Бункеровка судов производится после оформления установленным порядком соответствующих документов в таможенном органе. Совершение таможенных операций и осуществление таможенного контроля бункеровочного топлива.

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

Приложение № 1
к Руководству

Требование к посадке лоцмана

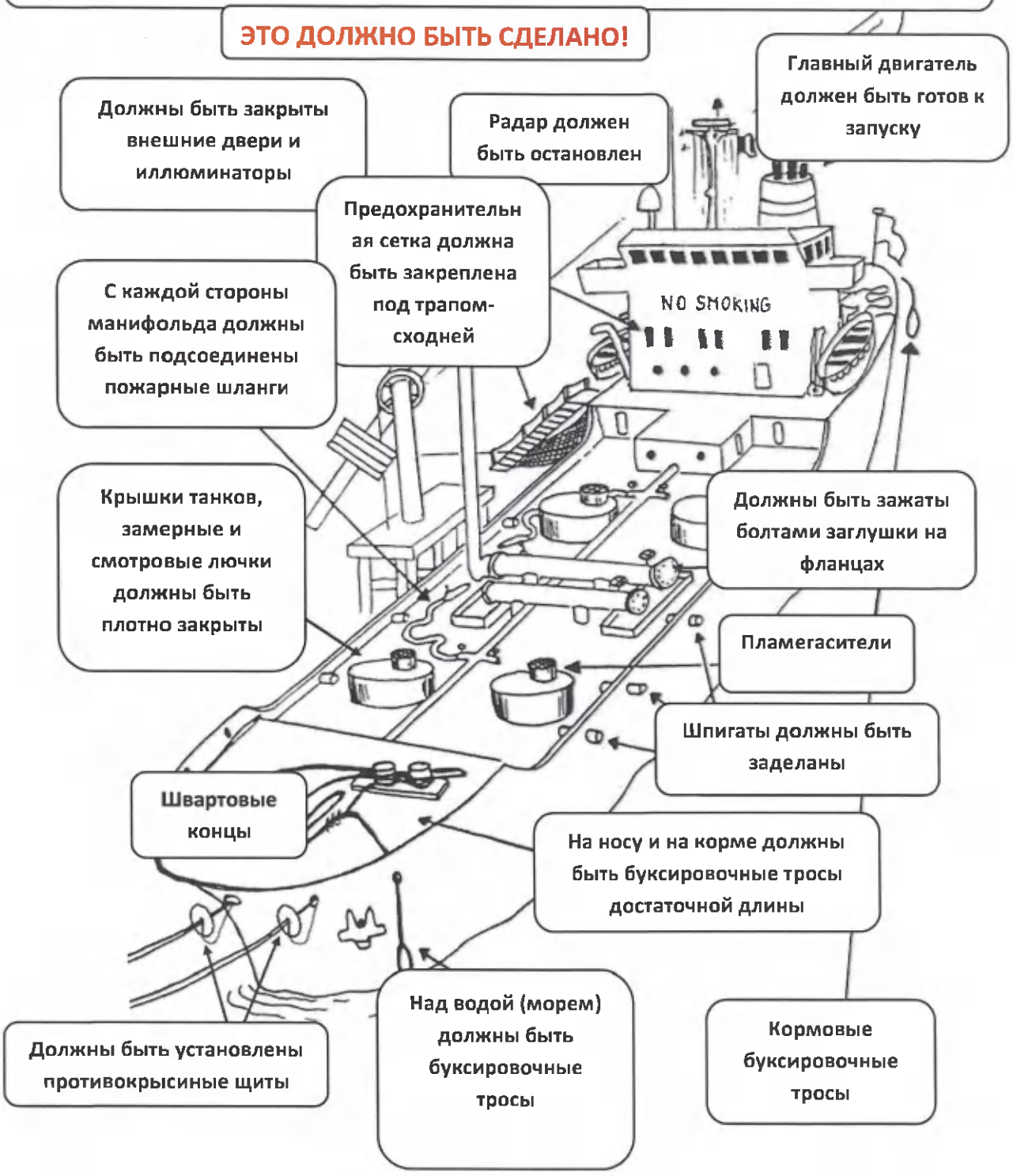
Оборудование судового трапа для приема лоцмана



Меры предосторожности для судов, находящихся у причала

Во время стоянки судна у причала должны быть предприняты меры предосторожности

ЭТО ДОЛЖНО БЫТЬ СДЕЛАНО!



