


МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное агентство морского и речного транспорта

«УТВЕРЖДАЮ»  
Начальник ФГУ «АМП Тамани»

  
Ю. Г. Наумов

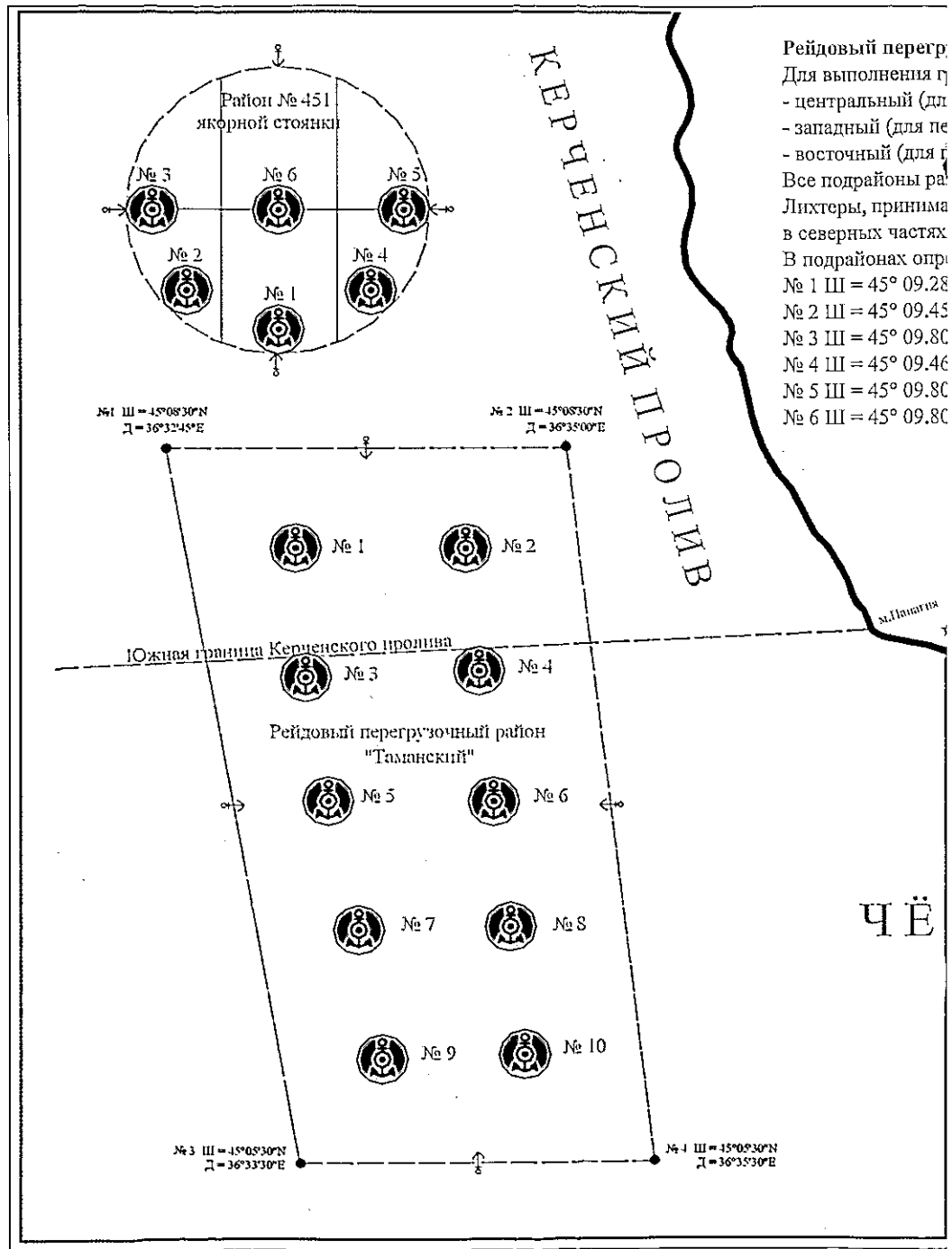
августа 2007 года



ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПО  
МОРСКОМУ ТОРГОВОМУ  
ПОРТУ КАВКАЗ

