

**Экологическое обоснование намечаемой хозяйственной
деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания»
по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории
морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района
(РПР) в границах участков 2,3,4**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

ТОМ 1

Директор ООО «РусЭкоСтандарт»



О.А. Максименко

Краснодар 2023 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРЕДПРИЯТИИ	4
1.1. Сведения о хозяйственной деятельности	4
1.2. Цель и необходимость реализации планируемой хозяйственной деятельности	4
1.3. Места реализации планируемой хозяйственной деятельности	5
2. Краткое описание планируемой хозяйственной деятельности включая альтернативные варианты.....	9
2.1. Схемы швартовки судов	9
2.2. Краткая характеристика технологических схем перевалки	12
2.3. Грузооборот и номенклатура	17
2.4. Характеристики грузов	18
2.5. Мероприятия, направленные на охрану окружающей среды при выполнении грузовых операций.....	20
ПРИЛОЖЕНИЯ	22
Приложение 1 – Техническое задание	23
Приложение 2 – Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с судна на судно в акватории морского порта Кавказ	27
Приложение 3 – Эксплуатационный регламент обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с судна на судно в акватории морского порта Кавказ	58
Приложение 4 – Классификационное свидетельство судна-накопителя	72

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.						Лист
			Пояснительная записка					2
			Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	

ВВЕДЕНИЕ

Документация «Экологическое обоснование намечаемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания» по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района (РПР) в границах участков 2,3,4» разработана ООО «РусЭкоСтандарт» на основании Технического задания.

Согласно ст. 34 Закону РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ все виды хозяйственной и иной деятельности во внутренних морских водах могут осуществляться только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы.

Планируемая хозяйственная деятельность ООО «Черноморская стивидорная компания» во внутренних морских водах РФ относится к объектам государственной экологической экспертизы федерального уровня.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПРЕДПРИЯТИИ

1.1. Сведения о хозяйственной деятельности

Полное наименование предприятия	Общество с ограниченной ответственностью «Черноморская Стивидорная Компания»
Сокращенное наименование предприятия	ООО «ЧСК»
Юридический адрес	Российская Федерация, 350020, город Краснодар, ул. Одесская, д. 41, офис 308
Почтовый адрес	Российская Федерация, 350020, город Краснодар, ул. Одесская, д. 41, офис 308
ОГРН	1232300038398
ИНН	2310233489
КПП	231001001
ОКПО	56281689
ОКВЭД	52.24 – Транспортная обработка грузов
Директор	Кудрявцев Юрий Семенович
E-mail	blacksea-sc@yandex.ru
Телефон	8-988-669-68-17

1.2. Цель и необходимость реализации планируемой хозяйственной деятельности

Целью реализации планируемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская Стивидорная Компания» является перевалка сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района (РПР) в границах участков №№2, 3, 4.

Деятельностью ООО «Черноморская Стивидорная Компания» будет являться обеспечение безопасности перегрузки грузов, а именно предоставление необходимого оборудования и квалифицированного персонала. Планируемая деятельность – оператор перегрузочного комплекса «судно-судно» не подлежит лицензированию.

Участки №2 и №3 предназначены для обеспечения перевалки сыпучих и навалочных грузов, якорная стоянка участка №4 используется для отстоя судов-привозчиков (ожидание очереди подхода к судну-накопителю и к судну-отвозчику), на данном участке погрузочно-разгрузочные работы не осуществляются.

В соответствии со справкой о планируемом грузообороте общий планируемый грузооборот ООО «Черноморская стивидорная компания» по перевалке по перегрузке сыпучих и навалочных грузов на РПР в границах участков 2,3,4 морского порта Кавказ на период 2023-2028 гг. составляет 4 150 000 т/год.

Планируемый срок осуществления деятельности – 2023-2028 гг.

В рамках намечаемой хозяйственной деятельности планируется рейдовая перегрузка сыпучих и навалочных грузов с судов типа «река-море» (судов-привозчиков) на суда-накопители и/или специализированные морские суда (суда-отвозчики).

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл.

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Согласно п. 70 «Обязательных постановлений в морском порту Кавказ» на участках №2 и №3 акватории морского порта Кавказ погрузочно-разгрузочные операции по перегрузке грузов осуществляются в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно (утв. приказом Минтранса РФ от 29.04.2009 № 68) с использованием плавучих кранов или собственных судовых перегрузочных средств.

Осуществление работ по перевалке навалочных и насыпных грузов на участках №2 и №3 закреплено п. 40 «Обязательных постановлений в морском порту Кавказ».

Перегрузка осуществляется с соблюдением требований к организации и производству работ, установленных Кодексом безопасной практики погрузки и разгрузки балкеров, РД 31.11.25.25-96 «Правила морской перевозки зерновых грузов», Кодексом торгового мореплавания РФ, требований РД 31.04.23-94 «Наставления по предотвращению загрязнения с судов» и международной конвенции MARPOL 73/78.

Списочная численность экипажей на задействованных судах при перегрузке сыпучих грузов составляет 78 человек.

1.3. Места реализации планируемой хозяйственной деятельности

ООО «Черноморская стивидорная компания» планирует осуществление деятельности перевалке по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в границах участков №№ 2,3 акватории морского порта Кавказ. Якорная стоянка участка №4 используется для отстоя судов-привозчиков, на данном участке погрузочно-разгрузочные работы не осуществляются.

Места проведения погрузочно-разгрузочных операций определяются Обязательными постановлениями по морскому торговому порту Кавказ (утв. Приказом Минтранса России от 23.03.2018 г. №110). Количество якорных мест в районе рейдового перегрузочного района не определены, рейдовый перегрузочный район обозначен точками с координатами.

Участки №2 и №3 расположены в Керченском проливе, который с восточной стороны граничит с Таманским полуостровом (Таманское сельское поселение Краснодарского края), а с западной стороны – с Керченским полуостровом Крыма (Заветненское сельское поселение Ленинского района Республики Крым).

Порядок плавания в указанных районах является регулируемым и обеспечивается системой разделения движением судов, наличием рекомендованных путей, фарватеров и особых районов, направленных на снижение степени рисков плавания. Установленные пути движения нанесены на морские навигационные карты, границы районов и указания об особенностях плавания в них приведены в Обязательных постановлениях по морскому торговому порту Кавказ (утв. Приказом Минтранса России от 23.03.2018 г. №110 и в предупреждениях на морских навигационных картах).

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

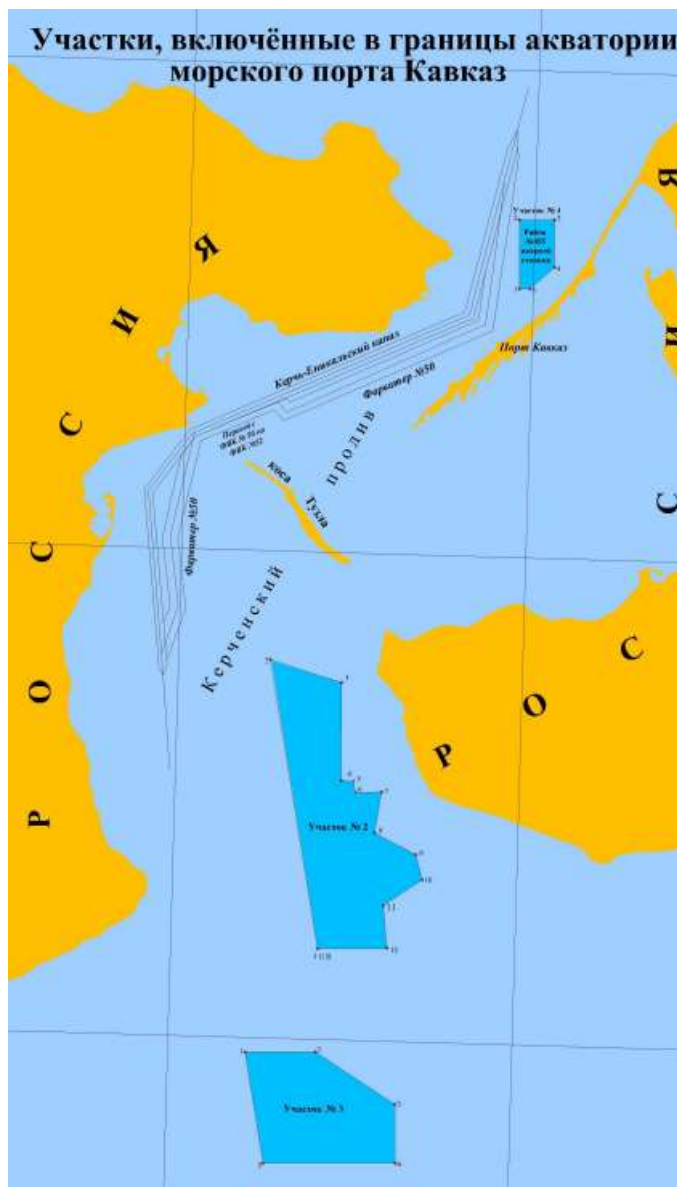


Рисунок 1 – Участки, включенные в границы акватории морского порта Кавказ

Участок №2 акватории морского порта включает в себя глубоководный рейдовый перегрузочный район №2; участок №3 акватории морского порта включает в себя глубоководный рейдовый перегрузочный район №3; участок №4 акватории морского порта включает в себя якорную стоянку №455.

Границы участка №2 акватории морского порта Кавказ, ограничены прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- 1) 45°05,50' северной широты и 36°33,50' восточной долготы;
- 2) 45° 11,30' северной широты и 36°32,08' восточной долготы;
- 3) 45° 10,90' северной широты и 36°34,10' восточной долготы;
- 4) 45°08,90' северной широты и 36°34,18' восточной долготы;
- 5) 45°08,90' северной широты и 36°34,64' восточной долготы;
- 6) 45°08,50' северной широты и 36°34,75' восточной долготы;

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
Лит	Изм.	№ докум.
	Подп.	Дата

- 7) 45°08,50' северной широты и 36°35,50' восточной долготы;
- 8) 45°07,65' северной широты и 36°35,14' восточной долготы;
- 9) 45°07,44' северной широты и 36°36,10' восточной долготы;
- 10) 45°06,90' северной широты и 36°36,30' восточной долготы;
- 11) 45°06,38' северной широты и 36°35,35' восточной долготы;
- 12) 45°05,50' северной широты и 36°35,50' восточной долготы;
- 13) 45°05,50' северной широты и 36°35,50' восточной долготы.

При производстве ПРР на участке №2 ООО «УСК» планирует использовать точки №№ 4, 5, 6, 7, 8 с координатами:

- №4 - 45°09,46' северной широты и 36°33,85' восточной долготы;
 №5 - 45°09,80' северной широты и 36°34,03' восточной долготы;
 №6 - 45°09,80' северной широты и 36°33,30' восточной долготы;
 №7 - 45°08,08' северной широты и 36°33,49' восточной долготы;
 №8 - 45°08,08' северной широты и 36°34,45' восточной долготы.

Границы участка №3 акватории морского порта Кавказ, ограничены прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- 1) 45°02,60' северной широты и 36°31,58' восточной долготы;
- 2) 45°02,60' северной широты и 36°33,50' восточной долготы;
- 3) 45°01,33' северной широты и 36°36,00' восточной долготы;
- 4) 45°00,00' северной широты и 36°36,00' восточной долготы;
- 5) 45°00,00' северной широты и 36°32,00' восточной долготы;
- 6) 45°02,60' северной широты и 36°31,58' восточной долготы.

При производстве ПРР на участке №3 ООО «УСК» планирует использовать точки с координатами:

- 1) А-1 - 45°02,10' северной широты и 36°32,06' восточной долготы;
- 2) А-2 - 45°02,10' северной широты и 36°32,90' восточной долготы;
- 3) А-3 - 45°01,51' северной широты и 36°33,01' восточной долготы;
- 4) А-4 - 45°01,51' северной широты и 36°32,16' восточной долготы.

Район №4 является районом акватории Керченского пролива и ограничен прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- 1) 45°22,00' северной широты и 36°41,00' восточной долготы;
- 2) 45°23,40' северной широты и 36°41,00' восточной долготы;
- 3) 45°23,40' северной широты и 36°42,00' восточной долготы;
- 4) 45°22,45' северной широты и 36°42,00' восточной долготы;
- 5) 45°22,00' северной широты и 36°41,37' восточной долготы.

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист 7
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

Якорная стоянка участка №4 используется для отстоя судов-привозчиков (ожидание очереди подхода к судну-накопителю и к судну-отвозчику), на данном участке погрузочно-разгрузочные работы не осуществляются.

Западная часть якорной стоянки участка №4 предназначена для карантинной стоянки судов.

Ближайшими населенными пунктами являются: ст. Тамань, хутор МТФ №2 расположенный на расстоянии около 3,6 км и пос. Волна Таманского сельского поселения, расположенный на расстоянии около 7,3 км от района намечаемой хозяйственной деятельности.

Сёла Заветное и Набережное Заветненского сельского поселения Ленинского района Республики Крым расположены на расстоянии более 9,0 км западнее от района намечаемой деятельности.

Для осуществления деятельности ООО «ЧСК» по перевалке по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района (РПР) в границах участков №№ 2,3,4 имеющейся глубины акватории достаточно. Производство дноуглубительных работ, создание береговых или подводных объектов, а также установка дополнительных навигационных знаков в целях осуществления хозяйственной деятельности не требуется.

Инв. № подл	Подп. и дата		Взам. инв. №		Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
											8

2. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПЛАНИРУЕМОЙ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВКЛЮЧАЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ

2.1. Схемы швартовки судов

Для реализации хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания» в соответствии с приказом Министерства транспорта РФ №68 от 29.04.2009 г. «Об утверждении правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно» разработан «Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с судна на судно в акватории морского порта Кавказ». Копия «Технологической схемы» представлена в Приложении 2.

Схема швартовки к судну, стоящему на якоре

При подходе к судку, стоящему на якоре, маневрирующее судно уменьшает скорость с расчетом иметь ее такой, чтобы только судно слушалось руля и удерживалось носом против волны и ветра.

В процессе подхода необходимо вести тщательное наблюдений за перемещением стоящего на якоре судна.

По мере сближения судов маневрируют машиной и рулем так, чтобы погасить инерцию и выйти на параллельный курс как можно ближе к стоящему на якоре судну. К этому времени оно будет удаляться от маневрирующего судна, чтобы будет способствовать обеспечению безопасной швартовки навала.

При первой возможности подают сначала бросательные концы (взаимно с обоих судов) с носа и кормы, а затем швартовные тросы, которые сразу берут на турачку брашпиля или шпиль.

При выборе швартовых тросов необходимо учитывать положение корпусов обоих судов и первым выбирать швартов с более отдаленной части судна. Как только суда установятся параллельно, надо одновременно подбирать швартовые тросы. В противном случае обтягивание одного из них приводит к резкому отставанию противоположной оконечности корпуса, вследствие чего неизбежен навал.

При креплении швартовых тросов на судне, стоящем на якоре, нужно избегать их прямой подачи в виде прижимных, особенно в центральной части судов. Рекомендуется подавать швартовые тросы в виде шпрингов и продольных.

Инва. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №
--------------	--------------	--------------

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
						9

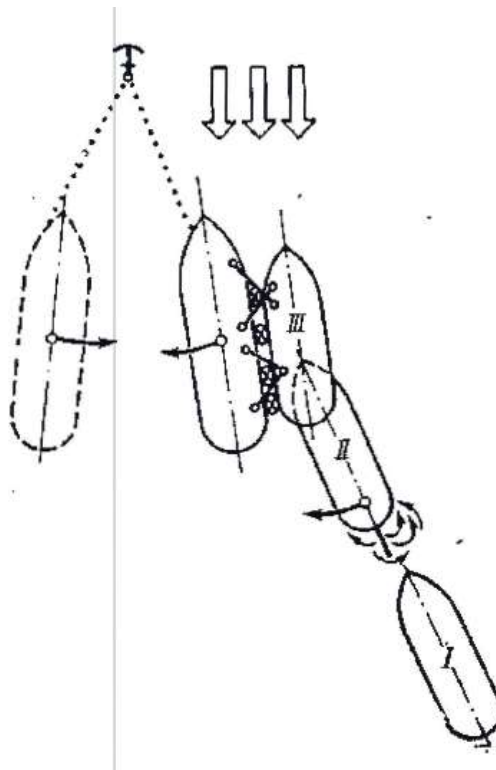


Рисунок 2 – Схема швартовки к судну, стоящему на якорь

Швартовка с использованием одного буксира

Судно выходит на траверз судна, стоящего на якорь, погасив инерцию поступательного движения вперед.

Для обеспечения равномерного поджатия судна к судну на якорь буксир устанавливают несколько позади миделя судна способом на укол. Упор винта буксира регулируется с таким расчетом, чтобы к моменту контакта с судном на якорь или плавкраном судно не приобрело значительной поперечной скорости.

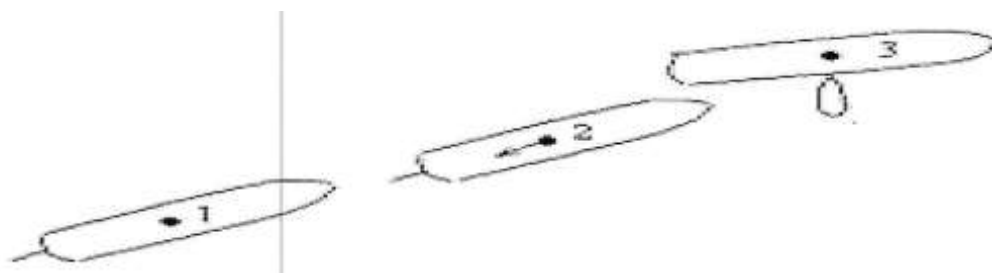


Рисунок 3 – Швартовка с использованием одного буксира

Швартовка с использованием двух буксиров

Буксиры выводят судно на траверз судна на якорь, отдаются буксирные тросы (один или оба в зависимости от ситуации) и работой буксиров (буксира) на укол судно поджимается к судну на якорь.

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Самостоятельная отшвартовка судна

Для предотвращения касания судов при отдаче швартовой следует проявлять особую осторожность. Отход маневрирующего судна производится в момент, когда стоящее на якоре судно рыскает на наибольшее расстояние от линии якорь-цепи в сторону ошвартованного судна и начинает двигаться в обратную сторону.

К этому моменту подтягивают кормовым швартовым корму маневрирующего судна и отдают все швартовые тросы. Как только нос судна отдает на достаточное расстояние, отдают оставшийся кормовой швартов и дают ход вперед, положив роль немного в сторону судна якорю для отвода кормы. Отойдя на нужное расстояние, маневрируют по обстановке.

Способы (позиционирования) удержания судна при осуществлении работ

Грузовые операции по перевалке грузов с судна на судно в РПП с навалочными грузами осуществляются при стоянке одного из судов на судовом якоре в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно, утвержденными приказом Минтранса России от 29 апреля 2009 г. N 68.

Способы удержания (позиционирования) судна-накопителя, судна-привозчика и судна-отвозчика на месте осуществления работ по перегрузке грузов с судна на судно:

1. Способ удержания судна-накопителя в точке РПП – постановка на один якорь.
2. Способ удержания судна-привозчика швартовка к судну-накопителю
3. Способ удержания судна-отвозчика – швартовка к судну-накопителю.

При постановке на якорь после выхода судна на канат в радиусе 3 кбт. от точки выхода не должно быть никаких судов. Капитан судна-накопителя для позиционирования судна самостоятельно определяет количество вытравливаемых смычек якорь-цепи в зависимости от погодных условий, держащих свойств грунта, течения, загрузки судна.

Рекомендуется отдавать не менее 2-3 смычек якорной цепи (при глубинах 25 м рекомендуется не менее 5 смычек).

На якорных стоянках запрещается стоянка без буксирного обеспечения несамоходных судов и судов с неисправными главными двигателями, рулевым и якорным устройствами и неисправной УКВ радиостанцией. При стоянке на якоре, особенно при получении неблагоприятного прогноза, главный двигатель должен быть готов к запуску.

При ухудшении погодных условий судно-привозчик и судно-отвозчик должны отойти от судна-накопителя, а капитан судна-накопителя должен действовать в соответствии с правилами хорошей морской практики.

При швартовке необходимо исключать возможность сильных соударений судов.

В качестве швартовов рекомендуется использование синтетических канатов (полипропиленовых/полиэтиленовых), диаметром от 65 мм до 96 мм.