Приложение № 3
к Руководству

Схема рекомендованной швартовки судна накопителя и судна отвозчика вторым бортом

Швартовка судна накопителя к причалу №1

Рис. 1

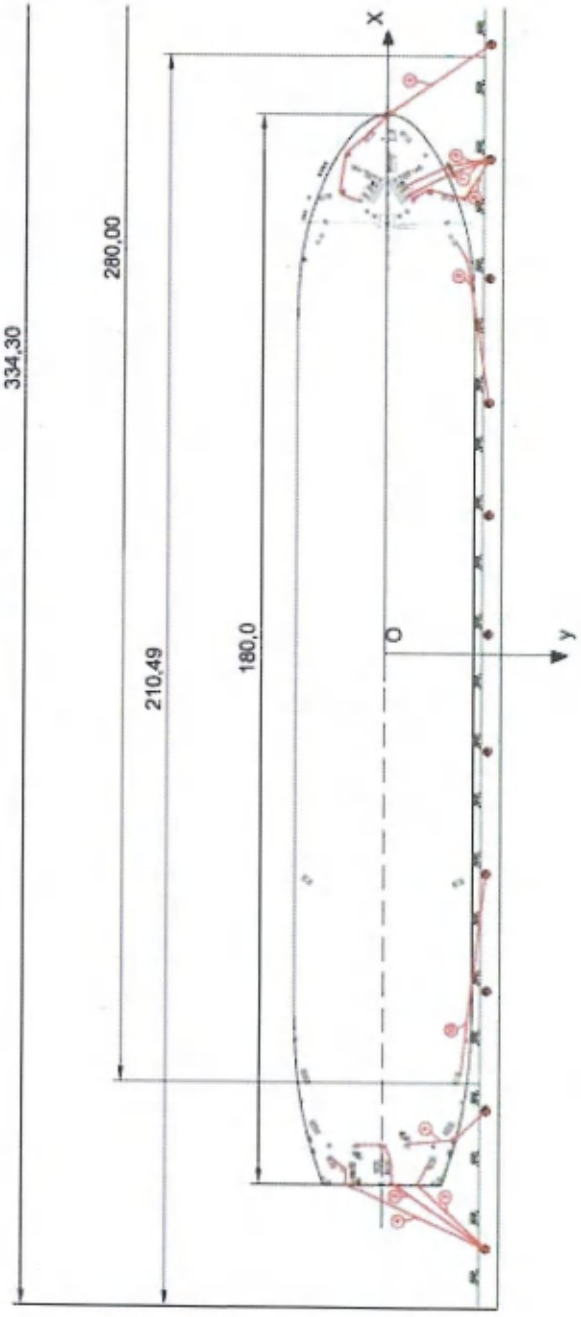


Рис. 2

Швартовка судна-отвозчика вторым бортом к судну-накопителю

Рис.3

Рис.4

Приложение № 4
к Руководству

Пожарный нотис

FIRE INSTRUCTIONS
IN CASE OF FIRE DO NOT HESITATE TO RAISE THE ALARM
ИНСТРУКЦИЯ ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА
ПРИ ПОЖАРЕ БЕЗ ПРОМЕДЛЕНИЯ ОБЪЯВИТЕ ТРЕВОГУ

TERMINAL FIRE ALARM: **CONTINUOUS SOUNDING OF SIREN**
ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА НА ТЕРМИНАЛЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ СИРЕНОЙ

Port: EVROCHEM TERMINAL UST-LUGA Berth: _____
IN CASE OF FIRE:
В СЛУЧАЕ ПОЖАРА:

1. Sound one or more blasts of the ship's whistle each blast of not less than ten seconds duration supplemented by a continuous sounding of the general alarm system.
При непрерывно звучащей системе общей тревоги подать судовой сиреной один или более гудков продолжительностью не менее 10 секунд каждый.

2. Contact the terminal.
Связаться с терминалом.

Telephone number: +7(921)3695254
Номер телефона

UHF / VHF communication channel - 16, 14.
Канал связи по УВЧ / ОВЧ - приемопередатчику