Федеральное государственное унитарное  
предприятие «Росморпорт»  
Таманский филиал  
г. Темрюк, Краснодарский край

№ Извещения мореплавателям или документа, по которому произведена корректура, и дата документа	Дата, на которую произведена корректура	Подпись исполнителя



## ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения .....	5
2. Плавание в зоне действия Обязательных постановлений.....	7
2.1. Правила плавания .....	7
2.2. Лоцманское обслуживание .....	10
2.3. Буксирное обеспечение .....	11
2.4. Плавание судов во льдах .....	12
2.5. Правила плавания для маломерных судов .....	13
3. Вход судов в морской торговый порт Кавказ и выход их из морского торгового порта Кавказ .....	14
3.1. Информация о подходе .....	14
3.2. Оформление прихода .....	16
3.3. Оформление выхода .....	17
4. Стоянка судов в морском торговом порту Кавказ.....	19
4.1. Стоянка судов на рейде .....	19
4.2. Подготовка причалов к швартовке судов .....	20
4.3. Швартовка судов к причалам .....	20
4.4. Стоянка судов у причалов .....	21
4.5. Смена мест стоянки .....	22
4.6. Действия при шторме .....	23
4.7. Стоянка судов на приколе и в ремонте в Порту .....	23
4.8. Предотвращение загрязнения окружающей природной среды .....	23
4.9. Пользование средствами радио и проводной связи в Порту .....	26
5. Грузовые и пассажирские операции в морском торговом порту Кавказ..	29
5.1. Грузовые операции в Порту .....	29
5.2. Пассажирские операции в Порту .....	33
6. Санитарно-карантинный режим в морском торговом порту Кавказ .....	34
7. Безопасность и сохранность сооружений на акватории и территории морского торгового порта Кавказ .....	35
7.1. О порядке, охране и движении на территории Порты .....	35
7.2. Противопожарный режим в Порту .....	36
7.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений на территории и акватории Порты.....	36
8. Особенности плавания, стоянки и проведения грузовых операций для судов-химвозов.....	38
<b>Приложения:</b>	
№ 1. Правила плавания кораблей и судов в зоне действия Службы управления движением судов (СУДС) морского торгового порта Кавказ .....	40
№ 2. Схема внутренней акватории морского торгового порта Кавказ .....	45
№ 3. Схема районов отдачи якорей и стоянки судов на акваториях района якорной стоянки № 451 и РПП «Таманский» .....	47
№ 4. Схема территории и акваторий морского торгового порта Кавказ .....	49

АМП	Администрация морских портов Тамани
АС	Аварийный случай
ВМФ	Военно-морской флот
ГД	Главный двигатель
ДЦ РМП	Диспетчерский центр Таманского филиала ФГУП «Росморпорт»
ИГПК	Инспекция государственного портового контроля
ИМ	Извещения мореплавателям
КЕК	Керчь-Еникальскский канал
МСС	Международный свод сигналов
МЧС	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
МТ	Министерство транспорта Российской Федерации
МО	Министерство обороны Российской Федерации
Общие правила	Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним
ОПК ПС	
ФСБ России	Отделение пограничного контроля ПС ФСБ России
ОТРПК	Отряд пограничного контроля ПС ФСБ России
РПМ	Рейдовое перегрузочное место
РПР	Рейдовый перегрузочный район
СКО	Санитарно-карантинный отдел Порта
СКП	Служба капитана Порта
СНО	Средства навигационного оборудования
СОЛП	Свидетельство освобождения от лоцманской проводки
СЭУ	Судовая энергетическая установка
ТО РПН	Территориальный орган Роспотребнадзора
ТФ ФГУП «РМП»	Таманский филиал ФГУП «Росморпорт»
УКВ	Ультракотковолновая радиосвязь
УНиО	Управление навигации и океанографии Минобороны России
ЦУДС	Центр управления движением судов порта Кавказ
ФГУП	Федеральное государственное унитарное предприятие
ФСБ	Федеральная служба безопасности Российской Федерации