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
---------------	--------------	--------------

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
						11

Использование швартовых лебедок в автоматическом режиме согласовывается капитаном судна с производителем работ. Если ухудшается погода, лебедки должны быть переведены на ручное управление, чтобы не произошло самопроизвольное потравливание швартовых канатов.

2.2. Краткая характеристика технологических схем перевалки

В рамках намечаемой хозяйственной деятельности планируется рейдовая перегрузка сыпучих, навалочных и наливных неопасных грузов с судов типа «река-море» (судов-привозчиков) на суда-накопители и/или специализированные морские суда (суда-отвозчики).

Схемы перегрузки насыпных/навалочных грузов предусматривают 4 варианта:

- Вариант №1 – с судна-привозчика перегрузка плавкраном на судно-отвозчик.
- Вариант №2 – с судна-привозчика перегрузка судовыми кранами судна-накопителя на судно-отвозчик.
- Вариант №3 – с судна-привозчика перегрузка судовыми кранами на судно-накопитель.
- Вариант №4 – с судна-накопителя перегрузка судовыми кранами на судно-отвозчик.

Все четыре варианта предусматривают перегрузку насыпных грузов как с одного борта, так и с двух бортов.

Для производства ПРР планируется применять следующие схемы:

- один борт судна-отвозчика – плавкран – судно-привозчик;
- один борт судна-отвозчика – судно-накопитель;
- один борт судна-отвозчика – судно-накопитель и судно-привозчик.
- с двух бортов судна-отвозчика – 2 плавкрана и 2 судна-привозчика;
- с двух бортов судна-отвозчика – плавкран – судно-привозчик и судно-накопитель;
- с двух бортов судна-отвозчика – плавкран – судно-привозчик и судно-накопитель – судно-привозчик;
- с одного борта судна-накопителя – судно-отвозчик;
- с двух бортов судна-накопителя – 2 судна-отвозчика.

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

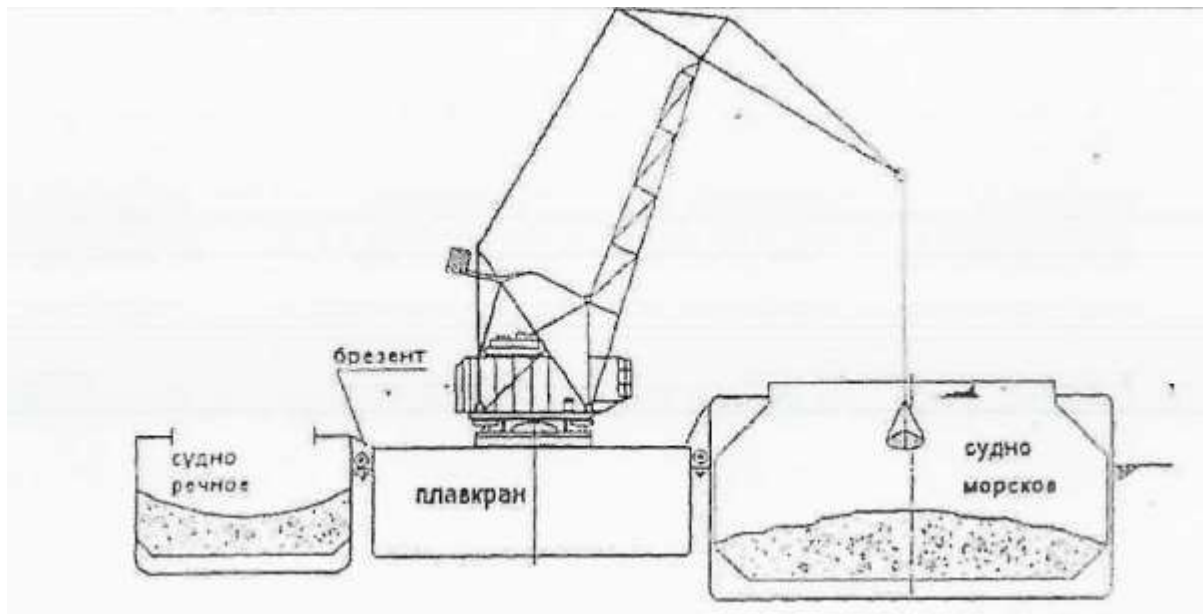


Рисунок 4 – Схема перегрузки навалом на рейде по схеме «судно морское – судно речное»

Технологический процесс погрузочно-разгрузочный работ ООО «Черноморская стивидорная компания»:

Вариант работы: судно-судно (навалочные и насыпные грузы)	
Трюм выгружающегося судна (ковшовый мини-погрузчик) – плавкран или судовый кран (грейфер) – трюм принимающего судна	
Перевалка – крановая	
Порядок операций:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Опускание грейфера и зачерпывание груза в трюме выгружающегося судна 2. Подъем груза 3. Поворот стрелы 4. Опускание грейфера в трюм принимающегося судна 5. Высыпание груза 6. Подъем грейфера из трюма принимающего судна 7. Поворот стрелы 8. Опускание грейфера в трюм выгружающего судна 	

Технологическая схема перевалки насыпных и навалочных грузов в рейдовом перегрузочном районе предусматривает перевалку судовыми кранами или плавкраном груза с судна-привозчика, на судно-накопитель или судно-отвозчик по прямому варианту судно-судно. Штивка груза на принимающем судне осуществляется грейфером без применения специальной техники. Зачистка трюмов на выгружающемся судне выполняется ковшом погрузчиком и зачистной бригадой под лопату.

Подготовка морского судна. Грузовые помещения судов должны быть чистыми, сухими и без посторонних запахов. Льяла, сетки приемных отсеков осушительной системы, льяльные колодцы должны быть очищены, льяльные крышки плотно закрыты и проконопачены.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Балкеры перед погрузкой, по возможности должны набрать в балластные цистерны воду таким образом, чтобы минимизировать перепад уровней палуб грузенного речного судна и порожнего балкера. По мере заполнения грузовых помещений балкера – балласт из танков должен сливаться (не допуская крена-дифферента загружаемого судна).

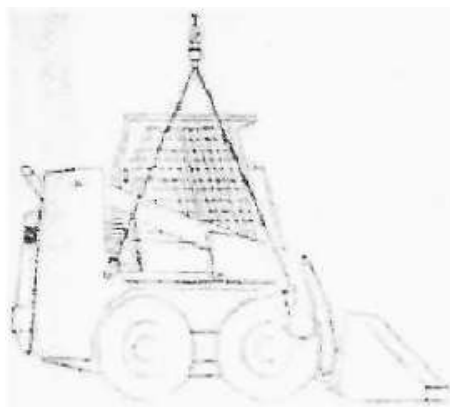
Разгрузка речного судна. Выгрузка зерна из грузового помещения производится при помощи судового крана, оснащенного грейфером или при помощи плавкрана, оснащенного грейфером.

Крановщик, опуская грейфер в трюм, производит зачерпывание груза, после чего выносит груз из трюма. При этом крановщик должен приподнять грейфер на высоту не более 2 м от уровня груза и убедиться в отсутствии утечки груза и грейфера. При наличии утечки груза крановщик должен произвести отсыпку груза и произвести повторное закрытие грейфера. Если при этом утечка не устраняется, то производится повторное зачерпывание груза или замена грейфера.

Взятие груза из трюмного штабеля следует производить из разных мест для более полного заполнения грейфера и исключения возможности появления крена судна. По мере выгрузки зерна и опускания верхнего уровня груза работа крана приостанавливается, и докеры лопатами и вениками снимают (сметают) зерно с конструктивных элементов корпуса судна.

Выгрузка грузов из грузового помещения грейфера прекращается при достижении уровня пайола и частичной зачистки, позволяющей опустить в трюм и работать в нем штивающей техникой. Зачистка грузового помещения производится при помощи ковшового автопогрузчика (типа «Боб-Кэт» или другой модели). Подача автопогрузчика в трюм разгружаемого судна осуществляется плавкраном или судовым краном.

Окончательная зачистка производится при помощи лопат и метел вручную. Для бора остатков груза на пайол в просвете люка трюма опускается ковш. После окончания зачистки ковшевой погрузчик краном поднимается из трюма.



Ковшовый погрузчик "Боб-Кэт"
 Модель 853, г/п 772 кг
 Масса погрузчика – 3084 кг
 Габариты погрузчика:
 Длина - 3264 мм
 Ширина - 1562 мм
 Высота - 2055 мм

Рисунок 5 – Строповка погрузчика «Боб-Кэт»

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка

Загрузка морского судна (балкера). Груз необходимо высыпать на высоте не более 1-2 м от пайола или ранее погруженного трюмного штабеля. Загрузка грузового помещения осуществляется равномерно с разравниванием груза грейфером. Загрузку трюма осуществляю от носовой или кормовой переборок к бортам.

После окончания погрузки разравнивание верхнего слоя груза производится плавкраном или судовым краном с использованием грейфера.

При перевалке насыпных и навалочных грузов в РПП с судна на судно используются следующие технические средства:

- несамоходные и самоходные плавучие краны типа Ganz 16 грузоподъемностью 16 тонн;
- самоходные плавкраны с грузовым устройством типа LIEBHERR CBG 25/30 грузоподъемностью до 35 тонн;
- судно-накопитель DWT до 60 000 тонн с судовыми кранами типа LIEBHERR CBG 25/30 грузоподъемностью до 35 тонн.
- грейферы для перевалки навалочных грузов: объемом - 6 м³, 9 м³, 18 м³. 22,5 м³.
- фронтальные одноковшовые погрузчики или мини-погрузчики грузоподъемностью от 0,8 т. до 3,0 т. для зачистки грузовых трюмов;
- крановый захват для подачи ковшового мини погрузчика в трюм;
- брезенты и пологи;
- ручные инструменты и приспособления (лопаты, метлы и т.д.);
- буксиры обеспечения мощностью от 884 кВт до 2800 Квт.

Состав, количество и характеристика перегрузочного оборудования имеющегося на балансе предприятия ООО «Черноморская стивидорная компания»:

Суда, находящиеся в собственности				
№ п/п	Наименование судна	Дедвейт, тонн	Количество кранов, шт.	Объем одного грейфера, м ³
1	Судно-накопитель «Бремен»	38 264,00	2	18,0
Погрузчики				
№ п/п	Модель		Количество	
1	Bulldozer Caterpillar 914G		3	
2	BOB CAT S130		1	

Вспомогательное оборудование и технические средства ООО «ЧСК» планирует привлекать на основании договоров со сторонними организациями.

Погрузо-разгрузочная деятельность ООО «Черноморская стивидорная компания» на рейде морского порта Кавказ на участках №№ 2, 3 с судов осуществляется согласно Рабочим технологическим картам.

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
						15

Перегрузка зернобобовых грузов (пшеница, ячмень, горох, соя, кукуруза, семена льна, семена подсолнечника и другие) насыпью на рейде

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: пшеница – 1,25-1,4 м³/т, ячмень – 1,53-1,85 м³/т, горох (нут) – 1,25-1,4 м³/т, кукуруза – 1,0-1,3 м³/т, соя – 1,2-1,6 м³/т, семя льна – 1,4-2,6 м³/т.

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (реч.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (мор.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (реч.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

Перегрузка ильменита, рулита насыпью на рейде

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: ильменит – 0,33-0,57 м³/т, рулит – 0,35-0,50 м³/т

Класс груза – Н-3Т

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (мор.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (реч.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (мор.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (реч.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

Перегрузка аммиачно-нитратных удобрений

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: селитра аммиачная, марка Б (для сельского хозяйства) россыпью на рейде.

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (реч.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

Перегрузка серы кормовой, серы гранулированной навалом на рейде

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
						16

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: сера кормовая, сера гранулированная

Класс груза – КТГ-30

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (реч.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

Перегрузка угля, коксующегося угля

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: уголь 0,79-1,53 м³/т, кокс 1,0-1,5 м³/т

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (реч.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	700
Трюм (реч.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

Перегрузка минеральный удобрений

Варианты работ: судно-судно

Характеристика груза: карбамид, сульфат аммония, калий хлористый и др. россыпью на рейде

Класс груза – Н-3Т

Технологические операции	Расстановка (рабочих/машин) по технологич. операциям				Производительность технологической линии, тонн
	Судовая реч.	Кордонная и передаточная	Судовая мор.	Всего	
Трюм (реч.) – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	1500
Трюм (реч.) – Кран судовой (грейфер) – Трюм (мор.)	1/-	1/1	1/-	3/1	1500
Трюм (реч.) – Ковшовый погрузчик – Плавкран (грейфер) – Трюм (мор.)	3/1	1/1	1/-	5/2	

2.3. Грузооборот и номенклатура

В соответствии со справкой о планируемом грузообороте общий планируемый грузооборот ООО «Черноморская стивидорная компания» по перевалке по перегрузке сыпучих

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист 17

и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района (РПР) в границах участков 2,3,4 на период 2023-2028 гг. составляет 4 150 000 т/год. Планируемый годовой объем перевалки ООО «Черноморская стивидорная компания» по перегрузке сыпучих и навалочных грузов представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Объем перевалки сыпучих и навалочных грузов ООО «Черноморская стивидорная компания» в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные района (РПР) в границах участков 2,3,4

Наименование грузов	Объем перевалки, т/год
Зерновые грузы, из них:	Всего: до 2 700 000
- пшеница	до 1 700 000
- ячмень	до 800 000
- рожь	до 50 000
- овес	до 25 000
- кукуруза	до 100 00
- рис	до 25 000
Бобовые культуры, из них:	Всего: до 150 000
- горох	до 100 00
- соя	до 25 000
- нут	до 25 000
Масляничные культуры, из них:	Всего: до 100 000
- семена подсолнечника	до 50 000
- семена льна	до 25 000
- семена рапса	до 25 000
Карбамид	Всего: до 100 000
Азотно-фосфорные удобрения	Всего: до 100 000
Нитроаммофоска	Всего: до 100 000
Сера техническая комовая	Всего: до 250 000
Сера техническая гранулированная	Всего: до 150 000
Каменный уголь	Всего: до 150 000
Кокс металлургический	Всего: до 150 000
Руды	Всего: до 100 000
Итого	4 150 000

Грузовые операции с опасными грузами осуществляются при наличии у Оператора лицензии на погрузо-разгрузочную деятельность, применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах.

2.4. Характеристики грузов

Сера комовая

Транспортное наименование – Сера (дробленые куски и крупные зерна).

Группа – В.

Классификация по химической опасности – Класс 4.1.

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

18

Классификация по химической опасности по ГОСТ 19433 – 4133.

Хрупкая кристаллическая масса желтого цвета.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Сера относится к пылящим навалочным грузам.

Опасность воспламенения или взрыва. Сера не гигроскопична, не растворяется в воде.

Сера техническая гранулированная

Транспортное наименование – Сера (формованная, твердая).

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Сера относится к пылящим навалочным грузам.

Согласно МКМПНГ данным груз является либо невоспламеняющимся, либо грузом, обладающим низкой пожароопасностью.

Каменный уголь

Транспортное наименование – Уголь.

Группа – В (и А).

Классификация по химической опасности – ВОН (вещество, имеющее свойства опасности при его перевозке навалом).

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Согласно МКМПНГ данным груз является либо невоспламеняющимся, либо грузом, обладающим низкой пожароопасностью.

Кокс металлургический

Транспортное наименование – Кокс.

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Согласно МКМПНГ данным груз, обладающим низкой пожароопасностью.

За счет пористой структуры обладает гигроскопичностью и является адсорбентом газообразных продуктов.

Карбамид

Транспортное наименование – Карбамид (мочевина).

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Гранулы слабоокрашенные, без посторонних примесей.

Азотно-фосфорные удобрения

Транспортное наименование – Азотно-фосфорные удобрения.

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Гранулированный продукт.

Пожаровзрывобезопасен.

Удобрения на основе нитрата аммония

Транспортное наименование – Удобрения на основе нитрата аммония.

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Гранулированный продукт без посторонних примесей.

Обладает низкой пожароопасностью, трудногорючее, взрывоопасное вещество

Зерно (пшеница, ячмень, горох, семена подсолнечника, семена кукурузы)

Транспортное наименование – Зерно.

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Может быть заражен вредителями.

Относится к пылящим грузам.

Окатыш железнорудный

Транспортное наименование – Окатыши железнорудные.

Группа – С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Может быть заражен вредителями.

2.5. Мероприятия, направленные на охрану окружающей среды при выполнении грузовых операций

В соответствии с рабочими технологическими картами при осуществлении планируемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания» предусмотрены

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

следующие мероприятия, направленные на предотвращение попадания насыпных грузов в водную среду:

1. В случае выпадения атмосферных осадков все работы должны быть прекращены, а грузовые помещения закрыты. Грузовые работы могут быть возобновлены после прекращения осадков.

2. Зона работы крана между загружаемыми балкерами и разгружаемыми речными судами должна быть надежно перекрыта брезентами или пологам из другого материала, чтобы избежать возможного попадания груза в море и потерь груза.

3. Пронос груза над морем запрещается.

4. С целью предотвращения или уменьшения появления пыли и ее вредного воздействия в процессе перевалки груза открываются грейфера на возможно минимальной высоте над пайолом или ранее погруженным грузом.

5. При возникновении угрозы осадков, а также по окончании каждой рабочей смены, палубы судов и брезенты необходимо очищать от возможных россыпей груза.

6. По окончании загрузки каждого грузового помещения крыши люков следует немедленно закрыть.

7. Запрещается сбрасывать россыпь груза с палубы судна в воду.

8. Работы по перегрузке серы разрешаются только при скорости ветра, не превышающей 9,8 м/с.

9. Работы по перегрузке угля разрешаются только при скорости ветра, не превышающей 8,0 м/с.

10. С целью предотвращения или уменьшения появления пыли и ее вредного воздействия в процессе перевалки серы проводится орошение в месте захвата грейфером и при раскрытии грейфера в месте выгрузки. Орошение производить только пресной водой т при положительных температурах воздуха.

11. С целью предотвращения или уменьшения появления пыли и ее вредного воздействия в процессе перевалки угля и кокса капельно-туманное орошение груза.

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

ПРИЛОЖЕНИЯ

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

Приложение 1 – Техническое задание

Приложение №1

к Договору № 264/2023 от __.07.2023 г.

СОГЛАСОВАНО
Исполнитель
Директор
ООО «Рус Эко Стандарт»



О.А. Максименко

16 июля 2023 г.

УТВЕРЖДАЮ

Заказчик
Директор
ООО «ЧСК»

Ю.С. Курявцев

16 июля 2023 г.