TANKER ACTIONS	ДЕЙСТВИЯ СУДНА
• Fire on your ship - Raise alarm - Fight fire and prevent fire spreading - Inform terminal - Cease all cargo operations and then - Close all valves - Stand by to disconnect hoses - Bring engines to standby	В случае пожара на вашем судне : - поднять тревогу - тушить пожар и предотвращать распространение - информировать терминал - прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны - подготовиться к отсоединению шлангов - привести двигатели в состояние готовности.
• Fire on other ship or ashore Stand by, and when instructed: - Cease all cargo operations and then close all valves - Disconnect hoses - Bring engines and crew to standby ready to unberth	В случае пожара на другом судне или берегу подготовиться к действиям и приступить к их выполнению, - как только это потребуется прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны - отсоединить шланги - привести двигатели и экипаж в состояние готовности, быть готовыми к отходу судна от причала.
TERMINAL ACTIONS	**ДЕЙСТВИЯ ТЕРМИНАЛА**
• Fire on Ship - Raise alarm - Contact ship - Cease all cargo operations and then close all valves - Stand by to disconnect hoses - Stand by to assist fire fighting plan - Inform all ships - Implement Terminal Emergency Plan	В случае пожара на судне : - поднять тревогу - связаться с судном - прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны - подготовиться к отсоединению шлангов - подготовиться к оказанию помощи в тушении пожара - информировать все суда - действовать согласно аварийному плану терминала
• Fire Ashore - Raise alarm - Cease all cargo operations and then close all valves - Fight fire and prevent fire spreading - If required stand by to disconnect hoses - Inform all ships - Implement Terminal Emergency Plan	В случае пожара на берегу: - поднять тревогу - прекратить все грузовые операции и перекрыть все клапаны - тушить пожар и предотвращать его распространение - подготовиться к отсоединению шлангов если потребуется - информировать все суда - действовать согласно аварийному плану терминала

Приложение № 5
к Руководству

Памятка по безопасности

LETTER TO MASTER OF TANKER AT TERMINAL

ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ТЕРМИНАЛА

To the Master of m/v
Капитану танкера

Port : **Ust-Luga, Russia**
Порт: Тамань, Россия

Company **LLC "EuroChem Terminal Ust-Luga"**
Компания

Terminal : **Berth № 1**
Терминал:

Date / Дата _____

Dear Sir,

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

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

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

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

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.
Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and the attached copy.

Уважаемый господин,

На Вас, как на капитана данного судна, а также на уполномоченного представителя терминала возлагается ответственность за безопасное проведение операций в течение всего времени нахождения судна у этого терминала. Поэтому, до того как начнутся работы, нам хотелось бы заручиться Вашей всесторонней поддержкой и пониманием всех требований, изложенных в листе контроля безопасности на судне и берегу, которые разработаны на основе безопасной практики, широко принятой в нефтеперерабатывающей промышленности и танкеростроении.

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

До начала работ и периодически после этого в целях нашей общей безопасности представитель терминала вместе с ответственным лицом комсостава, если это потребуется, выполнят предусмотренную проверку Вашего судна для того, чтобы убедиться в том, что на все вопросы листа контроля безопасности на судне и берегу действительно можно дать положительные ответы. Если потребуется корректура каких- либо действий, мы будем возражать против начала работ, а если работы уже начались, то мы потребуем их остановки.

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

НЕ МОЖЕТ БЫТЬ КОМПРОМИССОВ, КОГДА РЕЧЬ ИДЕТ О БЕЗОПАСНОСТИ.

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

Duty Terminal Representative
Дежурный представитель терминала

Position Loading master
Должность Мастер по наливу

Telephone No

UHF/VHF Channel

Signed:_____
Подпись **Company Representative**
Представитель компании

Date:_____ **Time**_____
Дата Время

Master of the m/v _____
Капитан

Signature _____
Подпись

Соглашение о разрешенных местах для курения

SMOKING REGULATIONS

WHILE TANKER IS IN PORT
SMOKING IS STRICTLY PROHIBITED
EXCEPT IN
THE FOLLOWING DESIGNATED AREAS ONLY

ПРАВИЛА КУРЕНИЯ

ВО ВРЕМЯ СТОЯНКИ СУДНА В ПОРТУ КУРЕНИЕ СТРОГО ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СЛЕДУЮЩИХ ОТВЕДЕННЫХ ДЛЯ КУРЕНИЯ МЕСТ

1. _____

2. _____

3. _____

Master of m/v _____
Капитан т / х

Signed _____
Подпись

Date: _____ Time: _____
Дата Время

LLC "EuroChem Terminal Ust-Lug

Loading Master: _____

Signed _____
Подпись

Приложение № 7
к Руководству

Соглашение о порядке погрузочно-разгрузочных работ

LLC "EuroChem Terminal Ust-Luga"

Date:
Location: **Ust-Luga, Russia**
Terminal: **Berth № 1**
Vessel:

AGREED LOADING PLAN

	TERMINAL INFORMATION	SHIP'S INFORMATION
1. Cargo:	1.	
2. Nominated quantity:	MT in Vac	
3. Order of loading:	1. MT in Vac	
4. Density / Mol Mass : (Preliminary)	1. Density MW:	
5. Lines to be used ship/shore:	Ammonia	
Flange's diameter of liquid line:	ANSI 300	
Flange's diameter of vapour line:	ANSI 300	
6. Initial loading rate:	Cbm/Hr	
7. Maximum loading rate:	Ammonia Cbm/Hr Cbm/Hr	
8. Topping off loading rate:	Cbm/Hr	
9. Operating pressure:	Ammonia kg/cm ²	
10. Maximum pressure:	kg/cm	
11. Vapour line return point pressure :	Agreed vessel request	
12. Cargo temperature: (Ambient)	Deg C	
13. Notification beforehand:	20 /10 / 5 MIN	
14. OBQ		
15. Pressure in Cargo Tanks Before Loading:		
16. Maximum and Minimum Cargo Tank Pressure:		
17. Maximum and Minimum Cargo Tank Temperature:		
18. The cargo will be stopped by:	Shore Stop	Ship Stop
19. Tank change over wich may affect operation:	Yes / No	Yes / No
20. Sequence of loading:		

Cargo Declarations of the Transportation Characteristics receved and understood completely.

Signed for ETU LLC : _____ Signed for M/v: _____

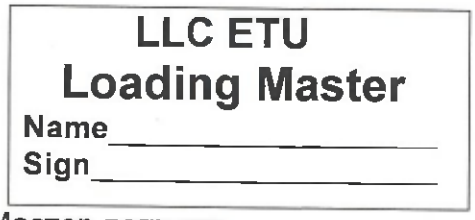
Loading Master: _____ Vessel Person in Charge _____

Date : _____ Time : _____

Приложение № 8
к Руководству

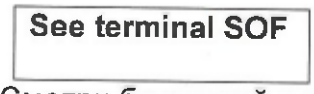
Образец печатей представителя Терминала

1.



Мастер погрузки

2.



Смотри береговой стейтмент

3.

Для ознакомления

Приложение № 9
к Руководству

Учет стояночного времени, Таймшит

Limited liability company
EuroChem Terminal Ust-Luga
Address: Russian Federation, 188480, Leningrad region,
Kingisepp district, Industrial zone Phosphorite, Central passage, bldg. 2
E-mail etu@eurochem.ru

Port: UST-LUGA 2024
Pier № 1 ETU LLC

Statement of facts

Vessel name: | Vessel berthed: AT LT
Flag: | NOR tendered: AT LT
Owner: | NOR accepted: AT LT
Loaded of AMMONIA : MT in Vac | Vessel unberthed: AT LT
LOA: (Ship Particular/Q88) DWT: (Safety Equipment cert.)
GT: (International Tonnage cert.)

Dates	Days	Time from	Time to	Operations, notice
				EOSP / NOR Tendered.(LAY/CAN).
				Awaiting instruction from Client
				Dropped Anchor
				Anchor aweight
				Dpropped Anchor at A11 anchorage / NOR - Retendered
				Awaiting Cargo Accumulation
				Anchor aweigh.
				Proceed to PBA.
				Pilot on board. / NOR - Retendered.
				Proceed to load pier # 1.
				FLA, commence mooring.
				All fast, completed mooring.
				Ship's gangway down / Pilot disembarked.
				Inward formalities / NOR - Retendered.
				Loading Master and cargo Surveyor on board.
				Safety meeting.
				Loading arm (1 x 12") connection.
				Tank inspection / OBQ measurements. calculation prior loading.
				Harbour Master permission to commence loading obtained.
				NOR accepted.
				Ship/Shore Preparation to Commence Loading.
				Loading of Ammonia commenced.
				Loading of Ammonia completed. (Ship Stop)
				Tank inspection, ullaging.
				Cargo calculation. Cargo figure released.
				Draining and loading arm disconnection.
				Cargo documents on board, signed.
				Loading Master disembarked.
				Pilot on board.
				Unmooring operations from pier # 1.
REMARKS:				
Depature				

Master of m/t	*Loading Master EuroChem Terminal Ust-Luga*	*Agent "ATLANTIC TRUST MARINE"*
See Vessel SOF		For receipt only See Agent's S.O.F. As Agent Only