Схема внутренней акватории морского торгового порта Кавказ



Для заметок:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## 1. Общие положения

1.1. Обязательные постановления по морскому торговому порту Кавказ (далее – Обязательные постановления) изданы в соответствии с Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 с изменениями, объявленными Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.09.2002 года № 705, и во исполнение статьи 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ, в дополнении к «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских торговых портах Российской Федерации и на подходах к ним», кн. 9055.2, изд. ГУНиО МО, 1994 г., (далее – Общие правила), и отражают специфику и особенности работы морского торгового порта Кавказ.

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

1.3. Обязательные постановления вводятся в действие с момента их опубликования. Текст Обязательных постановлений можно получить в Инспекции государственного портового контроля (ИГПК).

1.4. Обязательные постановления издания 2003 года считать утратившими силу.

1.5. Капитан Порта осуществляет государственный контроль за безопасностью мореплавания, за соблюдением требований национального законодательства и международных договоров Российской Федерации по вопросам безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предупреждения загрязнения окружающей природной среды, а также организует информационное, лоцманское, буксирное и ледакольное обеспечение мореплавания на акватории Порта, а также на Таманском судоходном пути, который включает в себя:

- фарватер № 50 от точки соединения его с РП № 12 (на линии светящих буев №№ 51 и 52) до пересечения его колена 139°-319° с правой бровкой Керчь-Еникальского канала (КЕК);

- акваторию шириной 70 метров между правой бровкой КЕК (Ш=45°19'03,1"N, Д=36°32'23,7"E и Ш=45°18'07,9"N, Д=36°29'15,7"E) и районом № 452, от западной кромки фарватера № 50 до восточной кромки фарватера № 52;

- фарватер № 52 (колена 13°-193°, 355°-175°, 18°-198°).

1.6. Акватория Порта ограничена береговой линией, кордонами причалов №№ 1-9, 24, причального сооружения № 25 (Южная набережная), молв и прямыми линиями, соединяющими наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических сооружений с координатами:

№ 1 Ш = 45° 19' 58.40" N ШI = 36° 39' 31.00" E

№ 2 Ш = 45° 20' 05.10" N ШI = 36° 39' 30.70" E

- № 3 Ш = 45° 20' 06.50" N Ш = 36° 39' 32.00" E
- № 4 Ш = 45° 20' 30.23" N Ш = 36° 40' 02.06" E
- № 5 Ш = 45° 20' 30.52" N Ш = 36° 40' 02.60" E
- № 6 Ш = 45° 20' 33.97" N Ш = 36° 40' 08.90" E

На акватории Порта расположены Северный район Порта (ограниченный молами и кордонами причалов №№ 1-9) и Южный район Порта (прилегающий к причалу № 24 и причальному сооружению № 25 (Южная набережная).

1.6.1. Внешний рейд Порта включает в себя:

1.6.1.1. акваторию Рейдового перегрузочного района (далее – РПП<sup>1</sup>) № 451 (район якорной стоянки № 451) – круговой район, описанный радиусом 6 кбт, с центром в точке с координатами Ш = 45°09,80'N, Д = 36°33,30'E в южной части Керченского пролива; указанный район предназначен для стоянки крупнотоннажных специализированных судов и судов с опасными грузами;

1.6.1.2. район якорной стоянки № 454 (круговой район, описанный радиусом 6 кбт, с центром в точке с координатами Ш = 45°28,62'N, Д = 36°44,60'E в Азовском море);

1.6.1.3. район якорной стоянки № 455, ограниченный прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- № 1 Ш = 45°22'00"N Д = 36°41'00"E
- № 2 Ш = 45°23'24"N Д = 36°41'00"E
- № 3 Ш = 45°23'24"N Д = 36°42'00"E
- № 4 Ш = 45°22'27"N Д = 36°42'00"E
- № 5 Ш = 45°22'00"N Д = 36°41'22"E

в северной части Керченского пролива;

1.6.1.4 акваторию РПП «Таманский», ограниченную прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- № 1 Ш = 45°05'30"N Д = 36°33'30"E
- № 2 Ш = 45°08'30"N Д = 36°32'45"E
- № 3 Ш = 45°08'30"N Д = 36°35'00"E
- № 4 Ш = 45°05'30"N Д = 36°35'30"E

в южной части Керченского пролива, к югу от района якорной стоянки № 451.