Техническое задание

на разработку документации: «Экологическое обоснование намечаемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания», по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные районы (РПР) в границах участков 2,3,4»

№п/п	Перечень основных требований	Содержание основных требований
1.	Наименование документации	«Экологическое обоснование намечаемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания», по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные районы (РПР) в границах участков 2,3,4»
2.	Местоположение объекта	
3.	Основание для разработки документации	Договор №264/2023 от __.07.2023 г.
4.	Заказчик	ООО «Черноморская стивидорная компания»
5.	Исполнитель	ООО «Рус Эко Стандарт», 350051, г. Краснодар, ул. Дальняя 39/5, помещение 290
6.	Сроки проведения ОВОС	В соответствии с Договором и Календарным планом, являющимся неотъемлемой частью Договора
7.	Цель работ	Разработка материалов «Экологическое обоснование намечаемой хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания», по перегрузке сыпучих и навалочных грузов в акватории морского порта Кавказ, рейдовые перегрузочные районы (РПР) в границах участков 2,3,4» в целях получения положительного заключения государственной экологической экспертизы на хозяйственную деятельность в соответствии с Приказом Министерства природных ресурсов и экологии РФ «Об утверждении требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду» от 01.12.2020 г. № 999

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

23

8.	Этапы работ	<p>1. Разработка материалов «Оценка воздействия на окружающую среду», организация и проведение общественных обсуждений по проекту.</p> <p>2. Выполнение раздела «Оценка воздействия на водные биологические ресурсы».</p> <p>3. Сопровождение и согласование разработанной документации в Росрыболовстве, государственной экологической экспертизе.</p> <p>4. Подготовка полного пакета документов для прохождения Государственной экологической экспертизы, направление его в Росприроднадзор для проведения Государственной экологической экспертизы, получение положительного заключения Государственной экологической экспертизы.</p>
9.	Цели и задачи ОВОС	<p>ОВОС проводится с целью выявления характера, интенсивности, масштаба влияния хозяйственной деятельности ООО «Черноморская стивидорная компания», на состояние окружающей среды и здоровье населения в районе предполагаемой хозяйственной деятельности, для предотвращения или смягчения воздействия планируемой деятельности на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.</p> <p>Для выполнения указанной цели необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - определение характеристик планируемой (намечаемой) хозяйственной и иной деятельности и возможных альтернатив, в том числе отказа от деятельности; - анализ состояния территории, на которую может оказать влияние планируемая деятельность (состояние природной среды, наличие и характер антропогенной нагрузки и т.п.); - выявление возможных воздействий планируемой хозяйственной деятельности на окружающую среду; - оценка воздействий на окружающую среду планируемой хозяйственной деятельности; - определение мероприятий, уменьшающих, смягчающих или предотвращающих негативные воздействия, оценка их эффективности и возможности реализации; - разработка предложений по программе экологического контроля и мониторинга окружающей среды; - разработка рекомендаций по проведению последующего анализа реализации намечаемой хозяйственной деятельности.
10.	Требования к выполнению материалов ОВОС	<p>1. Состав и содержание материалов ОВОС должны быть выполнены в соответствии с законодательными и нормативными требованиями Российской Федерации в области охраны окружающей среды, здоровья населения, природопользования.</p> <p>2. Состав и содержание материалов ОВОС также должны удовлетворять требованиям региональных законодательных и нормативных документов.</p> <p>3. Материалы ОВОС разработать с учетом требований:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Федерального закона от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»; - Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»; - Федерального закона от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»; - Федерального закона РФ от 03.06.2006 г. № 74-ФЗ «Водный кодекс РФ»; - Федерального закона от 24.04.1995 г. № 52-ФЗ «О животном мире»; - Федерального закона от 30.03.1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»;

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
Лит	Изм.	№ докум.
	Подп.	Дата

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

		<p>- Федерального закона от 04.05.1999 г. № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;</p> <p>- Федерального закона от 24.06.1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления»;</p> <p>- Приказа Росрыболовства от 06.05.2020 № 238 «Об утверждении Методики определения последствий негативного воздействия при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте объектов капитального строительства, введении новых технологических процессов и осуществлении иной деятельности на состояние водных биологических ресурсов и среды их обитания и разработки мероприятий по устранению последствий негативного воздействия на состояние водных биологических ресурсов и среды их обитания, направленных на восстановление их нарушенного состояния»;</p> <p>- Приказ Минприроды России № 999 от 01.12.2020 «Об утверждении требований к материалам воздействия на окружающую среду»;</p> <p>- Постановления Правительства РФ от 07.11.2020 № 1796 «Об утверждении Положения о проведении государственной экологической экспертизы»;</p> <p>- а также других действующих федеральных и региональных нормативно-правовых актов, содержащих требования, выявляемые в процессе ОВОС и в области охраны окружающей среды в целом.</p> <p>4. При разработке документации учесть наличие природоохранных ограничений, зон с особыми условиями использования территории (водоохранные зоны водных объектов, особо охраняемые природные территории, рыбоохранные зоны, санитарно-защитные зоны объектов, зоны санитарной охраны, наличие объектов культурного наследия, и др.).</p> <p>5. По результатам расчета вреда водным биологическим ресурсам разработать предложения по возмещению вреда водным биоресурсам и среде их обитания посредством выполнения мероприятий, указанных в постановлении Правительства РФ от 29.04.2013 № 380.</p>
11.	Основные методы проведения оценки воздействия на окружающую среду, в том числе план проведения общественных обсуждений	<p>1. Проведение исследований и предварительной оценки воздействия на окружающую среду.</p> <p>2. Формирование предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду.</p> <p>3. Подготовка и направление в органы местного самоуправления уведомления о проведении общественных обсуждений предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду.</p> <p>4. Размещение уведомлений о проведении общественных обсуждений предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду на муниципальном, региональном и федеральном уровнях.</p> <p>5. Обеспечение возможности ознакомления с предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду и приема замечаний, комментариев и предложений.</p> <p>6. Проведение общественных обсуждений предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду.</p> <p>7. Анализ и учет замечаний, предложений и информации, поступившей от общественности в ходе проведения общественных обсуждений.</p> <p>8. Формирование окончательных материалов оценки воздействия на окружающую среду</p> <p>9. Утверждение окончательных материалов оценки воздействия на окружающую среду для представления в соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. № 174-ФЗ "Об экологической экспертизе" на государственную экологическую экспертизу, оплата которой осуществляется Заказчиком.</p>

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

12.	Исходные данные, предоставляемые Заказчиком	<p>1. Общие сведения о предприятии (юридический и почтовый адрес, основной вид деятельности согласно ОКВЭД, руководитель, контактные данные и пр.).</p> <p>2. Документация по вопросам планируемой хозяйственной деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - подробное описание технологического процесса с указанием производительности работ или документ, который содержит данную информацию; - грузооборот с указанием номенклатуры грузов на период согласования хозяйственной деятельности; - информация по судам (характеристика обрабатываемых судов, судооборот); - состав, количество и характеристика основного и вспомогательного перегрузочного оборудования; - описание основных производственных процессов, технологические схемы перегрузки (рабочие технологические карты); - ситуационный план с границами территорий, в рамках которых планируется осуществление хозяйственной деятельности <p>3. Прочие исходные данные об объекте по запросу Исполнителя и процессе разработки документации, которыми располагает Заказчик, и которые относятся к его компетенции.</p>
13.	Требования к согласованию документации с надзорными и контролирующими органами	<p>Положительное заключение Государственной экологической экспертизы.</p> <p>Согласование Федерального агентства по рыболовству РФ.</p> <p>Протоколы общественных слушаний</p> <p>Все документы передаются Заказчику в оригиналах</p>
14.	Требования к предоставлению проектной документации	<p>Исполнитель передает документацию Заказчику в 1 (одном) экземпляре на бумажном носителе и в 1 (одном) экземпляре в электронном виде (форматы разработки, в том числе doc, pdf, dwg).</p>

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Приложение 2 – Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с судна на судно в акватории морского порта Кавказ

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«Черноморская стивидорная компания»

«СОГЛАСОВАНО»

Капитан морского порта Кавказ

С.В. Наумов

«9» июля 2023 год



«УТВЕРЖДАЮ»

Директор ООО «ЧСК»

Ю.С. Кудряков

«11» июля 2023 год



ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА

обеспечения безопасности судоходства и экологической
безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с
судна на судно в акватории морского порта Кавказ.

(разработана в соответствии с приказом Министерства транспорта РФ № 68
от 29.04.2009 года «Об утверждении правил оказания услуг по организации
перегрузки грузов с судна на судно»).

Краснодар 2023

Инов. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

28

СОДЕРЖАНИЕ.

1. Сведения об Operаторе рейдового перегрузочного района.
2. Термины, используемые в технологической схеме.
3. Общие положения.
4. Описание морского порта Кавказ.
5. Вид груза, его полное техническое наименование и планируемые объемы перегрузки грузов с судна на судно; для опасных грузов указывается класс и группа опасности.
6. Способ перевалки груза.
7. Предъявляемые требования к осадке, конструкции и оборудованию судов, которые планируются использовать в схеме перевалки грузов с судна на судно.
8. Схемы подхода и отхода судов.
9. Способы удержания (позиционирования) судна-накопителя или принимающего судна на месте осуществления работ по перевалки грузов с судна на судно.
10. Применяемые схемы швартовки.
11. Перечень используемых средств для перевалки грузов с судна на судно, оборудования и требования к ним.
12. Требования к производству грузовых операций.
13. Схема управления погрузочно-разгрузочными работами.
14. Требования к средствам связи.
15. Мероприятия по обеспечению охраны и защиты судов от актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности мореплавания.
16. Действия по предотвращению загрязнения окружающей среды.
17. Перечень нормативно-технических и правовых документов.

I. СВЕДЕНИЯ ОБ ОПЕРАТОРЕ РЕЙДОВОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО РАЙОНА.

Наименование компании: **Общество с ограниченной ответственностью «Черноморская стивидорная компания» - далее - ООО «ЧСК».**

Юридический адрес: 350020, Краснодарский край, г.о. город Краснодар, ул. Одесская, д.41, оф.308

Почтовый адрес: 350020, Краснодарский край, г.о. город Краснодар, ул. Одесская, д.41, оф.308

Тел./факс: +7 988 669 6817, E-mail: blacksea-sc@yandex.ru

Ответственные должностные лица:

Директор:

Кудрявцев Юрий Семенович

Телефон: +7 (988) 669 6817

E-mail: blacksea-sc@yandex.ru

Заместитель директора по эксплуатации флота

Тишков Глеб Геральдович

Телефон: +7 (918) 395 99 98

E-mail: tishkov@kubanmarine.ru

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

II. ТЕРМИНЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СХЕМЕ.

Грузовые операции (перевалка) - комплексный вид услуг и (или) работ по перегрузке навалочных грузов с одного вида транспорта на другой вид транспорта при перевозках в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, в том числе перемещение грузов в границах морского порта и их технологическое накопление, или по перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой вид транспорта;

Технологическое накопление – формирование партии груза на судне-накопителе в РПР, с последующей перевалкой на принимающие судно

Навалочный груз - означает любой груз, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или более крупных кусков, обычно однородный по составу, который грузится непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары.

Рейдовый перегрузочный район (далее - РПР) - акватория морского порта Кавказ, предназначенная для оказания услуг по перевалке грузов с судна на судно;

Оператор рейдового перегрузочного района (далее - Оператор) - транспортная организация, осуществляющая погрузочно-разгрузочные работы с грузами в РПР, в том числе технологическое накопление груза и его перевалку с одного судна на другое, координацию работы экипажей выгружающего, принимающего, а также вспомогательных судов;

Ответственное лицо за безопасное производство погрузочно-разгрузочных работ (далее - Ответственное лицо) –лицо, назначенное Оператором рейдового перегрузочного района, которое несет ответственность за производство погрузочно-разгрузочных работ на РПР, является производителем погрузочно-разгрузочных работ, лично обеспечивает выполнение на местах действующих инструкций, положений и правил, регулирует производственный процесс.

Плавучий кран (кран) - судно технического флота, оборудованное краном стрелового типа с грейфером.

Судно-привозчик - означает судно, которое загружено грузом, предназначенным для перевалки на судно по прямому варианту судно-судно с помощью плавкрана или с использованием судовых кранов.

Принимающие судно – означает судно, принимающее груз с выгружающего судна с целью технологического накопления или вывоза за пределы территории РФ.

Штивка (при погрузке)» – промежуточное или окончательное разравнивание груза в трюмах и заполнение подпалубных пустот с помощью грейфера.

«Штивка (при выгрузке)» – сгребание или смещение небольших количеств груза в трюмах с помощью погрузчика с ковшом к месту, откуда этот груз удобно выгрузить.

РПР – погрузочно-разгрузочные работы.

РТК - рабочая технологическая карта.

ОВЧ - очень высокая частота.

СУДС - служба управления движением судов.

КЕК – Керченско-Еникальский канал.

ТСП – Таманский судоходный путь.

Изолированный водяной балласт – водяной балласт, который находится в судовых танках, полностью отделённых от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем, и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в Приложениях к МАРПОЛ 73/78.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1 Настоящая Технологическая схема регулируют условия оказания услуг по организации перевалки насыпных и навалочных грузов с судна на судно, технологические процессы и требования безопасности.

1.2. При оказании услуг по организации перевалки грузов с судна на судно Оператором осуществляется погрузка, выгрузка, технологическое накопление груза, координация работы экипажей выгружающего, принимающего, а также вспомогательных судов.

1.3. Оказание услуг по организации перевалки грузов с судна на судно осуществляется при условии обеспечения Оператором соблюдения требований безопасности, установленных законодательством Российской Федерации о торговом мореплавании, настоящей Технологической схемой, Эксплуатационным регламентом, Обязательными постановлениями по морскому порту Кавказ и распоряжениями капитана морского порта Кавказ, принимаемыми в пределах его компетенции.

1.4. Оказание Оператором услуг по организации перевалки грузов с судна на судно осуществляется в местах, установленных Обязательными постановлениями в морском порту Кавказ.

1.5. Во время выполнения той или иной операции, связанной с перевалкой груза с судна на судно, капитан каждого судна продолжает нести ответственность за безопасность своего судна, экипажа, груза и оборудования, при этом он никому не должен позволять нарушать условия обеспечения безопасности. Если вовремя грузовых операций на каком-либо из судов не удастся выполнить, то или иное требование по безопасности, то об этом следует известить капитана другого судна, а выполнение работ приостановить до тех пор, пока не будут созданы условия для безопасного возобновления.

IV. ОПИСАНИЕ МОРСКОГО ПОРТА КАВКАЗ.

Морской порт Кавказ расположен в северо-восточной части Керченского пролива на Таманском полуострове в южной оконечности косы Чушка, на ее западном побережье. Морской порт Кавказ не является местом убежища для судов в штормовую погоду.

Морской порт осуществляет операции с грузами, включая опасные грузы классов 2-9 опасности Международной морской организации (далее - ИМО).

Акватория морского порта Кавказ состоит из следующих участков, предназначенных для рейдовой перевалки насыпных и навалочных грузов:

участок № 2 акватории морского порта, включает в себя глубоководный рейдовый перегрузочный район № 2 (далее – РПР № 2), ограниченным прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

1.	45°11,30'	северной	широты	и	36°32,08'	восточной	долготы;
2.	45°05,50'	северной	широты	и	36°33,50'	восточной	долготы;
3.	45°02,40'	северной	широты	и	36°33,50'	восточной	долготы;
4.	45°02,50'	северной	широты	и	36°33,41'	восточной	долготы;
5.	45°04,63'	северной	широты	и	36°33,41'	восточной	долготы;
6.	45°05,49'	северной	широты	и	36°33,17'	восточной	долготы;
7.	45°07,49'	северной	широты	и	36°32,59'	восточной	долготы;
8.	45°09,15'	северной	широты	и	36°32,20'	восточной	долготы;
9.	45°10,65'	северной	широты	и	36°31,90'	восточной	долготы;
10.	45°11,48'	северной	широты	и	36°31,77'	восточной	долготы.

участок № 3 акватории морского порта, включает в себя глубоководный рейдовый перегрузочный район № 3 (далее – РПР №3), ограниченным прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

4

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит Изм. № докум. Подп. Дата

Пояснительная записка

Лист

31

1.	45°02,40'	северной	широты	и	36°31,10'	восточной	долготы;
2.	45°02,40'	северной	широты	и	36°31,60'	восточной	долготы;
3.	45°00,00'	северной	широты	и	36°32,00'	восточной	долготы;
4.	45°00,00'	северной	широты	и	36°36,00'	восточной	долготы;
5.	44°59,75'	северной	широты	и	36°36,00'	восточной	долготы;
6.	44°59,75'	северной	широты	и	36°31,35'	восточной	долготы.

В акватории морского порта Кавказ и на подходах к нему действует СУДС. Суда должны устанавливать связь с центром СУДС за час до входа в зону действия СУДС.

Движение судов на акватории морского порта Кавказ допускается при видимости не менее пяти кабельтовых, за исключением судов, участвующих в аварийно-спасательных операциях

Суда, следующие со стороны Черного моря в РПР или выходящие обратно, осуществляют постановку на якорь и снятие с якоря самостоятельно, без обязательной лоцманской проводки. Координаты якорного места должно быть согласовано с СУДС.

Движение судов, находящихся в зоне действия СУДС (разрешение на вход в территориальные воды РФ, постановка на якорь, снятие с якоря, подход и швартовка к другому судну, отшвартовка и отход от него, перешвартовка), допускается с разрешения СУДС. В том случае, если движение судна не начато в течение 15 минут после получения разрешения на движение судна, разрешение на начало движения запрашивается повторно.

Право осуществлять плавание без лоцмана по КЕК и ТСП и на подходах к акватории морского порта Кавказ предоставляется капитану судна под государственным флагом Российской Федерации длиной менее 145 метров, с осадкой менее 4,5 метра и оформляется распоряжением капитана морского порта.

По указанию СУДС, на период действия штормовых предупреждений, якорная стоянка №471 морского порта Керчь используется судами для укрытия и стоянки до улучшения погодных условий, а также для стоянки судов, ожидающих транзитного прохода Керченского пролива и подхода к судам-накопителям в РПР без оформления прихода судна в морской порт Керчь.

Работы, связанные с выводом из эксплуатации судовых энергетических установок, рулевых и (или) якорных устройств судов, осуществляются с обязательным буксирным обеспечением. Суда, на которых осуществляются работы по выводу из эксплуатации судовых энергетических установок, рулевых и (или) якорных устройств, должны нести постоянную радиовахту на 10 и 16 каналах связи ОВЧ.

V. ВИД ГРУЗА, ЕГО ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ И ПЛАНИРУЕМЫЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО.

Планируемые объемы перевалки (в год) по каждому виду груза.

Наименование грузов	Класс и группа опасности	Планируемый годовой грузооборот (тонн)
Сера техническая комовая.	4.1- В	500 000
Сера техническая гранулированная.	- неопасный	500 000
Каменный уголь.	4.2 – А и В	300 000
Кокс металлургический.	- неопасный	200 000
Минеральные удобрения.	5.1 - С	550 000
Руды (ильменит).	-неопасный	100 000
Зерновые грузы	- неопасный	2 000 000

5

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Пояснительная записка

Лист

32

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

33

Грузовые операции с опасными грузами осуществляются при наличии у Оператора лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность, применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах.

1. Наименование груза: Сера комовая № ООН 1350

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование - СЕРА (дробленые куски и крупные зерна).

Группа - В.

Классификация по химической опасности Класс 4.1

Классификация по химической опасности по ГОСТ 19433 – 4133

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Хрупкая кристаллическая масса желтого цвета.

Опасность воспламенения и взрыва пыли, особенно во время погрузки и выгрузки, а также после выгрузки и очистки помещений.

Сера не гигроскопична, не растворяется в воде, а также не электропроводна и способна к накоплению статического электричества.

Сера горюча. Может легко воспламениться от внешних источников зажигания, а также от искры, удара, трения. Температура самовоспламенения серы около 205 град. С.

При попадании в огонь и горении интенсивно выделяет токсичные газы: раздражающий и удушливый сернистый ангидрид, а также серный ангидрид.

Сера с большинством окисляющих веществ, а также нитратами, хлоратами, перхлоратами образует взрывчатые и восприимчивые смеси. Самовозгорается при контакте с хлорной известью.

Сера относится к пылящим навалочным грузам. Пыль в смеси с воздухом особенно при грузовых и очистных работах образует взрывчатую смесь, способную воспламениться даже от искр электростатического разряда, короткого замыкания, электросварки, фрикционных искр и т.д. Предел воспламенения серной пыли зависит от степени ее дисперсности, мощности возможного источника воспламенения, параметров окружающей среды.

Нижний концентрационный предел взрываемости взвешенной в воздухе серной пыли 2,3 г/куб. м. предельно допустимая концентрация в рабочей зоне: сернистого ангидрида - 10 мг/куб. м, серного ангидрида- 1 мг/куб.м.

Груз обладает высокой коррозионной активностью, особенно при увлажнении.

Возможно окисление груза с поглощением кислорода из атмосферы загруженного грузового помещения.

По степени воздействия на организм человека относится к 4-му классу опасности по ГОСТ 12.1.005.

При попадании серной пыли в организм человека происходит воспаление слизистых оболочек глаз и верхних дыхательных путей, раздражение кожных покровов, заболевание желудочно-кишечного тракта.

Предельно допустимая концентрация серной пыли в воздухе рабочей зоны 6 мг/ куб. м.

2. Наименование груза: Сера техническая газовая гранулированная № ООН 1350

Идентификация груза согласно МКМПН:

Транспортное наименование- сера (формованная, твердая)

Группа С.

Классификация по химической опасности - нет.

Аварийные мероприятия - нет.

Твёрдые гранулы ярко-жёлтого цвета

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Инва. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Согласно МКМПНГ данный является либо невоспламеняющимся грузом, либо грузом, обладающим низкой пожароопасностью.

При попадании в огонь может выделять токсичные газы.

Сера легко плавится под воздействием источников тепла. Точка плавления около 113-119 град. С.

Сера не гигроскопична, не растворяется в воде, а также не электропроводна и способна к накоплению статического электричества.

При попадании в огонь может выделять токсичные газы- раздражающий и удушливый сернистый ангидрид, а также сероводород.

Самовозгорается при контакте с хлорной известью.

Сера относится к пылящим навалочным грузам. Пыль в смеси с воздухом особенно при грузовых и очистных работах, образует взрывчатую смесь, способную воспламениться даже от искр электростатического разряда, короткого замыкания, электросварки, фрикционных искр и т.д. Предел воспламенения серной пыли зависит от степени ее дисперсности, мощности возможного источника воспламенения, параметров окружающей среды.

Нижний концентрационный предел взрываемости взвешенной в воздухе серной пыли 2,3 г/куб. м. предельно допустимая концентрация в рабочей зоне: сернистого ангидрида - 10 мг/куб. м, сероводорода-10 мг/куб.м.

По степени воздействия на организм человека относится к 4-му классу опасности по ГОСТ 12.1.005.

При попадании серной пыли в организм человека происходит воспаление слизистых оболочек глаз и верхних дыхательных путей, раздражение кожных покровов, заболевание желудочно-кишечного тракта.

3. **Наименование Груза:** Уголь, Каменные угли в смеси марок: А, ГЖО, Т, ТС, СС, Г, К, КО, КС, ОС, и отдельно каждая из марок, ГОСТ Р 51586-2000.

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование – уголь.

Группа В (и А).

Классификация по химической опасности- ВОН (вещество, имеющее свойства опасности при его перевозке навалом).

Груз не является загрязнителем (см. 2.10 МК МПОГ) моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Угольная масса из кусков различных размеров.

Согласно МКМПНГ, данный груз относится к грузам, обладающим низкой пожарной опасностью.

Уголь представляет собой горючее твердое вещество, проявляет склонность к самонагреванию и последующему самовозгоранию.

Выделяет метан – воспламеняющийся газ, смесь метана с воздухом при содержании метана 5-16% образует взрывоопасную атмосферу, способную самовоспламениться от открытого пламени, а также электрических искр или искр, возникающих при трении, от спички или зажжённой сигареты. Поскольку метан легче воздуха, он может скапливаться в атмосфере верхней части грузовых или других закрытых помещений. Если непроницаемость закрытий или переборок нарушена, метан может проникнуть в смежные с грузовыми помещениями.

Возможно окисление груза, следствием чего является снижение концентрации кислорода и возрастание содержания диоксида углерода в атмосфере загруженного грузового помещения.

При повышении температуры груза в пределах 50 град. С. и выше возможно интенсивное образование оксида углерода. Оксид углерода - газ, не имеющий запаха, немного легче воздуха, имеет пределы воспламенения в воздухе при его содержании в атмосфере 12 - 75%

7

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

по объёму. Газ токсичен при вдыхании и обладает способностью воздействовать на содержание гемоглобина в крови с интенсивностью, превышающей интенсивность воздействия кислорода в 200 раз. При нормальных условиях в присутствии других веществ и факторов токсичных соединений в воздушной среде воздуха не образует.

При реакции с водой могут образовываться воспламеняющиеся и токсичные газы, включая водород.

Груз пылящий, угольная пыль взрывоопасна. Концентрационный предел взрывоёмкости (КПВ) составляет 130-150 г/м.куб.

При содержании в отгружаемой партии груза свыше 75% частиц размером менее 5 мм груз считается склонным к разжижению.

По степени воздействия на организм человека груз относится к опасным веществам 4 класса опасности по ГОСТ 12.1.007. Угольная пыль вызывает кожные заболевания, действует на слизистые оболочки глаз и органы дыхания, может аккумулироваться в легких человека.

4. **Наименование груза:** Кокс металлургический, КД-1, КД-2, КД-3

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование **КОКС**

Группа - **С**

Классификация по химической опасности - **нет**

Аварийные мероприятия - **нет**

Груз не является загрязнителем (см. 2.10 МК МПОГ) моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Куски лёгкого пористого вещества от светло-серого до тёмно-серого цвета.

Согласно МКМПНГ, груз обладает низкой пожароопасностью.

Не склонен к самонагреванию и самовозгоранию.

За счёт пористой структуры обладает гигроскопичностью и является адсорбентом газообразных продуктов.

В сухом состоянии груз пылящий.

Груз не разжижается.

Возможно снижение концентрации кислорода в атмосфере закрытых загруженных грузовых помещений.

Не вызывает коррозию корпусных конструкций.

По степени воздействия на организм человека относится к веществам 4-го класса опасности-вещества малоопасные. Пыль кокса может вызвать раздражение верхних дыхательных путей. На кожные покровы раздражающего действия не оказывает. Груз не обладает кумулятивной способностью.

Предельно допустимая концентрация пыли кокса в воздухе рабочей зоны по ГОСТ 12.1.005 - 6 мг/м куб.

5. **Наименование груза:** Карбамид, марка Б, ГОСТ 2081-2010

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование **Карбамид (мочевина)**

Группа - **С.**

Классификация по химической опасности – **нет.**

Аварийные мероприятия - **нет**

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик. Гранулы слабоокрашенные, без посторонних примесей.

Удобрение, в котором допускается наличие незначительного количества комков различного диаметра, образующихся при погрузке и транспортировке удобрения в результате уплотняемости, но при сохранении 100% рассычатости. Допускается наличие в грузе незначительного количества механических примесей в виде мелких чешуек краски и окалина, попадающих в груз из транспортных средств при перевозке навалом.

8

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

При нормальных условиях негорюч, пожаро- и взрывобезопасен, (температура воспламенения отсутствует до 220 град. С, выше которой карбамид разлагается с образованием трудно горючих веществ; температура самовоспламенения 715град.С).
 Груз пылящий, предельно допустимая массовая концентрация аэрозоля карбамида в воздухе рабочей зоны 10 мг/куб. м по ГОСТ 12.1.005.
 По степени воздействия на организм человека относится к умеренно опасным веществам 3 класса опасности по ГОСТ 12.1.007.
 При увлажнении проявляет коррозионную активность.
 В атмосфере закрытых загруженных грузовых помещений возможно снижение концентрации кислорода и присутствие аммиака.
 Не допускать контакта с кислотами, щелочами, и окислителями, а также грузами, боящимися запыления и загрязнения.

6. Наименование груза: Азотно-фосфорное удобрение, (сульфоаммофос), ТУ 2186-678-00209438-04

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование - **нет**

Группа - С.

Классификация по химической опасности - **нет**.

Аварийные мероприятия **нет**

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Гранулированный продукт.

Азотно-фосфорное удобрение представляет собой двухкомпонентную однородную смесь аммофоса (моноаммонийфосфат/диаммонийфосфат) с сульфатом аммония и по своим транспортным характеристикам может быть отнесено к навалочным грузам группы С, т.е. к грузам, которые не обладают ни склонностью к разжижению (Группа А), ни опасными химическими свойствами (Группа В)

Пожаровзрывобезопасен.

Обладает слабыми коррозионными свойствами (скорость коррозии стали менее 1 мм в год), в присутствии влаги коррозионная активность возрастает.

Слабый окислитель, возможно снижение концентрации кислорода в атмосфере грузового помещения.

Груз пылящий, по ГОСТ 12.1.007 "Вредные вещества" класс 4- вещества малоопасные, предельно допустимая концентрация пыли груза в воздухе рабочей зоны 6 мг/м куб.

Не токсичен, но пыль вызывает раздражение верхних дыхательных путей.

7. Наименование груза: удобрения на основе нитрата аммония (нитроаммофоска), ТУ 2186-094-00203766-2010

Идентификация груза согласно МКМПНГ:

Транспортное наименование удобрения на основе нитрата аммония.

Группа - С.

Классификация по химической опасности – нет.

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Гранулированный продукт без посторонних примесей.

Слабый окислитель, может активизировать горение органических веществ, при высоких температурах от 800 до 900 град. С.

Обладает низкой пожарной опасностью, трудногорючее, взрывобезопасное вещество.

Хотя груз классифицируется как неопасный, но при сильном нагревании этот вид удобрения подвержен разложению с выделением токсичных газов аналогично удобрениям на основе нитрата аммония класса 9 (№. ООН 2071). Эти газы содержат окислы азота,

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

хлористый водород и хлор. Температура в ходе протекания такой реакции достигает 250-500 град. С. Несмотря на то, что процесс разложения груза протекает более медленно, но, тем не менее, в грузовом помещении и на палубе могут скопиться токсичные газы.

Груз пылящий, пыль взрывобезопасна. Пыль оказывает раздражающее действие на глаза, кожу, слизистые оболочки. ПДК пыли удобрения в воздухе рабочей зоны 4 мг/м³.

По степени воздействия на организм человека относится к веществам фиброгенного действия, 3 классу опасности по ГОСТ 12.1.005 и ГН 2.2.5.1313-03, умеренно опасное вещество по ГОСТ 12.1.007. Может вызвать острое отравление при попадании в желудок, при вдыхании. Опасно при попадании на кожу и в глаза.

Возможно снижение концентрации кислорода в атмосфере закрытого загруженного грузового помещения.

При увлажнении груз проявляет коррозионную активность.

Груз обладает значительной гигроскопичностью и способностью слеживаться при увлажнении.

8. Наименование Груза: Окатыши железорудные, ТУ 0722-001-00186849-2009

Транспортное наименование навалочного груза – Окатыши железорудные

Группа С.

Номер ИМО – нет.

Классификация по химической опасности - нет

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Темно-серая масса, состоящая из окатышей (гранул).

Груз относится к опасным грузам, включенным в Группу С МК МПОГ т.е. к грузам, которые при перевозке не склонны к разжижению и не обладают опасными химическими свойствами.

В общем случае необходимо соблюдать следующие рекомендации по штивке: равномерное распределение груза по поверхности, исключая откосы к бортам.

Химические реакции при корродировании груза и недостаточная вентиляция грузовых помещений могут вызвать опасное снижение содержания кислорода в атмосфере грузового помещения.

9. Наименование Груза: Пшеница ГОСТ 9353-2016, Ячмень ГОСТ 28672-90,

Горох ГОСТ 28674-90, Семена подсолнечника ГОСТ 22391-89, Семена льна масличного, ГОСТ 10582-76 (Далее – зерновые).

Идентификация груза согласно правилам ИГ

Транспортное наименование - **Зерно**

Группа - С

Классификация по химической опасности **нет**

Аварийные мероприятия **нет**

Груз не является загрязнителем моря (см. 2.10 МК МПОГ) и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

Гигроскопичен, способен к поглощению и выделению влаги при взаимодействии с окружающим воздухом.

Должен быть в здоровом негреющемся состоянии. Склонен к самосогреванию, особенно при превышении нормативных значений влажности и содержания сорных примесей, а также при контакте с волокнистыми материалами и маслом. Представленный к погрузке груз не должен находиться в состоянии самосогревания.

Может быть заражен насекомыми и вредителями.

Инва. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №
--------------	--------------	--------------

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Возможно снижение концентрации кислорода в закрытом загруженном грузовом помещении, особенно при самосогревании, с выделением углекислого газа, спирта и других веществ.

Относится к пылящим грузам.

VI. СПОСОБ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗА.

Технологическая схема перевалки насыпных и навалочных грузов в РПР предусматривает перевалку судовыми кранами или плавкраном груза с судна-привозчика, на судно-накопитель или судно-отвозчик по прямому варианту судно-судно. Штивка груза на принимающем судне осуществляется грейфером без применение специальной техники. Зачистка трюмов на выгружающемся судне выполняется ковшовым погрузчиком и зачистной бригадой под лопату.

Технологический процесс погрузочно-разгрузочных работ.

Вариант работы: судно-судно (навалочные и насыпные грузы).	
Трюм выгружающегося судна (ковшовый мини-погрузчик) – плавкран или судовой кран (грейфер) – трюм принимающего судна	
Перевалка - Крановая	
Порядок операций.	
1.	Опускание грейфера и зачерпывание груза в трюме выгружающегося судна.
2.	Подъем груза.
3.	Поворот стрелы.
4.	Опускание грейфера в трюм принимающего судна.
5.	Высыпание груза.
6.	Подъем грейфера из трюма принимающего судна.
7.	Поворот стрелы.
8.	Опускание грейфера в трюм выгружающегося судна.

VII. ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСАДКЕ, КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В СХЕМЕ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО.

В акватории морского порта Кавказ под обработку принимаются суда с осадкой до 16 метров в РПР №2 и с осадкой до 22,6 метра в РПР № 3. Сведения о фактических глубинах акватории и у причалов морского порта и допустимые осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей ежегодно и при их изменении путем размещения на сайте по адресу: <http://kavkaz.azovseaports.ru>.

Суда, перевозящие опасные грузы, должны иметь Свидетельство Морского Регистра Судоходства или иного классификационного общества, подтверждающее пригодность судна к перевозке навалом груза данного класса опасности по классификации МК МПНГ. Суда, на которые распространяется действие Правила 19/II МК СОЛАС также должны иметь Свидетельство классификационного общества о соответствии требованиям МК СОЛАС при перевозке навалом опасных грузов данного вида.

Суда, перевозящие неопасные грузы навалом по классификации МК МПНГ, должны иметь Свидетельство Морского Регистра Судоходства или иного классификационного общества, подтверждающее пригодность судна к перевозке навалочных грузов данного вида.

Суда, назначенные для перевозки навалочных грузов, должны иметь:

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

- локовые закрытия достаточных размеров для обеспечения удовлетворительных условий погрузки, размещения и разгрузки. Все локовые закрытия и механизмы локовых закрытий и другие устройства безопасности, должны быть в хорошем работоспособном состоянии и использоваться только по назначению;

- нумерацию локов, используемую в Наставлении по погрузке/разгрузке и грузовом плане. Места написания, цвет и размеры номеров должны быть такими, чтобы они были ясно видны оператору перегрузочного средства;

На судне должна быть одобренная Администрацией Информация об остойчивости, содержащая исчерпывающую информацию об остойчивости судна и типовые планы его загрузки навалочными грузами. Кроме того, для предотвращения возможного перенапряжения судовых конструкций судно должно иметь буклет, который должен содержать, как минимум, тот объем данных по судну, который регламентирован требованиями правила 7 главы VI МК СОЛАС.

Грузовые помещения судна должны быть к началу погрузки сухими, полностью защищенными и обеспеченными всем необходимым для погрузки запланированного груза, в том числе средствами безопасного доступа персонала Оператора. Конструктивные элементы трюмов, которые могут быть повреждены в процессе грузовых работ, должны быть соответствующим образом защищены.

Судно считается готовым к погрузке навалочных грузов при наличии четкой грузовой марки, легко читаемой шкалы углублений, позволяющей проконтролировать количество погруженного груза по осадке; отсутствию балластных вод полностью или в количестве, которое может быть отдано судовыми средствами без перерыва погрузки; готовности трюмов под конкретный груз.

Все суда должны быть оборудованы водной системой пожаротушения, состоящей из гидрантов, пожарных рукавов с соединительными муфтами и струйными/распылительными гидромониторными насадками.

VIII. СХЕМЫ ПОДХОДА И ОТХОДА СУДОВ.

Схема швартовки к судну, стоящему на якоре.

При подходе к судну, стоящему на якоре, маневрирующее судно уменьшает скорость с расчетом иметь ее такой, чтобы только судно слушалось руля и удерживалось носом против волны и ветра.

В процессе подхода необходимо вести тщательное наблюдение за перемещением стоящего на якоре судна (Положение I). В момент выхода судна на якорь на наибольший угол от линии якорь-цепи в сторону маневрирующего судна, на маневрирующем судне дают ход и направляют его в среднюю часть под углом для судов среднего тоннажа -20°, а для судов крупного тоннажа - 10-15° к диаметральной плоскости стоящего на якоре судна (Положение II).

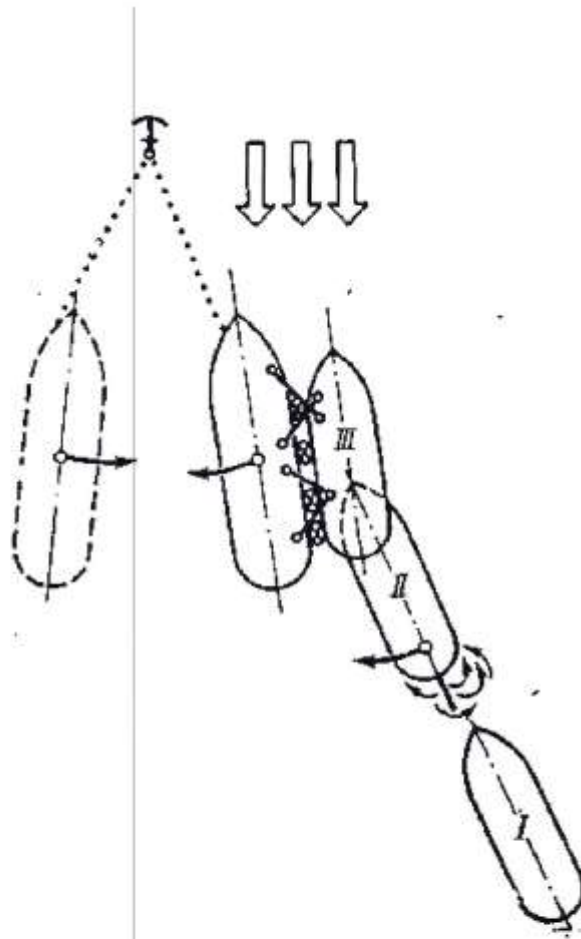
По мере сближения судов маневрируют машиной и рулем так, чтобы погасить инерцию и выйти на параллельный курс как можно ближе к стоящему на якоре судну. К этому времени оно будет удаляться от маневрирующего судна, что будет способствовать обеспечению безопасной швартовки без навала.

При первой возможности подают сначала бросательные концы (взаимно с обоих судов) с носа и кормы, а затем швартовные тросы (положение III), которые сразу берут на турачку брашпиля или пиниль.

12

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

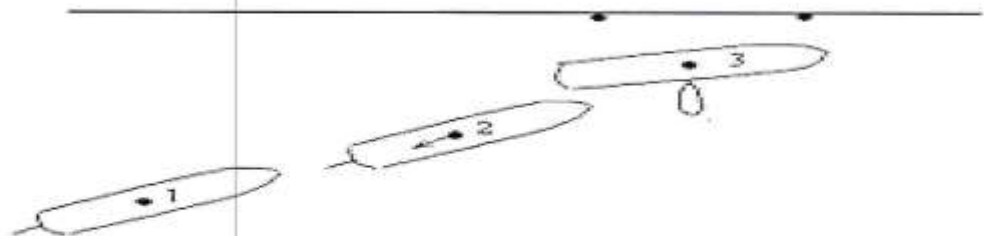
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------



При выборе швартовых тросов необходимо учитывать положение корпусов обоих судов и первым выбирать швартов с более отдаленной части судна. Как только суда установятся параллельно, надо одновременно подбирать швартовые тросы. В противном случае обтягивание одного из них приводит к резкому отставанию противоположной оконечности корпуса, вследствие чего неизбежен навал.

При креплении швартовых тросов на судне, стоящем на якоре, нужно избегать их прямой подачи в виде прижимных, особенно в центральной части судов. Рекомендуется подавать швартовые тросы в виде шпрингов и продольных.

Швартовка с использованием одного буксира.



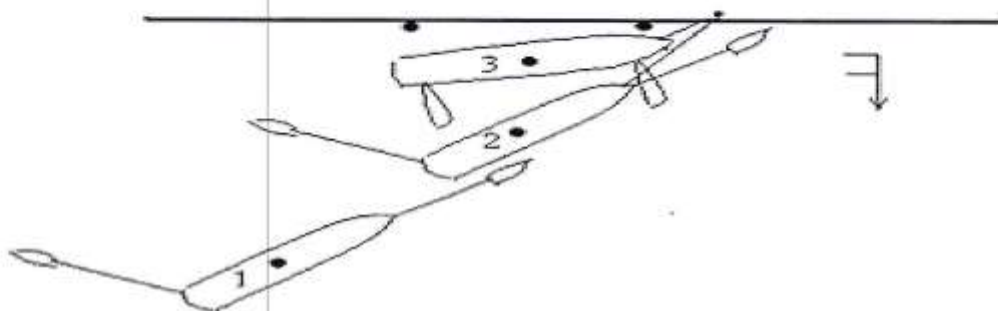
1, 2. Судно выходит на траверз судна, стоящего на якоре, погасив инерцию поступательного движения вперед.

13

Инва. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №
Лит	Изм.	№ докум.
Подп.	Дата	

3. Для обеспечения равномерного поджатия судна к судну на якоре буксир устанавливают несколько позади миделя судна способом на укол. Упор винта буксира регулируется с таким расчетом, чтобы к моменту контакта с судном на якоре или плавкраном судно не приобрело значительной поперечной скорости.

Швартовка с использованием двух буксиров.



Буксиры выводят судно на траверз судна на якоре, отдаются буксирные тросы (один или оба в зависимости от ситуации) и работой буксиров (буксира) на укол судно поджимается к судну на якоре.

Самостоятельная отшвартовка судна.

Для предотвращения касания судов при отдаче швартовой следует проявлять особую осторожность.

Отход маневрирующего судна производится в момент, когда стоящее на якоре судно прыскнет на наибольшее расстояние от линии якорь-цепи в сторону отшвартованного судна и начнет двигаться в обратную сторону.

К этому моменту подтягивают кормовым швартовом корму маневрирующего судна и отдают все швартовные тросы. Как только нос судна отойдет на достаточное расстояние, отдают оставшийся кормовой швартов и дают ход вперед, положив руль немного в сторону судна на якоре для отвода кормы. Отойдя на нужное расстояние, маневрируют по обстановке.

Отшвартовка с помощью буксира (буксиров).

При использовании одного буксира, на него подается буксирный трос с носа. Оставляют носовой шпринг, на котором отводят корму от судна, стоящего на якоре, далее отдается шпринг и буксир отводит нос от судна на якоре.

При использовании двух буксиров, на них подаются буксирные тросы с носа и кормы, отдаются швартовы и буксиры отводят судно от судна на якоре и разворачивают его в нужном направлении.

IX. СПОСОБЫ УДЕРЖАНИЯ (ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ) СУДНА.

Грузовые операции по перевалке грузов с судна на судно в РПР с навалочными грузами осуществляются при стоянке одного из судов на судовом якоре в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно, утвержденными приказом Минтранса России от 29 апреля 2009 г. N 68.

Способы удержания (позиционирования) судна-накопителя, судна-привозчика и судна-отвозчика на месте осуществления работ по перегрузке грузов с судна на судно:

14

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

1. Способ удержания судна-накопителя в точке РПР - постановка на один якорь.
2. Способ удержания судна-привозчика швартовка к судну – накопителю
3. Способ удержания судна-отвозчика – швартовка к судну -накопителю.

При постановке на якорь после выхода судна на канат в радиусе 3 кбт. от точки выхода не должно быть никаких судов. Капитан судна-накопителя для позиционирования судна самостоятельно определяет количество вытравливаемых смычек якорь-цепи в зависимости от погодных условий, держащих свойств грунта, течения, загрузки судна.

Рекомендуется отдавать не менее 2-3 смычек якорной цепи (при глубинах 25 м рекомендуется не менее 5 смычек).

На якорных стоянках запрещается стоянка без буксирного обеспечения несамоходных судов и судов с неисправными главными двигателями, рулевым и якорным устройствами и неисправной УКВ радиостанцией. При стоянке на якорю, особенно при получении неблагоприятного прогноза, главный двигатель должен быть готов к запуску.

При ухудшении погодных условий судно – привозчик и судно-отвозчик должны отойти от судна-накопителя, а капитан судна- накопителя должен действовать в соответствии с правилами хорошей морской практики.

При швартовке необходимо исключать возможность сильных соударений судов.

В качестве швартовов рекомендуется использование синтетических канатов (полипропиленовых/полиэтиленовых), диаметром от 65 мм до 96 мм.

Использование швартовых лебедок в автоматическом режиме согласовывается капитаном судна с производителем работ. Если ухудшается погода, лебедки должны быть переведены на ручное управление, чтобы не произошло самопроизвольное потравливание швартовых канатов.

Схема удержания (позиционирования судов), при которой судно-накопитель стоит на якорю.

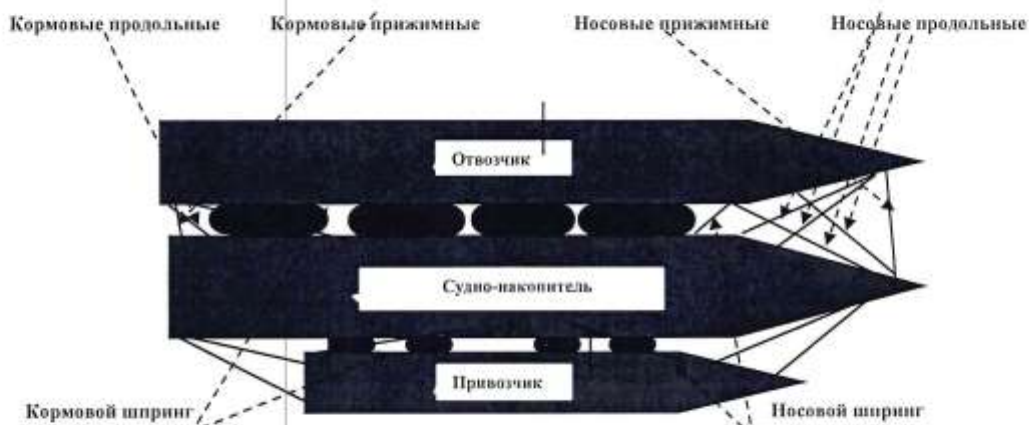


Схема и количество швартовых концов могут изменяться капитанами в зависимости от погодных условий и при возникновении нештатных ситуаций. С судна-накопителя первыми подают носовой и кормовой шпринги, затем носовой и кормовой продольные концы и при необходимости прижимные концы.

Инв. № подл.	Взам. инв. №
Подп. и дата	
Лит	Изм.
№ докум.	Подп.
Дата	

X. ПРИМЕНЯЕМЫЕ СХЕМЫ ШВАРТОВКИ.

Конкретная схема швартовки выбирается в зависимости от размеров каждого судна, сопоставимости размеров обоих судов, прогнозируемого состояния моря и погодных условий.

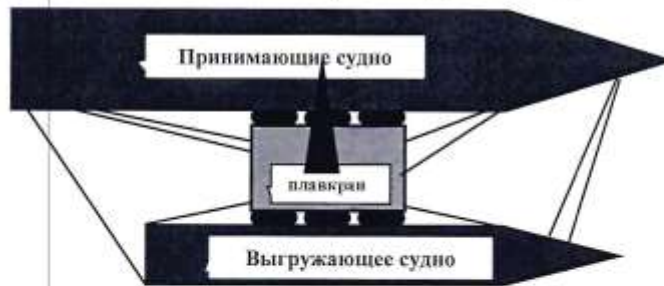
Швартовы следует проводить только через закрытые киповые планки, одобренные классификационным обществом. Следует подготовить запасные швартовы для использования в экстренных случаях или в случае разрыва уже поданного швартова.

Как правило, швартовы подаются с маневрирующего судна. Количество швартовов, поданных с обоих судов, может быть увеличено при преобладающих гидрометеорологических условиях или прогнозах ухудшения погоды. Не следует концентрировать нагрузки, осуществляя проводку нескольких швартовов через одну и ту же киповую планку и их крепления к одним и тем же кнехтам. Следует задействовать все пригодные киповые планки и кнехты.

На обоих судах следует подготовить к использованию прочные проводники, на участках, прилегающих к соответствующим швартовым кнехтам, следует разместить канатные стопора.

Швартовка и отход судов производится только с разрешения инспектора портового надзора морского порта Кавказ.

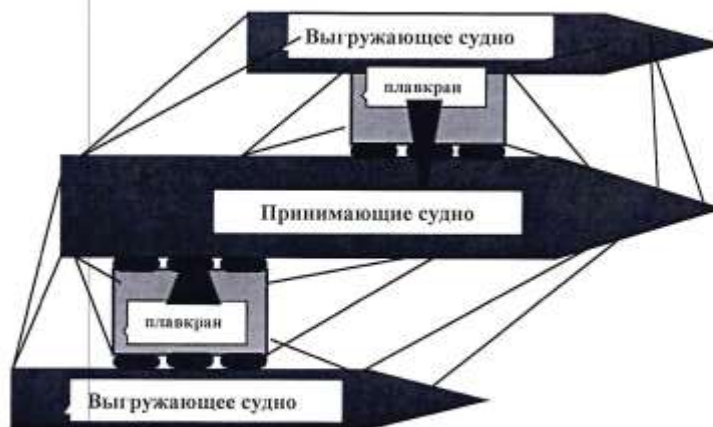
1. Принимающее судно DWT до 100 000 т - плавкран – выгружающее судно DWT до 7 000 т.



2. Принимающее судно DWT до 100 000 т – выгружающее судно DWT до 60 000 т.



3. Принимающее судно DWT до 100 000 т – два плавкрана – два выгружающих судна DWT до 7 000 т



16

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
Лит	Изм.	№ докум.
	Подп.	Дата

4. Принимающее судно DWT до 100 000 т – выгружающее судно одно DWT до 60 000 т пр/борт и одно до 7000 т л/борт.



XI. ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СРЕДСТВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО.

При перевалке насыпных и навалочных грузов в РПР с судна на судно используются следующие технические средства:

- несамоходные и самоходные плавучие краны типа Ganz 16 грузоподъемностью 16 тонн;
- самоходные плавкраны с грузовым устройством типа LIEBHERR CBG 25/30 грузоподъемностью до 35 тонн;
- судно-накопитель DWT до 60 000 тонн с судовыми кранами типа LIEBHERR CBG 25/30 грузоподъемностью до 35 тонн.
- грейферы для перевалки навалочных грузов: объемом - 6 м³, 9 м³, 22,5 куб.м.
- фронтальные одноковшовые погрузчики или мини-погрузчики грузоподъемностью от 0,8 т. до 3,0 т. для зачистки грузовых трюмов;
- крановый захват для подачи ковшового мини погрузчика в трюм;
- брезенты и пологи;
- ручные инструменты и приспособления (лопаты, метлы и т.д.);
- буксиры обеспечения мощностью от 884 кВт до 2800 Квт.

XII. ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ.

Настоящая Технологическая схема никоим образом не освобождает капитанов судов от их ответственности за выполнение обычных требований пожарной безопасности, требований охраны труда и безопасной стоянки и охраны судна.

Работы по перевалке, складированию, хранению опасных грузов осуществляются с учетом Международного морского кодекса по опасным грузам.

Грузовые операции должны выполняться по утвержденной Оператором рабочей технологической документации в соответствии с грузовым планом, представленным капитаном судна и согласованным с Ответственным лицом.

Ответственное лицо - означает лицо, назначенное Оператором, которое несет ответственность за безопасность грузовых операций в РПР, проводимые Оператором в отношении конкретного судна.

Инв. № подл	Взам. инв. №
	Подп. и дата

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Ответственное лицо должен:

- обеспечить на всех стадиях и в отношении всех аспектов производства грузовых операций полное сотрудничество с капитанами судов, принимающих участие в грузовых операциях;
- до начала грузовых операций совместно с капитаном судна, осуществляющего перевалку груза с судна на судно, проверить готовность судна-отвозчика к безопасному производству работ. После проверки и устранения выявленных недостатков должен быть составлен и подписан Акт готовности судна к производству грузовых работ. Запрещается производить погрузку судна, если его состояние не удовлетворяет требованиям безопасного производства погрузочно-разгрузочных операций;
- до начала погрузки согласовать с капитаном судна-отвозчика план погрузки. Для каждого этапа грузовых операции план погрузки должен также показывать количество балласта, подлежащего сбросу, осадку и дифферент судна.
- фактические количества груза, необходимое для дифферентовки судна-отвозчика, должны быть определены капитаном заблаговременно до завершения погрузки, а распределение по трюмам должно быть четко указано Ответственному лицу.
- предоставить капитану судна, осуществляющего перевалку груза с судна на судно, копию согласованного грузового плана и немедленно уведомлять его о любых впоследствии согласованных изменениях;
- осуществлять контроль чтобы, на борту судов не производились огневые работы, за исключением, когда они производятся с разрешением капитана морского порта Кавказ;
- обеспечить выполнение погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с последовательностью и весами груза, указанными в грузовом плане;
- исключить какие-либо изменения в грузовом плане без предварительного согласования с капитаном судна;
- проверять, чтобы люковые крышки судна были открыты полностью и находились вне комингса трюма.
- обеспечить разравнивание груза в процессе погрузки по требованию капитана;
- осуществлять контроль за опусканием в трюм и подъемом ковшового мини-погрузчика;
- обеспечить недопущения случаев повреждения корпуса и конструкций судна при использовании перегрузочного или зачистного оборудования;
- по завершению погрузки или разгрузки судна совместно с капитаном составить Акт о том, что судно было погружено или разгружено в соответствии с грузовым планом и что трюма зачищены согласно требованиям капитана. Все обнаруженные повреждения судна устранены;
- осуществлять контроль за соблюдением работниками требований Технологической схемы и Эксплуатационного регламента.

Капитан всегда ответственен за безопасную погрузку или разгрузку судна. Кроме того, он должен:

- обеспечить, чтобы перечень контрольных проверок Судно – Оператор был составлен до начала грузовых операций;
- информировать Ответственное лицо о расположении любых препятствий на верхнем настиле танков двойного дна;

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

- обеспечить, чтобы при согласовании действий между судном и Ответственным лицом предусматривались действия во время дождя или изменения погоды, когда свойства груза могут стать опасными;

Грузовой помощник капитана является ответственным представителем судна, назначенным капитаном. Непосредственно обеспечивает безопасность грузовых операций на судне. Обеспечивает безопасное проведение грузовых операций, принимая во внимание положения данной Технологической схемы.

После окончания выгрузки представитель судна- отвозчика должен осмотреть каждый трюм как можно скорее после завершения выгрузки груза из трюма. Обо всех обнаруженных повреждениях следует немедленно сообщать Ответственному лицу. Если немедленный ремонт считается необходимым, он должен быть произведен к удовлетворению капитана до того, как судно покинет порт.

Приступать к выполнению грузовых операций в РПР разрешается после полной швартовки судов. На судне, к борту которого швартуется или от которого отшвартовывается другое судно, на время проведения этих операций грузовые работы должны быть прекращены. Работникам, не участвующим в швартовных операциях, запрещается находиться в зоне швартовки судна.

При неблагоприятных метеоусловиях (дождь, гроза, туман, снегопад), когда ухудшается видимость и не обеспечивается безопасность производства работ, наружные работы на судне должны быть прекращены.

Всегда помните, что судно может двигаться вперед и назад, а также вверх и вниз из-за ветра, прилива, движения груза и перекачки балласта или изменения натяжения швартовных канатов.

При работе рядом с мостиком или фок-мачтой необходимо учитывать наличие антенн и других препятствий для стрелы плавкрана и держаться как можно дальше от них.

Подъем или опускание грейфера рядом с комингсом трюма может привести к тому, что грейфер или скобы троса зацепятся за выступы крышки люка. Это приведет к тому, что крышка сначала поднимется и затем сильно упадет, что приведет к серьезному повреждению комингса трюма, люковой крышки и механизма привода крышки.

Перед перешвартовкой судна на новое место убедитесь, что грейфер находится на безопасном расстоянии от всех палубных устройств и судового оборудования.

Обо всех неисправностях оборудования крана следует немедленно сообщать Ответственному лицу.

При работе кранов, оснащенных грейферами, запрещается нахождение работников и производство каких-либо работ в зоне действия кранов.

При производстве грузовых операций в условиях отсутствия или недостаточной видимости зоны размещения грузов должны назначаться сигнальщики. В случае отсутствия непосредственной зрительной связи между крановщиком и сигнальщиком должен назначаться второй сигнальщик либо должна использоваться радиосвязь.

Знаковая сигнализация осуществляется жестами по установленной работодателем системе сигнализации. Допускается применение радиосвязи. Запрещается подача команд крановщику голосом или неустановленными сигналами кроме команды "Стоп" (остановка всех движений), которая должна исполняться крановщиком немедленно, независимо от того, кем и как она подана. При плохой видимости, когда крановщик не различает команды сигнальщика или не видит перемещаемый груз, работа крана должна быть прекращена.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

При перевалке навалочных грузов грейфером допускается работа крана без сигнальщика при условии хорошего обзора всей рабочей зоны и отсутствия работников в трюме судна и в зоне работы крана.

При перевалке насыпных и навалочных грузов грейфером запрещается:

- разворачивать грейфер руками;
- забрасывать грейфер под палубу;
- высыпать груз на высоте более 2 м над палубным настилом трюма;
- находиться от работающего грейфера на расстоянии менее 10 м.

Производство грузовых операций должно быть прекращено в следующих случаях:

- при высоте волны или зыби свыше 1,25 м;
- во время перестановки или перетяжки плавсредства вдоль борта судна;
- по решению капитана одного из судов или Ответственного лица;

В любом случае безопасность при погрузке, размещении и хранении груза имеют первостепенное значение для безопасности судна, его персонала и оборудования. С целью предупреждения повреждений судовых конструкций и оборудования необходимо соблюдать следующие требования:

При погрузке судна:

- исключить какие-либо изменения в грузовом плане без предварительного согласования с капитаном судна;
- следует избегать падения груза с сильными ударами и превышения максимально допустимой нагрузки на палубный настил грузового трюма;
- груз должен быть равномерно распределен в каждом трюме до границ грузового пространства, чтобы минимизировать риск его смещения в море;
- обеспечить недопущения случаев повреждения корпуса и конструкций судна при использовании перегрузочного или зачистного оборудования;
- необходимо разравнивать груз грейфером в процессе погрузки по требованию судна;

При выгрузке судна крановщик должен:

- осторожно брать груз в оконечностях каждого трюма, не приближаясь к трюмным транам, пока верхний уровень груза не опустится настолько, что станут видны леера и промежуточные платформы трапа;
- перемещать грейфер в трюм таким образом, чтобы грейфер опускался в трюм и поднимался из трюма вертикально, без маятниковых колебаний;
- зачерпывать груз грейфером равномерно по всей площади трюма, чтобы избежать образования крутых откосов в оконечностях трюма;
- осторожно и равномерно опускать грейфер на настил танков двойного дна. Будьте особенно осторожны, если на настиле танков двойного дна имеется горки груза. В этом случае, одна сторона грейфера опустится на груз, а другая сторона в результате падения может углом повредить настил танков двойного дна. При сильном ударе грейфер может пробить настил танков двойного дна;
- всегда зачерпывать грейфером с самой высокой точки груза;
- при зачерпывании груза грейфер должен быть вертикальным и параллельным борту судна;
- не опускать грейфер на обшивку скулового балластного танка, в месте оголенной обшивки настила;

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

- не опускать грейфер вблизи с носовыми или кормовыми водонепроницаемыми переборками, так как под грузом может находиться нижняя наклонная опора переборки;

Крановщик, опуская грейфер в трюм, производит зачерпывание груза, после чего, по команде сигнальщика, должен приподнять грейфер на высоту не более 2 м от уровня груза и убедиться в отсутствии утечки груза из грейфера. При наличии утечки груза крановщик должен сбросить груз и произвести повторное зачерпывание. Если при этом утечка не устраняется, то производится замена грейфера.

Россыпь на палубе судна необходимо немедленно убрать с помощью уборочного инвентаря (лопаты) с последующей уборкой в грейфер;

Зачерпывание груза из грузового трюма следует производить из разных мест для более полного заполнения грейфера и исключения возможности появления крена судна.

По мере выгрузки груза и опускания его верхнего уровня работа крана приостанавливается, и работники лопатами снимают груз с конструктивных элементов корпуса судна, если это необходимо.

Выгрузка груза из грузового трюма грейфером прекращается при достижении уровня палубы трюма и частичной зачистки, позволяющей опустить в трюм и работать в нём ковшового мини-погрузчика.

Одновременная работа двух кранов на один трюм при перевалке навалочных и насыпных грузов грейферами разрешается при отсутствии работников в трюме и при наличии сигнальщика.

Когда судно поднимается вверх по мере выгрузки груза, крановщик должен всегда проверять, есть ли безопасный зазор над всеми препятствиями, прежде чем пытаться переместить грейфер. Стрела крана всегда должна подниматься выше перед перемещением, если есть сомнения в безопасном зазоре.

Необходимо избегать касания кромок ковша мини-погрузчика по основанию водонепроницаемых переборок и скуловых танков, так как такое сильное давление может вызвать невидимые повреждения.

При зачистке трюма судна работники должны быть одеты в пыленепроницаемые комбинезоны, а при штивке зерна работать в СИЗ.

Спуск работников в трюм судна допускается после подтверждения администрацией судна отсутствия в трюме токсичных и вредных газов и других факторов, представляющих опасность для жизни и здоровья работников, о чем должна быть сделана запись в акте готовности судна к производству грузовых работ. Во все время проведения работ крышки люков должны быть полностью открыты.

Спускаться или подниматься по трапам, расположенным в просвете люка, разрешается только по команде сигнальщика, руководящего работой крана, в перерывах между опусканием и подъемом груза.

При работе в трюме в процессе штивки груза или зачистки трюма не допускается нахождение рабочих и ковшового мини-погрузчика ближе, чем в 10 м от работающего грейфера (с учетом раскрытия челюстей) и на осыпающемся грузе в момент его захвата грейфером.

Из мест, недоступных для работы ковшового мини-погрузчика, груз перемещается рабочими в зону работы зачистной машины при помощи лопат вручную. Для сбора остатков груза в трюм опускается грейфер. После разрешения сигнальщика, рабочие подходят к грейферу и высыпают в него собранные остатки груза.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

В грузовых помещениях судна запрещается:

- курить, принимать пищу и пользоваться огнем;
- входить в неосвещенные грузовые помещения на судне;
- во время подъема груза находиться на просвете люка под частично установленными бимсами и лочинами;
- ходить по локовым секциям во время их открытия или закрытия, а также при частично открытых секциях.

Опускание ковшового мини-погрузчика в трюм разгружаемого судна и подъем из трюма осуществляется краном. Данная операция выполняется только с разрешения и под непосредственным руководством администрации судна, который несет ответственность за правильную строповку погрузчика. Перед опусканием ковшового мини-погрузчика необходимо убедиться в исправности и прочности палубы трюма, и что груз выбран на палубе трюма на площади, достаточной для работы погрузчика.

Для подъема (опускания) ковшового мини-погрузчика краном на судно или другое рабочее место на погрузчике должны быть определены места строповки, произведен полный наклон грузоподъемного устройства назад, поднят сменный грузозахватный орган на высоту 1,0 м, включен стояночный тормоз, выключен привод, проверена правильность строповки путем обжима стропов и вывешивания погрузчика. Стropовка ковшового мини-погрузчика осуществляется согласно схеме строповки завода-изготовителя данного погрузчика. На съемных грузозахватных приспособлениях или прочно прикрепленной металлической бирке должна быть нанесена маркировка: номер, грузоподъемность, дата испытания.

Водитель ковшового мини-погрузчика совместно с работниками производит строповку погрузчика. Сигнальщик даёт команду крановщику приподнять погрузчик на высоту 100-200мм и убедившись, что погрузчик застроплен правильно и надежно даёт команду на перенос погрузчика в трюм. При подъеме (опускании) погрузчика водителю ковшового мини погрузчика запрещается находиться в погрузчике, кроме того, на погрузчике не должно быть незакрепленных предметов.

Работа ковшового мини-погрузчика погрузчиков в трюме допускается, если груз выбран до палубы трюма на площади, достаточной для безопасного маневрирования машины и укрытия ее в подпалубном пространстве во время подъема и опускания грейфера краном.

На судах с подпалубными пространствами, недостаточными для укрытия погрузчиков, погрузчики должны находиться на расстоянии не менее 5,0 м от места опускания (подъема) грейфера, а водитель погрузчика обязан уходить в безопасное место (в укрытие). При крене или дифференте судна более 3° работа погрузчиков запрещается.

После окончания зачистки ковшевый погрузчик краном поднимается из трюма.

1. Требования безопасности при погрузке зерновых грузов.

При загрузке судов зерновым грузом требуется Сертификат о транспортных характеристиках груза на момент погрузки, содержащий данные об удельном погрузочном объеме, угле естественного откоса и температуре груза.

Груз, находящийся в состоянии самосогревания, к погрузке на судно не допускается.

Все грузовые помещения, предназначенные к загрузке, должны быть чистыми и сухими, без посторонних запахов и пятен масла, а также проверены на отсутствие

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

заражения насекомыми. Особое внимание уделить отсутствию остатков ранее перевозимого груза (особенно зерна, жмыха) и отсутствию следов влаги. Не допускается наличие отслоившейся краски и ржавчины на внутренних поверхностях грузовых помещений.

Груз необходимо высыпать на высоте не более 1 - 1,5 м от палубы трюма или поверхности ранее погруженного груза. Загрузка грузового трюма осуществляется равномерно с разравниванием груза грейфером. Загрузку трюма осуществлять от носовых или кормовых переборок к бортам.

В частично загруженных грузовых помещениях провести полную штивку свободной поверхности груза.

Грузовые работы во время выпадения осадков запрещаются.

2. Требования безопасности при погрузке серы комовой, гранулированной.

При погрузке максимально разравнивать свободную поверхность груза в пределах площади грузового помещения.

Грузовые помещения должны быть чистыми и сухими, без каких бы то ни было остатков предыдущих грузов, промыты пресной водой. При погрузке не допускаются механические загрязнения (бумага, дерево, песок).

До начала грузовых операций, силами экипажа судна, должны быть раскатаны и подключены к судовой системе пожаротушения пожарные рукава и приведен в готовность судовой пожарной насос.

До начала грузовых операций необходимо провести инструктаж экипажа относительно опасных транспортных свойств груза и необходимых мерах безопасности при работе с этим грузом.

Судовая администрация должна проследить, чтобы комингсы грузовых люков были обвешаны матами или деревянными щитами, которые снимаются по окончании грузовых операций.

Для уменьшения пылеобразования при перегрузке серы раскрытие грейфера производить на высоте не более 0,5 м над поверхностью груза.

С целью предотвращения или уменьшения возможности возгорания серы, взрыва пыли, вредного ее воздействия на людей и запыления окружающей территории рекомендуется в процессе перевалки груза проводить его орошение в месте захвата грейфером и при раскрытии грейфера в месте выгрузки. Орошение следует проводить только пресной водой и при положительной температуре воздуха.

В период проведения грузовых операций запрещается выполнение работ с применением открытого огня. В районе грузовых помещений, загруженных серой, запрещается производить работы, в процессе которых возможно искрообразование. На судне в рабочих зонах должны быть вывешены таблички "НЕ КУРИТЬ". Появление удушливого запаха сернистого ангидрида является, как правило, одним из первых признаков пожара.

Избегать прямого контакта персонала с грузом. При выполнении работ с грузом каждый должен быть обеспечен следующими средствами индивидуальной защиты: лицевые маски, костюмы или комбинезоны, сапоги, рукавицы, очки защитные. После окончания работы средства индивидуальной защиты следует вычистить.

При небольших первичных очагах воспламенения серы рекомендуется применять объемное пожаротушение путём засыпания их большим количеством серы или с помощью тонкой струи воды (допускается использование воды Азовского моря и Керченского пролива). В случае пожара прекращение доступа воздуха может оказаться достаточно эффективной мерой.

В период проведения грузовых операций бункеровка судна запрещается.

Инва. № подл	Взам. инв. №
Подп. и дата	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

3. Требования безопасности при погрузке угля, кокса.

Рекомендуется в процессе погрузки осуществлять визуальный контроль за возможным началом процесса самонагрева груза в массе штабеля, о чем могут свидетельствовать парение и неравномерное высыхание влаги на поверхности штабеля после дождя, образование проталин на отдельных участках штабеля.

Не разрешается курить и применять открытые источники пламени в районах перемещения груза и в примыкающих к ним помещениях; кроме того, на заметных местах должны быть вывешены соответствующие предупредительные надписи. В районе грузовых помещений или других примыкающих помещениях, не разрешается проводить обжиг, резку, строгание, сварку или другие работы, связанные с применением лобых источников воспламенения, если только эти помещения не были должным образом провентилированы, а измерения содержания в них метана не подтвердили безопасность проведения таких работ.

Независимо от требований раздела 5 МКМПНГ по штивке поверхности груза необходимо, насколько это возможно, стремиться к ее полному разравниванию в пределах грузового помещения для того, чтобы можно было предотвратить образование газовых карманов и проникновение воздуха внутрь штабеля.

Вход в закрытые загруженные грузовые помещения разрешается только после предварительного определения концентрации кислорода, метана, оксида углерода и в автономных дыхательных аппаратах.

Работы в грузовых помещениях могут проводиться только после их предварительного вентилирования в течение не менее 2-х часов при открытых крышках люков. Во время проведения работ крышки люков должны быть полностью открыты. Пылесодержание при работе с грузом должно быть менее 10 мг/м.куб.

Во время загрузки следует обратить внимание на признаки, свидетельствующие об образовании в массе груза "разогретых пятен". Если такие пятна обнаружатся, то необходимо охладить разогревшийся груз тонкораспыленной водой и немедленно удалить очаг самонагрева для предотвращения распространения разогрева. Разогревшийся уголь следует удалить на причал, отделив его от остального груза.

При работе с грузом применять средства индивидуальной защиты: противопылевые респираторы, рабочий костюм; защитные очки; рукавицы; рабочие ботинки или сапоги.

Быстрый и устойчивый рост уровня содержания оксида углерода в атмосфере загруженного грузового помещения, сопровождающийся повышением температуры груза свидетельствуют о возможности развития пожароопасной ситуации. В этом случае необходимо принять следующие меры:

- если очаг самонагрева находится близко к поверхности, перештывать груз. Разогревшиеся очаги груза выгрузить на причал, палубу или за борт;
- если расположение очага самонагрева не известно, грузовые помещения полностью закрыть, прекратить всякое вентилирование и подать в трюм углекислоту или другой инертный разбавитель.

В случае загорания - тушение воздушно-механической высокократной пеной или углекислотой, у причала тушение тонкораспыленной водой со смачивателем, песком и т.д. После тушения штабеля на причале необходимо полностью разгрести штабель для охлаждения угля.

4. Требования безопасности при погрузке удобрений.

Во избежание образования пылевидной фракции, разрушения и рассева гранул по фракциям в процессе погрузки следует равномерно распределять удобрения по площади трюма.

24

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

52

При использовании полной вместимости грузовых помещений необходимо в процессе их загрузки стремиться к максимальному заполнению грузом пространства под палубами и крышками люков. В частично загруженных грузовых помещениях провести полную штивку свободной поверхности штабеля.

При использовании полной вместимости грузовых помещений необходимо в процессе их загрузки стремиться к максимальному заполнению грузом пространства под палубами и крышками люков.

Вход в закрытые загруженные грузовые помещения допускается только после предварительной проверки содержания в их атмосфере кислорода и в автономных дыхательных аппаратах.

Работы в грузовых помещениях могут проводиться только после предварительного вентилирования в течение не менее 2-х часов при открытых крышках люков. Крышки люков во время проведения работ должны быть полностью открыты.

Все грузовые помещения должны быть чистыми и сухими. До начала погрузки следует тщательно удалить мусор и остатки предыдущего груза, в том числе сепарацию. В процессе погрузки также избегать загрязнения груза посторонними примесями, особенно избегать попадания, нефтепродуктов, органических веществ (торфа, смолы, опилок и т.д.). В районе грузовых помещений запрещается производить работы, связанные с применением огня, открытого пламени и искрообразованием.

Пожарные шланги должны быть подготовлены для немедленного их использования в случае необходимости. В период проведения грузовых операций бункеровка, откачка топлива и швартовка к судну запрещаются. В частично загруженных грузовых помещениях должно быть проведено максимальное разравнивание свободной поверхности груза.

Все работы должны проводиться с применением следующих средств индивидуальной защиты: противопылевые респираторы; костюмы для защиты от нетоксичных веществ или костюмы для защиты от общих загрязнений; рукавицы рабочие, закрытые защитные очки.

Погрузка приостанавливается, люки грузовых помещений закрываются в случае выпадения осадков.

ХIII. СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫМИ РАБОТАМИ.

Директор Общества – осуществляет общее руководство погрузочно-разгрузочными работами на рейдовом перегрузочном районе морского порта Кавказ.

Заместитель директора по эксплуатации флота – осуществлять контроль за соблюдением требований мероприятий по безопасности мореплавания. Контролирует соблюдение требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

Обеспечивает транспортную безопасность.

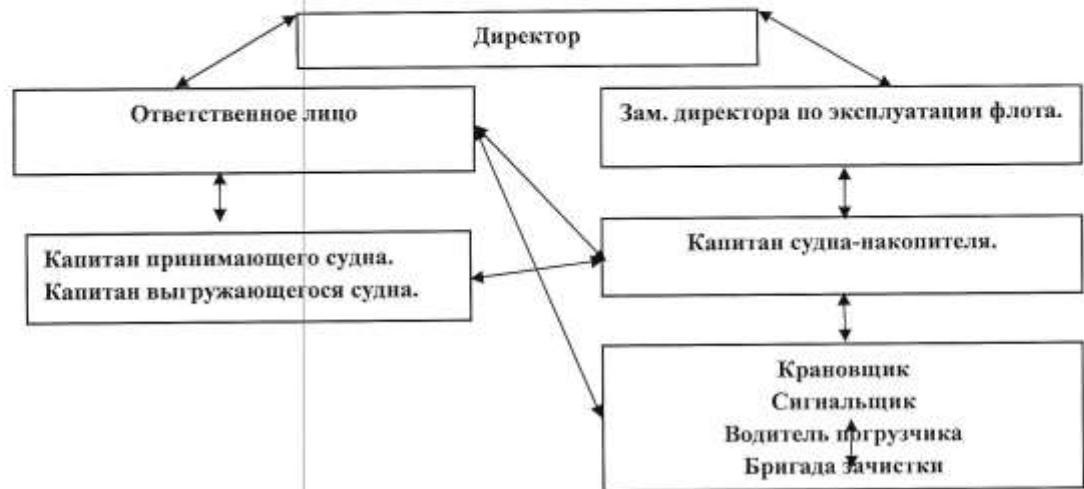
Капитан судна-накопителя – несет ответственность за соблюдение требований безопасности мореплавания, транспортной безопасности, а также обеспечение техники безопасности и противопожарной и экологической безопасности при производстве швартовых и погрузочно-разгрузочных работ с на РПП.

Ответственное лицо за безопасное производство работ (капитан судна-накопителя) – ответственное лицо за производство погрузочно-разгрузочных работ на РПП, является производителем погрузочно-разгрузочных работ, инструктирует членов экипажей по технологии и правилам безопасности труда, лично обеспечивает выполнение на местах действующих инструкций, положений и правил, регулирует производственный процесс.

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Схема управления погрузочно-разгрузочными работами.



XIV. ТРЕБОВАНИЯ К СРЕДСТВАМ СВЯЗИ.

Для успешного выполнения операций по перевалки навалочных грузов необходимо обеспечить надежную связь между задействованными в них судами.

Во избежание трудностей в общении до начала грузовых операций необходимо согласовать вопрос о том, на каком языке будет осуществляться связь между судами.

По прибытию в район перевалки судно должно при первой возможности связаться с Оператором на соответствующем канале УКВ, а затем перейти на взаимно согласованный рабочий канал.

Сближение, швартовку и отдачу швартовов следует начинать только после того, как оба судна подтвердят, что между ними поддерживается надлежащая и эффективная связь. Лица комсостава, ответственные за выполнение работ на местах швартовки, должны быть обеспечены переносными радиостанциями.

Если во время сближения судов связь будет нарушена, то маневрирование следует прекратить, а любые последующие действия по маневрированию, предпринимаемые на каждом судне, должны сопровождаться соответствующим звуковыми сигналами.

Во время грузовых работ основной персонал обоих судов должен постоянно иметь при себе надежные и общепринятые средства связи, в том числе резервные.

Если связь будет нарушена на каком-либо из судов в процессе выполнения грузовых работ, то необходимо подать звуковой сигнал и немедленно приостановить все выполняемые в этот момент работы, соблюдая при этом требования безопасности.

**XV. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОХРАНЫ И ЗАЩИТЫ СУДОВ
ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА НАПРАВЛЕННЫХ
ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ.**

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

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

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

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

- возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ТС.

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

- установление над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

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

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

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

При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту Кавказ капитан судна либо лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должно незамедлительно информировать об этом должностное лицо оператора рейдового перегрузочного терминала, ответственное за охрану, а также капитана морского порта.

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

Капитаны судов предоставляют капитану морского порта информацию об уровне охраны судов, находящихся в морском порту, а также об изменениях в их уровнях охраны.

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

Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведения актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, должны незамедлительно информировать капитана морского порта, должностное лицо оператора рейдового терминала, ответственное за охрану, на рабочих каналах связи ОВЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта.

XVI. ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.

Капитан судна полностью несет ответственность за принятие мер по предотвращению загрязнения акватории порта и окружающей среды. Все расходы, связанные с причинением загрязнения судном и его ликвидацией, будут отнесены на судовладельца / фрахтователя судна. Капитан должен немедленно доложить капитану порта о любом произошедшем или обнаруженном загрязнении. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно остановлены.

Перед заходом в морской порт Кавказ и на весь период пребывания в порту все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые возможен сброс нефтесодержащих смесей и вредных веществ за борт, должны быть закрыты и опломбированы капитаном или лицом, уполномоченным капитаном.

В целях обеспечения экологической безопасности суда, находящиеся в акватории морского порта или на подходах к нему, не должны:

- сливать за борт судна сточные воды, за исключением случаев, установленных правилом 11 главы 3 приложения IV к МАРПОЛ;
- выбрасывать за борт судна отходы любого рода;
- разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода на борту судна;
- осуществлять выброс с судна вредных веществ в атмосферу с превышением установленных норм;
- производить работы по очистке и покраске корпусов судов, в том числе подводную очистку, без разрешения капитана морского порта;
- производить мойку трюмов, палуб и надстроек со сбросом воды за борт.

При бункеровке судна топливом в акватории морского порта Кавказ устанавливается боновое ограждение судов на все время проведения бункеровочных операций. Ограждение болами судов при бункеровочных операциях осуществляется с судна бункеровщика. При наличии ледового покрова бункеровочные операции осуществляются без установки боновых ограждений.

В случае разлива нефтепродуктов на палубе судна или за бортом все грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены, начата уборка разлитых нефтепродуктов с палубы экипажем судна в соответствии с Судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. О разливе информируется капитан морского порта.

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

Забортное освещение. Судно должно обеспечить освещение водной поверхности со стороны моря в темное время суток для своевременного обнаружения возможного загрязнения во время грузовых операций.

Инв. № подл	Взам. инв. №
	Подп. и дата

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

XVII. ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ.

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
2. Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним от 12.11.2021 № 395.
3. Обязательные постановления по морскому порту Кавказ от 23.03.2018 №110.
4. Правила по оказанию услуг по организации перегрузки с судна на судно. Приказ Минтранса РФ от 29.04.2009 № 68.
5. Правила по охране труда в морских и речных портах. Приказ Минтруда и соцзащиты от 15.06.2020 № 343н.
6. Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ).
7. РД 31.04.23-94 Наставление по предотвращению загрязнения с судов.
8. ФЗ от 08.11. 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

Приложение 3 – Эксплуатационный регламент обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при организации перегрузки навалочных грузов с судна на судно в акватории морского порта Кавказ

УТВЕРЖДАЮ:
 Директор ООО «Черноморская
 стивидорная компания»
 К. Ю. Гринцев

«11» июня 2023 №5



ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ РЕГЛАМЕНТ

I. СРЕДСТВА И ПОРЯДОК СВЯЗИ.

Для обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при выполнении грузовых операций по перевалке насыпных и навалочных грузов с судна на судно на рейдовом перегрузочном районе морского порта Кавказ (далее – РПР) используется ОВЧ (УКВ) - радиосвязь, переносные радиостанции, мобильные телефоны и внутрисудовая громкоговорящая связь. Порядок применения средств связи и правила радиообмена определяются «Обязательными постановлениями в морском порту Кавказ». Суды, стоящие на РПР, используют 10 (резервный 12), 16 (резервный 15) и 74 (резервный 15) каналы связи ОВЧ.

Судно, следующие со стороны Черного моря в акваторию морского порта Кавказ, до входа в территориальные воды РФ, должно установить связь на 16-ом канале ОВЧ-связи с оператором службы управления движением судов (далее –СУДС) (позывной «Кавказ-трафик контроль»), с последующим переходом на рабочий канал, для получения координат якорного места в РПР морского порта Кавказ.

Судно, следующие транзитом по Керченскому проливу, за один час до подхода к месту присема лоцмана при проходе по Керчь –Еникальскому каналу (далее-КЕК) должно установить связь на 16-ом канале ОВЧ-связи с оператором СУДС (позывной Керчь- трафик-контроль») или при проходе по Таманскому судоходному пути (далее – ТСП) (позывной «Кавказ-трафик контроль») для получения разрешения на дальнейшее движение.

Ни одно судно не имеет права входить в каналы, на фарватеры и рекомендованные пути Керченского пролива, в порты Керченского пролива и выходить из них или начинать движение в зоне действия СУДС, не получив разрешения оператора СУДС.

Судно, которое не получило разрешение оператора СУДС на вход в зону его действия, или не установившая связь с ним, должно стать на якорь в разрешенных для постановки местях или лечь в дрейф до установления связи или получения разрешения оператора СУДС.

Передача гидрометеорологической информации судам, находящимся в акватории морского порта Кавказ, осуществляется оператором СУДС два раза в сутки в 09.30 и 15.00 по местному времени на 10 канале связи ОВЧ и по мере ее изменения.

Передача срочной навигационной и гидрометеорологической информации, а также штормовых предупреждений судам, стоящим в РПР морского порта Кавказ, осуществляется оператором СУДС на 10 канале связи ОВЧ и дублируется Оператором рейдового перегрузочного района по средствам электронной связи.

Суда должны подтверждать получение особо важных сообщений и штормовых предупреждений незамедлительно с момента их получения.

Во время радиообмена рабочими языками являются русский и английский.

Если связь будет нарушена на каком-либо из судов в процессе выполнения грузовых работ, то необходимо подать звуковой сигнал и немедленно приостановить все выполняемые в этот момент работы, соблюдая при этом требования безопасности.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

В акватории морского порта Кавказ используются следующие каналы связи ОВЧ.

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты			Позывной
	вызывной канал	рабочий канал	резервный канал	
Инспекция государственного портового контроля	16,10	71	12	"Кавказ - радио - 5"
Служба управления движением судов	16,10	10	12	"Кавказ - Трафик"
Диспетчерская служба морского порта	16,10	71	12	"Диспетчер - Кавказ"
Лоцман	10	12	74	"Лоцман"
Буксиры	-	74	15	-
Морские районы А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии Черного и Азовского морей 156.525 ЦИВ	16	3,74	-	"Тамань - Радио - МСПЦ"

II. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАВИГАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

Оператор рейдового перегрузочного района (далее – Оператор) осуществляет погрузочно-разгрузочные работы в тесном взаимодействии с капитаном морского порта Кавказ, инспектором ИГПК, оператором СУДС, лицом ответственным за безопасное производство погрузочно-разгрузочных работ (далее – Ответственное лицо), капитанами буксиров и плавкранов, капитанами судов, участвующих в грузовых операциях, а также судовым агентом.

Обеспечение навигационной безопасности грузовых операций в РПР осуществляется своевременным получением «Извещений мореплавателям» и производством корректуры карт и пособий, приемом по НАВТЕКС приемнику и ОВЧ- связи сведений и предупреждений навигационного характера.

При получении штормового предупреждения Капитан принимающего судна информирует капитанов плавсредств, принимающих участие в грузовых операциях, о необходимости соблюдения и принятия мер по безопасности мореплавания согласно ст.61 КТМ РФ, принимает решение о необходимости прекращения грузовых операций и информирует Оператора.

При фактической неблагоприятной обстановке и угрозе безопасной стоянке судов или поступлении штормового предупреждения о ожидаемом резком усилении ветра с опасных направлений Капитан принимающего судна дает команду капитанам плавсредств, принимающих участие в грузовых операциях, об отходе от борта принимающего судна и следовании в места-убежища.

При улучшении гидрометеорологической обстановки (получении отмены штормового предупреждения) по согласованию с ИГПК, оператором СУДС и Оператором, Капитан принимающего судна принимает решение о продолжении грузовых операций.

При возникновении аварийной ситуации, необходимости оказания экстренной помощи судам и людям Капитан судна, на котором произошло происшествие привлекает через ИГПК, оператора СУДС порта Кавказ необходимые обеспечивающие силы и средства.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

III. ЛОЦМАНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И БУКСИНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.

Лоцманское обслуживание судов в РПР осуществляется Таманским филиалом ФГУП «Росморпорт» в порту Кавказ.

Право осуществлять плавание без лоцмана по КЕК и ТСП и на подходах к акватории морского порта Кавказ предоставляется капитану судна под государственным флагом Российской Федерации длиной менее 145 метров, с осадкой менее 4,5 метра и оформляется распоряжением капитана морского порта Керчь или Кавказ.

Суда, следующие со стороны Черного моря в РПР или выходящие обратно, осуществляют постановку на якорь и снятие с якоря самостоятельно, без обязательной лоцманской проводки. Координаты якорного места должно быть согласовано с оператором СУДС.

Швартовные операции судов длиной более 90 метров осуществляются с обязательным буксирным обеспечением. В РПР при швартовных операциях от обязательного буксирного обеспечения освобождаются суда, оборудованные исправными подруливающими устройствами и двумя гребными винтами, имеющие исправные азибуды и исправные рулевые устройства. Судно при швартовных операциях в морском порту должно иметь балласт в количестве, достаточном для обеспечения управляемости судном. Руководство буксирными судами при швартовных операциях осуществляет лоцман.

Сведения о минимальном количестве и минимальной мощности буксиров для швартовных операций судов.

Длина судна, (метры)	Минимальное количество буксиров и их минимальная мощность в киловаттах, (не менее)	
	швартовка	отшвартовка
от 90 до 150	2x895	2x895
от 151 до 190	1x1420	1x1420
	1x2434	1x2434
от 191 до 300	2x2434	2x2434

Судам, отшвартованным в РПР в положении "борт-борт", при ухудшении гидрометеорологических условий в Керченском проливе в момент осуществления грузовых операций или при подготовке к ним, допускается самостоятельное проведение операции по отходу судна без лоцмана для обеспечения безопасности мореплавания, с докладом ИГПК морского порта Кавказ.

IV. ТРЕБОВАНИЕ ПОЖАРНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

Проведение огневых работ на судне в РПР допускается с разрешения капитана морского порта Кавказ по согласованию с Оператором.

Морской порт Кавказ имеет возможности для пополнения запасов судов продовольствием, топливом, пресной водой, приема с судов сточных и нефтесодержащих вод, всех категорий мусора, за исключением отходов 1 и 2 классов опасности.

В РПР сбор сепарированного по категориям мусора и сдача нефтесодержащих смесей, нефтяных остатков, сточных вод с судов осуществляется на специализированные суда-сборщики.

Твердые отсепарированные остатки нефти и нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы сдаются с

судна на судно-сборщик в упаковке, не допускающей попадание указанных отходов в окружающую среду.

Выход из морского порта не разрешается судам, не сдавшим до выхода из порта нефтесодержащие смеси, нефтяные остатки, мусор, если объемы их сборных танков (контейнеров) не позволяют обеспечить нормативное накопление отходов на период перехода в следующий порт захода или произвести сброс в районе Черного моря с соблюдением требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года

Капитан судна полностью несет ответственность за принятие мер по предотвращению загрязнения акватории порта и окружающей среды. Все расходы, связанные с причинением загрязнения судном и его ликвидацией, будут отнесены на судовладельца или фрахтователя судна. Капитан должен немедленно доложить капитану порта о любом произошедшем или обнаруженном загрязнении. В этом случае все грузовые операции должны быть немедленно остановлены.

Перед заходом в морской порт Кавказ и на весь период пребывания в порту все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые возможен сброс нефтесодержащих смесей и вредных веществ за борт, должны быть закрыты и опломбированы капитаном или лицом, уполномоченным капитаном.

В целях обеспечения экологической безопасности суда, находящиеся в акватории морского порта или на подходах к нему, не должны:

- сливать за борт судна сточные воды, за исключением случаев, установленных правилом 11 главы 3 приложения IV к МАРПОЛ;

- выбрасывать за борт судна отходы любого рода;

- разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода на борту судна;

- осуществлять выброс с судна вредных веществ в атмосферу с превышением установленных норм;

- производить работы по очистке и покраске корпусов судов, в том числе подводную очистку, без разрешения капитана морского порта;

- производить мойку трюмов, палуб и надстроек со сбросом воды за борт.

При бункеровке судна топливом в акватории морского порта Кавказ устанавливается боновое ограждение судов на все время проведения бункеровочных операций. Ограждение бонами судов при бункеровочных операциях осуществляется с судна бункеровщика. При наличии ледового покрова бункеровочные операции осуществляются без установки боновых ограждений.

В случае разлива нефтепродуктов на палубе судна или за бортом все грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены, начата уборка разлитых нефтепродуктов с палубы экипажем судна в соответствии с Судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. О разливе информируется капитан морского порта.

В соответствии с требованиями конвенции МАРПОЛ-73/78 суда, заходящие в РПР морского порта Кавказ, должны прибывать с достаточным количеством балласта и дифферендом, необходимым для безопасного маневрирования в ходе швартовых операций.

В акватории морского порта не допускается сброс балластных вод, за исключением изолированного балласта. Сброс изолированного балласта допускается в акватории морского порта, если балласт был принят в Азовском море или в Черном море на расстоянии не менее 50 морских миль от ближайшего берега и в местах с глубиной моря не менее 200 метров.

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

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Судно должно обеспечить освещение водной поверхности со стороны моря в темное время суток для своевременного обнаружения возможного загрязнения во время грузовых операций.

Судно, на котором выявлен больной с симптомами, предполагающими наличие особо опасных инфекций, вместе с экипажем, пассажирами и грузом отводится для проведения противоэпидемиологических мероприятий на северо-западную часть участка № 4.

Капитан судна, прибывающего в морской порт Кавказ из района с неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановкой, или судна, на борту которого имеются инфекционные больные или иные признаки неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановки, должен сообщить об этом капитану морского порта.

Оказание первой доврачебной медицинской помощи на борту судна производится капитаном судна, госпитализация – в береговой стационар через агента.

При недомогании, головных болях, головокружении, рвоте немедленно вынести пострадавшего на свежий воздух, обеспечить покой, тепло, дать горячий чай, кислород.

При появлении рези в глазах, слезотечении, першении в горле обильно прополоскать рот, промыть глаза и нос водой комнатной температуры или 25%-ным раствором питьевой соды.

V. ШВАРТОВЫЕ ОПЕРАЦИИ.

1. Информация, которую должны предоставить капитаны судов, участвующие в перегрузке грузов с судна на судно.

Капитан принимающего и выгружающего судна до начала маневрирования должен предоставить Оператору Чек-лист с положительными ответами на вопросы о том, что:

- судно оповещено о предстоящей погрузке плавкраном с грейфером;
- судовая система связи находится в рабочем состоянии;
- грузоотправитель обеспечил капитана судна Сертификатом о транспортных характеристиках груза на момент погрузки;
- рассчитан план проведения грузовых операций для всех стадий погрузочно-разгрузочных работ судна и сброса балласта;
- в грузовом плане судна согласовано с Оператором последовательность проведения погрузочно-разгрузочных работ;
- согласована с Оператором процедура окончательной дифферентовки груженого судна;
- согласованы процедуры подхода и швартовки, порядок и схема подачи швартовных концов между принимающим судном – плавкраном – выгружающимся судном;
- судно имеет прямую посадку и соответствующий дифферент, и не выступают за борт какие-либо предметы;
- получен прогноз погоды для данного района;
- главные двигатели, рулевая машина и навигационное оборудование проверено и находится в рабочем состоянии;
- швартовное оборудование находится в хорошем состоянии. Подготовлены для использования проводники и бросательные концы;
- экипаж проинструктирован и готов к швартовке;
- обеспечено соответствующее освещение рабочих мест;
- между принимающим судном– плавкраном – выгружающимся судном согласован порядок отдачи швартовов и отход;

Инва. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

2. Подготовительные операции до начала маневрирования.

При швартовке судов в РПР, большее по длине судно становится заранее на якорь в точке, назначенной оператором СУДС, отдав якорь с борта противоположного борту швартовки другого судна. Швартовые операции должны выполняться только после того, как судно на якорь полностью остановлено, якорь забрал, и оно стабильно легло с учётом ветра и течения. Когда это произошло, капитан судна на якорь должен проинформировать о своей готовности к швартовке капитана маневрирующего судна.

Кроме обычных факторов, принимающих во внимание, при решении вопроса о том, на какую длину вытравливать якорную цепь (глубины, держащая способность грунта, направление и скорость ветра, течение и глубина под килем) капитан судна, стоящего на якорь, должен принимать во внимание, что оба судна и шлюпки должны удерживаться одним якорем.

Тип маневра для швартовки к судну на якорь такой же, как и обычная швартовка к причалу. Но всё же, судно на якорь должно внимательно следить за своим положением и перемещениями и сразу же сообщать маневрирующему судну все тенденции возникновения рыскания. При значительной тенденции к рысканию судна, стоящего на якорь, должны привлекаться на помощь буксиры для удержания судна на якорь в одном направлении или швартовка должна быть отложена до наступления благоприятного момента.

Сближение на больших углах, выполняемые при отсутствии буксиров, позволяет предотвратить сближение одного судна с другим судном в момент, когда стоящее на якорь судно может неожиданно рыскнуть. Как правило, маневрирующему судну рекомендуется подходить и швартоваться левым бортом к правому борту другого судна. При швартовке к стоящему на якорь судну необходимо следить за тем, чтобы подтягивание к нему маневрирующего судна осуществлялось плавно.

Порядок проводки швартовов при швартовке и их отсоединение при отдаче швартовов должен быть согласован.

На местах швартовки должны находиться соответствующим образом укомплектованные швартовые команды.

На судах необходимо принять к исполнению следующие требования:

- ни при каких обстоятельствах ни одно судно не освобождается от необходимости нести ходовую вахту;
- до начала маневрирования выражающегося судна необходимо обеспечить получение прогнозов погоды;
- устройства управления двигателем, рулевая машина, а также все навигационное оборудование и средства связи должны быть полностью в рабочем состоянии;
- на судне следует назначить профессионального рулевого;
- в ночное время суток палуба должна быть достаточно ярко освещена;
- с борта судна, к которому будет производиться швартовка, должны быть убраны все выступающие за него элементы конструкций;
- необходимо установить эффективную радиосвязь между мостиком и швартовыми командами;
- необходимо установить эффективную радиосвязь между капитанами обоих судов;

3. О требованиях относительно подхода к принимающему судну.

В процессе выполнения любой операции по швартовке видимость должна быть достаточно хорошей и соответствовать требованиям по безопасности мореплавания и предотвращению столкновения.

Изн. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Маневрирующее судно сокращает дистанцию путем соответствующей перекадки руля и регулирования частоты оборотов двигателя до тех пор, пока не коснется кранцев. Суда должны соприкоснуться при параллельном положении бортов.

Идеальное условие безопасной швартовки, к которому необходимо стремиться - полностью погашенная инерция движения к моменту соприкосновения с кранцевой защитой принимающего судна или плавкрана, ошвартованного к принимающему судну, стоящему на якоре.

Угол сближения, принятый маневрирующим судном, не должен быть слишком большим. Следует учитывать действия сил при сближении судов на малое расстояние.

В общем случае рекомендуется маневрирующему судну подходить своим левым бортом к правому борту судна, стоящего на якоре. Но если необходимо, швартовка может быть произведена с помощью буксиров и лоцмана к любому борту судна, стоящего на якоре. Обычно швартовые концы подаются с маневрирующего судна и, если необходимо, могут дополняться швартовыми с судна на якоре.

В свежий ветер необходимо установить максимальный угол рыскания судна на якоре и выполнить предварительный заход с запасом в сторону от предполагаемого места швартовки.

Сближение, швартовку и отдачу швартовов следует начинать только после того, как оба судна подтвердят, что между ними поддерживается надлежащая и эффективная связь. Лица комсостава, ответственные за выполнение работ на местах швартовки, должны быть обеспечены переносными радиостанциями.

Если во время сближения судов связь будет нарушена, то маневрирование следует прекратить, а любые последующие действия по маневрированию, предпринимаемые на каждом судне, должны сопровождаться соответствующим звуковыми сигналами.

При выполнении маневров на двухвинтовом судне.

Погашение инерции двухвинтового судна при неработающей машине происходит за счет торможения винтов быстрее, чем у одновинтового.

Разворот судна у судна на якоре следует производить при помощи машин, так как действие руля при уменьшенной скорости на переднем и заднем ходу незначительно.

Требуется осторожность при работе внутренней машиной, так как лопасти винтов выступают за вертикальную плоскость наружного борта.

Подходить к судну на якоре нужно под углом 15 – 25° с небольшой скоростью, удерживая нос судна в то место, где будет расположена середина второго трюма.

Для погашения инерции и разворота судна от судна на якоре следует дать задний ход внешней машиной, для замедления разворота - задний ход внутренней машиной, для увеличения разворота к судну на якоре - застопорить внешнюю машину или дать ей передний ход.

При развороте на шпринге сначала дать передний ход внешней машиной, а для уменьшения напряжения на шпринг - малый ход назад внутренней машиной.

Когда корма судна развернется на нужный угол, внешней машине следует дать задний ход и, ослабив, отдать шпринг и увеличить задний ход обеих машин до полного.

4. Расположение швартового оборудования судна-накопителя «Абинск» (Приложение 1).

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

5. Рекомендуемые схемы заводки и отдачи швартовов.

Судно, имеющее два винта и исправное носовое подруливающее устройство, может швартоваться и отходить к/от принимающему судну самостоятельно, в противном случае с использованием буксиров.

При подходе судно подает на принимающее судно носовой продольный и носовой прижимной концы. Затем, опускаясь на носовом продольном конце вдоль борта принимающего судна, судно выставляет свой рабочий трюм под стрелу перегружателя и подает кормовой продольный конец и кормовой шпринг. После окончания швартовки судно заводит носовой шпринг или кормовой прижимной конец. Условия швартовки могут изменяться капитанами в зависимости от условий погоды.

Для предотвращения касания судов при отдаче швартовов следует проявлять особую осторожность. Несмотря на то, что есть и другие способы отдачи швартовов, в общем случае этот процесс происходит в следующей последовательности: после того как на баке и корме останется по одному швартову отдается оставшийся носовой швартов, что дает возможность судну отвернуть от принимающего судна на определенный курсовой угол. После того как это произойдет, отдается оставшийся кормовой конец, и судно отходит в сторону от принимающего судна. Особую осторожность необходимо проявлять при отдаче последних концов безопасным способом.

VI. ПОДГОТОВКА СУДОВ К ГРУЗОВЫМ ОПЕРАЦИЯМ.

Доставка сотрудников Оператора на судно, стоящие в РПП, и обратно должна осуществляться швартовками, приспособленными для безопасной перевозки пассажиров. Количество перевозимых пассажиров не должно превышать числа, указанного в судовой пассажирской лицензии.

До начала перевозки сотрудники Оператора должны быть проинструктированы капитаном швартовки о мерах безопасности и навыках личного и коллективного спасения. Сотрудники Оператора должны быть обеспечены индивидуальными спасательными средствами.

Сразу после того, как судно будет надежно опшвартовано, капитан судна должен обеспечить наличие безопасных средств доступа персонала. Трапы всегда должны быть изготовлены в соответствии с признанным международным стандартом, таким как ISO 7061-2015. В тех случаях, когда трапы не соответствуют таким стандартам, должен быть предоставлен сертификат испытания на нагрузку изготовителя.

Следующие процедуры должны строго соблюдаться:

- боковые поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон трапа по всей его длине с высотой не менее 1,1 метра;
- трапы должны быть надлежащим образом закреплены. Крепление за леерные ограждения судна запрещено;
- должно быть обеспечено надлежащее освещение мест посадки и высадки персонала;
- спасательный круг, оборудованный самовоспламеняющимся огнем и спасательным линем длиной не менее 30 метров, должен быть доступен для немедленного использования вблизи мест посадки и высадки персонала;
- на судах, где возможно падение человека за борт, под трапом должна быть установлена страховочная сетка;
- возле трапа должен постоянно находиться вахтенный матрос, способный оказать помощь лицам, проходящим по трапу;
- проход по трапу осуществляется только по одному человеку;

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

- руки персонала всегда должны быть свободны для удержания за поручни во время прохода по трапу;

Судно всегда ответственно за безопасную погрузку или выгрузку. Безопасность судна и находящихся на нем людей имеет первостепенное значение. При подготовке к грузовым операциям сотрудничество капитана с Ответственным лицом необходимо для обеспечения максимальной эффективности. Погрузка или выгрузка судна должна производиться в соответствии с судовыми инструкциями. Капитан должен обеспечить своевременное предоставление Ответственному лицу точной информации, чтобы он мог быть уведомлен о требованиях судна.

Необходимо обеспечить, чтобы на всех стадиях и в отношении всех аспектов производства грузовых операций между Ответственным лицом и капитаном существовало полное сотрудничество.

До начала грузовых операций Ответственное лицо совместно с капитаном судна, осуществляющего перевалку груза с судна на судно, должны проверить готовность судна-привозчика или судна-отвозчика к безопасному производству работ. После проверки и устранения выявленных недостатков должен быть составлен и подписан Акт готовности судна к производству грузовых работ. Запрещается производить погрузку судна, если его состояние не удовлетворяет требованиям безопасного производства погрузочно-разгрузочных операций.

Капитан выгружающегося судна должен указать положение любых препятствий на верхнем настиле танков двойного дна.

До начала погрузки капитан судна-отвозчика и Ответственное лицо должны согласовать план погрузки. Для каждого этапа грузовых операции план погрузки должен также показывать количество балласта, подлежащего сбросу, осадку и дифферент судна.

Фактические количества груза, необходимое для дифферентовки судна-отвозчика, должны быть определены капитаном заблаговременно до завершения погрузки, а распределение по трюмам должно быть четко указано Ответственному лицу.

Ответственное лицо должен передать на судно-отвозчик или судно-привозчик фамилии лиц, ответственных со стороны Оператора за выполнение грузовых операций.

Ответственное лицо должен гарантировать, что капитан судна, осуществляющего перевалку груза с судна на судно, получит копию согласованного грузового плана и также должен быть немедленно уведомлен о любых в дальнейшем согласованных изменениях. Копии грузового плана должны храниться в судовом деле Оператора.

Грузовые операции — это ответственная работа, требующая концентрации и осторожности. Следующие условия могут привести к ошибке или ошибочным действиям крановщика и должны быть устранены Ответственным лицом:

- условия окружающей среды - плохое освещение, пыль, блики, туман.
- проблемы с механизмами или управлением плавкрана - неисправные органы управления грейфером, проскальзывание тормозов лебедки.
- плохие условия труда в кабине крановщика, неисправные индикаторы, неадекватные средства связи с судном и / или персоналом, неисправное сиденье, грязные окна.

По окончании швартовых операций, пространство между судами и плавкраном необходимо перекрыть брезентом таким образом, чтобы возможные траектории движения

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

грейфера от трюма выгружающего судна до трюма принимающего судна и обратно проходили над брезентом во избежание возможного попадания груза в море.

Крепление брезента должно осуществляться под руководством Ответственного лица и быть надежным и безопасным для персонала, задействованного в перегрузке. Структура брезента должна быть пыленепроницаемой, а его кромки с двух сторон закрепляются от заворачивания при ветре.

Члены экипажа судна должны обеспечены средствами индивидуальной защиты и инвентарем для ликвидации россыпей груза и уборки верхней палубы судна.

Персонал судна, должен быть ознакомлен с требованиями по предупреждению загрязнения окружающей среды при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

До начала грузовых операций капитаны судов должны провести инструктаж своих экипажей относительно опасных транспортных характеристик груза и необходимых мерах безопасности при работе с этим грузом.

VII. КООРДИНАЦИЯ И КОНТРОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ ОПЕРАТОРА.

Директор Общества – осуществляет общее руководство погрузочно-разгрузочными работами на рейдовом перегрузочном районе морского порта Кавказ.

Заместитель директора по эксплуатации флота – осуществлять контроль за соблюдением требований мероприятий по безопасности мореплавания. Контролирует соблюдение требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

Обеспечивает транспортную безопасность.

Капитан судна-накопителя – несет ответственность за соблюдение требований безопасности мореплавания, транспортной безопасности, а также обеспечение техники безопасности и противопожарной и экологической безопасности при производстве швартовых и погрузочно-разгрузочных работ на РПР.

Ответственное лицо– несет ответственность за производство погрузочно-разгрузочных работ на РПР, является производителем погрузочно-разгрузочных работ, лично обеспечивает выполнение на местах действующих инструкций, положений и правил, регулирует производственный процесс.

VIII. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ КАПИТАНАМИ СУДОВ, ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ УГРОЗЫ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА.

При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту капитан судна либо лицо командного состава, ответственное за охрану судна, должно незамедлительно информировать об этом должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, а также капитана морского порта.

Капитану морского порта операторы морских терминалов должны предоставлять информацию об уровне охраны портовых средств, капитаны судов предоставляют информацию об уровне охраны судов, находящихся в морском порту, а также об изменениях в их уровнях охраны.

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

Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведения актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, должны незамедлительно информировать капитана морского порта, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на рабочих каналах связи ОВЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта.

В морском порту с началом льдообразования и до окончания ледохода осуществляется ледокольная проводка судов в соответствии с Общими правилами и настоящими Обязательными постановлениями.

К эксплуатационному регламенту прилагается:

1. Схема общего расположения швартовых устройств судна-накопителя «Абинск».
2. Лист контроля I
3. Лист контроля II

Директор
Заместитель директора по эксплуатации флота



Ю.С. Кудрявцев
Г.Г. Тишков

11

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №
Лит	Изм.	№ докум.
Подп.	Дата	

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Эта таблица является частью спецификации на проект и не должна использоваться отдельно. Эта таблица является частью спецификации на проект и не должна использоваться отдельно.

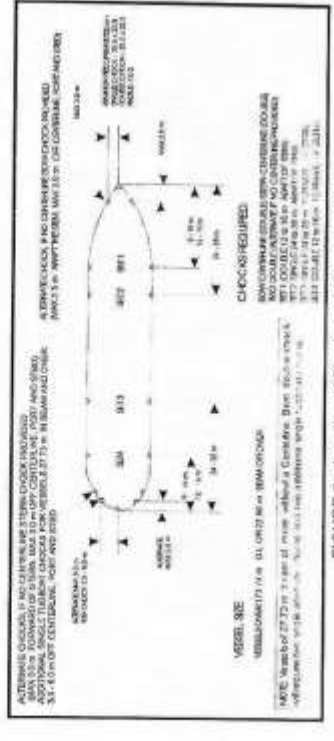
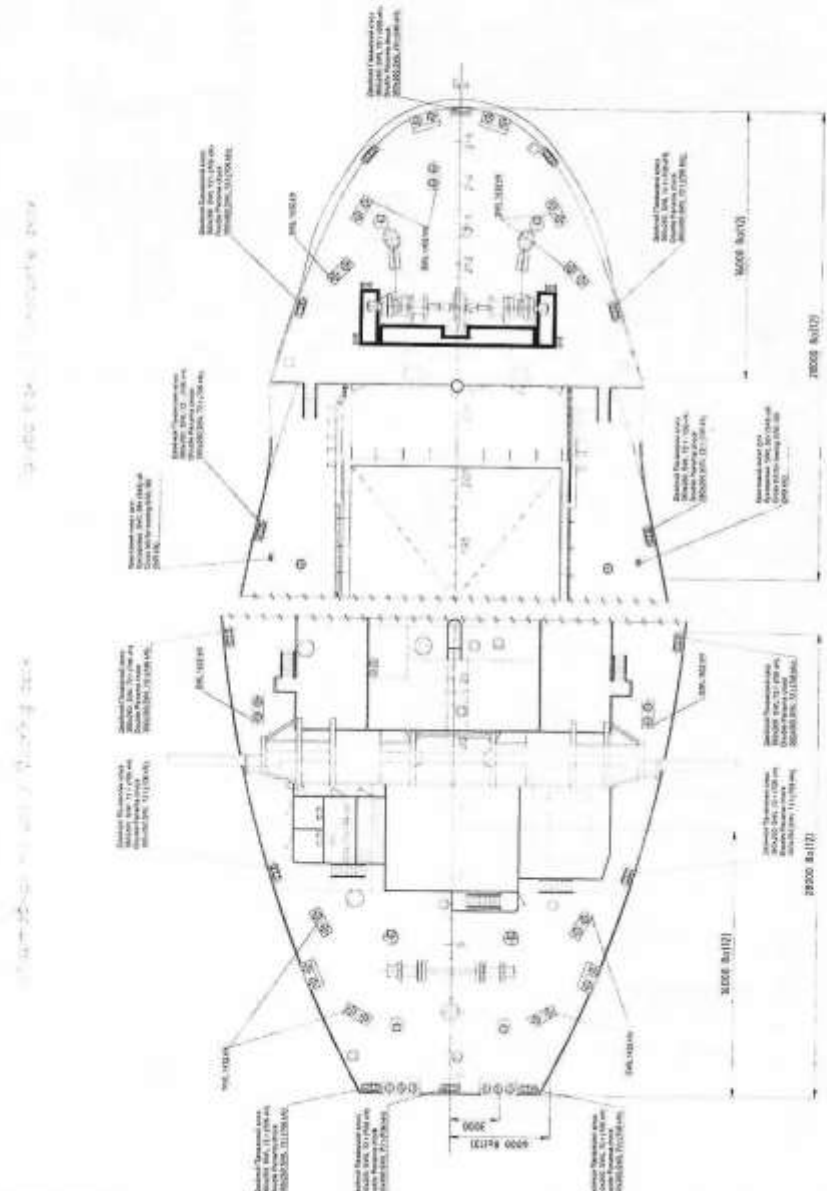
1. Цель: предоставить информацию о характеристиках судна. Цель: предоставить информацию о характеристиках судна.

2. Описание: Описание судна, его назначения, основных характеристик. Описание судна, его назначения, основных характеристик.

3. Технические характеристики: Технические характеристики судна, включая размеры, грузоподъемность, скорость. Технические характеристики судна, включая размеры, грузоподъемность, скорость.

4. Требования: Требования к судну, включая требования к оборудованию, материалам, персоналу. Требования к судну, включая требования к оборудованию, материалам, персоналу.

5. Примечания: Примечания к спецификации, включая ссылки на другие документы. Примечания к спецификации, включая ссылки на другие документы.



Общие характеристики судна
Main Characteristics of the vessel

Наименование Name	Свойство Value
Длина габаритная, м Length overall, m	187,75
Длина между шпиг. Length pp, m	178,00
Ширина по шпиг. Breadth moulded, m	28,40
Глубина погружения Draft, m	15,50
Скорость хода Speed, knots	11,01

REV NO	REV NO	DATE	DATE
01	01	12.04.2024	12.04.2024
02	02	12.04.2024	12.04.2024

Общая схема швартования
General scheme of the mooring and lashing arrangement

ЛИСТ КОНТРОЛЯ I – ДО ШВАРТОВКИ МОРСКОГО СУДНА CHECK LIST – BEFORE MOORING SEAGOING VESSEL.		
Название судна /Ship's Name: "XXXXXXXXXXXXXXXXX"	Проверено/ Checked:	Замечания/ Remarks
1. Судно оповещено о погрузке с грейфером? Has the ship been advised about cargo operation with grab?	Y	
2. Обеспечено ли судно экземпляров Эксплуатационного Регламента ООО «ЧСК»? Has the ship been provided with copies Operating Procedures company "BSSC LLC"?	Y	
3. Находится ли в рабочем состоянии система связи между судами (рабочий язык – английский УКВ р/ст. канал 08) Is the communications procedures agreed between ships? (Operation language – English VHF 08)?	Y	
4. Обеспечил ли грузоотправитель капитана судна Сертификатом о транспортных характеристиках груза на момент погрузки? Has the Shipper provided the Master with Certificate of the transportation characteristics of cargo at the moment of loading?	Y	
5. Был ли рассчитан план проведения грузовых операций для всех стадий погрузки судна/ сброса балласта? Has a sequence plan been calculated for all stages of loading/deballasting?	Y	
6. Четко ли определены в грузовом плане трюма, в которые будут проводится грузовые работы, показаны ли последовательность проведения работ? Is the holds to be worked have been clearly identified in the sequence plan?	Y	
7. Согласована ли процедура окончательной дифферентовки груженного судна? Have the final trimming procedures to adjust the trim of the loading ship been agreed?	Y	
8. Согласована ли процедуры подхода и швартовки, порядок и схема подачи швартовных концов между судами? Are berthing and mooring procedures, order and mooring ropes scheme agreed between ships?	Y	
9. Имеет ли судно прямую посадку и соответствующий дифферент, и не выступают ли за борт какие-либо предметы? The ship are upright and at suitable trim without any overhanging structures?	Y	
10. Был ли получен прогноз погоды для данного района? Have the weather forecast been obtained for this area?	Y	
11. Главные двигатели, рулевая машина и навигационное оборудование проверено и находится в рабочем состоянии? Have the main engines, steering gear and navigational equipment been tested and found in good order?	Y	
12. Швартовное оборудование в хорошем состоянии? Подготовлены ли для использования проводники и бросательные концы? Are mooring equipment found in good condition? Are rope messengers and heaving lines ready for use?	Y	
13. Экипаж проинструктирован и готов к швартовке? Are the crew been instructed and ready for mooring?	Y	
14. Обеспечено ли соответствующее освещение? Is adequate lighting available?	Y	
15. Аварийные сигналы и процедура аварийной остановки грузовых операций согласованны? Are emergency signals and emergency stop procedures of cargo operations agreed?	Y	
16. Был ли согласован между судами порядок отдачи швартовов и отхода? The method of unberthing and letting go moorings has been agreed between ships.	Y	
Поставить «Y» - если все готово // put in «Y» - if all ready. Поставить «N» - если не готово // put in «N» - if not ready.		
Мы, нижеподписавшиеся, произвели совместную проверку пунктов, перечисленных в данном проверочном листе, и констатируем правильность отмеченных пунктов, насколько в этом можно было убедиться		
We, the undersigned, made a joint verification of the items listed in this Checklist and we state the correctness of the marked items, as far as this could be seen.		
Подписано со стороны судна/ signed by the ship: master m/v _____ Имя/Name: _____ Подпись/Signature: _____ Дата/Date _____ 2023 Время/Time _____ Lt		
Подписано со стороны оператора/ signed by the operator: _____ Имя/Name: _____ Подпись/Signature: _____ Дата/Date _____ 2023 Время/Time _____ Lt		

Взам. инв. №
 Подп. и дата
 Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

ЛИСТ КОНТРОЛЯ П- ДО ШВАРТОВКИ СУДНА КАБОТАЖНОГО ПЛАВАНИЯ.		
Название судна: "XXXXXXXXXXXXXXXXXX"	Проверено:	Замечания.
1. Судно оповещено о выгрузке плавкраном с грейфером?	Да	
2. Обеспечено ли судно экземпляром Эксплуатационного Регламента ООО «ЧСК»?	Да	
3. Находится ли в рабочем состоянии система связи между судами (рабочий язык – русский УКВ р/ст. канал 08)?	Да	
4. Обеспечил ли грузоотправитель капитана судна Сертификатом о транспортных характеристиках груза на момент погрузки?	Да	
5. Согласована ли процедуры подхода и швартовки, порядок и схема подачи швартовных концов между судами?	Да	
6. Имеет ли судно прямую посадку и соответствующий дифферент, и не выступают ли за борт какие-либо предметы?	Да	
7. Был ли получен прогноз погоды для данного района?	Да	
8. Главные двигатели, рулевая машина и навигационное оборудование проверено и находится в рабочем состоянии?	Да	
9. Швартовное оборудование в хорошем состоянии? Подготовлены ли для использования проводники и бросательные концы?	Да	
10. Экипаж проинструктирован и готов к швартовке?	Да	
11. Обеспечено ли соответствующее освещение?	Да	
12. Аварийные сигналы и процедура аварийной остановки грузовых операций согласованы?	Да	
13. Был ли согласован между судами порядок отдачи швартовов и отхода?	Да	
Поставить «Да» - если все готово. Поставить «Нет» - если не готово.		
Мы, нижеподписавшиеся, произвели совместную проверку пунктов, перечисленных в данном проверочном листе, и констатируем правильность отмеченных пунктов, насколько в этом можно было убедиться		
Подписано со стороны судна: капитан т/х _____ Имя: _____		
Подпись: _____ Дата _____ 2023 Время _____		
Подписано со стороны оператора: должность _____ Имя: _____		
Подпись: _____ Дата _____ 2023 Время _____ т		

Инд. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Приложение 4 – Классификационное свидетельство судна-накопителя

Инв. № подл	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

MSR CERTIFICATE OF CLASSIFICATION
HULL & MACHINERY

Name of Ship: BREMEN
 IMO Number¹: 8105741
 MSR Number: 21623
 Date of build: 01 March 1983
 Port of registry: KRIBI
 Gross tonnage: 22091
 Type of Ship: Bulk Carrier
 Type of main engines: Internal Combustion Engine
 Number of main engines: One
 Total power (kW): 9731

THIS IS TO CERTIFY that the above named ship has been surveyed by surveyors to Mediterranean Shipping Register and the condition of the hull & machinery was found to comply with Mediterranean Shipping Register Rules and Regulations for the Classification of Steel Ships and the aforesaid ship has been assigned the class:

MSR 100A1, Bulk Carrier, ESP, LI

IMC

Date Special Survey Assigned 29 August 2019

This Certificate is valid until 28 August 2024

Issued at Chornomorsk

on 06 July 2022

for the
MEDITERRANEAN SHIPPING REGISTER



¹ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by res. A 1028 (28).

Mediterranean Shipping Register uses every endeavour to ensure that all its services function with every possible attention and accuracy. Nevertheless, this Society cannot be held responsible for any mistake, error or omission in any report or certificate issued by its Surveyors. The same applies to the Register Book issued, its appendices and to every relative publication. Similarly, MSR cannot be held responsible for any negligence, omission, error of judgement of their Surveyors, Representatives and Technical Advisers

Form No: MSR 1100 (2014.07)

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Ships Name : BREMEN

MSR Number: 21623 IMO Number : 8105741

ANNUAL / INTERMEDIATE SURVEY ENDORSEMENT

1st Annual Survey endorsement :

Signed: _____

Place of survey:

Not Applicable

Date:

2nd Intermediate Survey endorsement :

Signed: _____

Place of survey:

Not Applicable

Date:

3rd Annual Survey endorsement :

Signed: _____

Place of survey:

Not Applicable

Date:

4th Annual Survey endorsement :

Signed: _____

Place of survey:

Date:

* Delete as appropriate

Form No: MSR 1100 (2014.07)

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Ships Name: BREMEN

MSR Number: 21623 IMO Number: 8105741

EXTENSION OF SPECIAL SURVEY COMPLETION DATE

In accordance with Mediterranean Shipping Register's Rules and Regulations for the Classification of the ship this certificate is extended until (see note 1)

Signed: _____

Place of survey:

Date:

SPECIAL SURVEY COMPLETION

This Special Survey having been completed, this certificate is extended until

Signed: _____

Place of survey:

Date:

NOTES

1. In accordance with the Rules and Regulations of the Classification of Ship's, class will be automatically suspended and this certificate becomes invalid if not endorsed annually within three month of the due date of the Annual or Intermediate Surveys.
2. Intermediate Surveys are to be held on all ships instead of the second or third Annual Survey after completion, commissioning or Special Survey. The Intermediate Survey may be commenced at the second Annual Survey and progressed with completion at the third Annual Survey.
3. This certificate expired on the due date of the Special Survey. Consideration may be given at the discretion of the Committee to any exceptional circumstances justifying an extension to the Special Survey Completion date for a maximum period of three months beyond of validity of this certificate.
4. Prior to the endorsement of this certificate all overdue hull and machinery surveys should be dealt with or postponed by agreement.
5. In normal circumstances the Annual or Intermediate Survey is to be held in conjunction with the Periodical Load Line Inspection and the Safety Construction Annual Survey.

Form No: MSR 1100 (2014 07)

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

75

Certificate no: 12301015

Page 4 of 4

Ships Name: BREMEN

MSR Number: 21623

IMO Number: 8105741

Permanent Restrictions. Condition, areas and seasons of navigation

Unrestricted navigation.

Form No: MSR 1100 (2014-07)

Инва. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

76