1.7. Территория Порта включает в себя земельные участки организаций, базирующихся в Порту, а также земельные участки, на которых по Генеральной схеме развития Порта предусматривается строительство перегрузочных комплексов и сооружений инженерной инфраструктуры; ограничена береговой линией, кордонами причалов, молов и прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- № 25 Ш = 45° 19' 16.36" N Д = 36° 38' 38.63" E
- № 24 Ш = 45° 19' 12.08" N Д = 36° 38' 43.11" E
- № 23 Ш = 45° 19' 10.29" N Д = 36° 38' 44.84" E
- № 22 Ш = 45° 19' 09.95" N Д = 36° 38' 45.25" E
- № 21 Ш = 45° 19' 35.88" N Д = 36° 39' 35.70" E

<sup>1</sup> Рейдовый перегрузочный район (РПП) – специально определенная акватория для размещения двух и более рейдовых перегрузочных мест (РПМ), имеющая общие участки трасс подхода (отхода) судов, единую систему управления их движением, экологическое и противопожарное обеспечение для проведения погрузочно-разгрузочных операций в целях внешнеэкономической деятельности, в соответствии с обозначенными зонами контроля пропуска через государственную границу Российской Федерации.

- 3.5.2. маршрута движения,
- 3.5.3. скорости движения,
- 3.5.4. места якорной стоянки,
- 3.5.5. запрещения движения,
- 3.5.6. открытия радиовахты вахты на указанных частотах/каналах,
- 3.5.7. передачи сведений о предполагаемых или выполняемых маневрах или действиях.

3.6. Судно обязано репетовать относящиеся непосредственно к нему указания ЦУДС, а в случае невозможности их выполнения сообщить причину и дальнейшие намерения.

3.7. При установлении очередности движения судов ЦУДС руководствуется следующей последовательностью обслуживания:

- 3.7.1. аварийные суда и суда, следующие для оказания помощи судам, терпящим бедствие или имеющим на борту тяжелобольного,
- 3.7.2. корабли, суда и катера ВМФ, ПС и ГТК России,
- 3.7.3. паромы и пассажирские суда, следующие по расписанию,
- 3.7.4. суда с опасными грузами,
- 3.7.5. суда со скоропортящимися грузами и рыбной продукцией,
- 3.7.6. суда, работающие по системе «линейного судоходства»,
- 3.7.7. остальные суда в порядке прибытия их к месту встречи лоцманов и в зависимости от наличия свободных причалов в Порту,
- 3.7.8. до окончания маневрирования судна с буксирами в пределах разворотного круга акватории Порта, а в случае ж.-д. парома – до окончания его швартовки вход/выход других судов запрещен.

3.8. Плавание в районе действия СУДС судов, имеющих неисправности судовых устройств, влияющие на маневренные характеристики и безопасность судна, осуществляется с особого разрешения капитана Порта.

3.9. В случае выхода из строя СЭУ или рулевого устройства судно должно стать на якорь и немедленно доложить ЦУДС причину и место постановки.

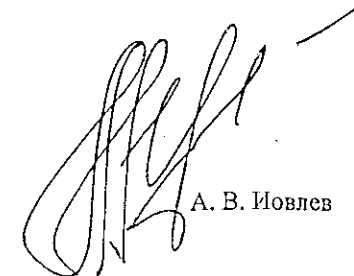
3.10. Плавание по каналам/фарватерам в районе действия СУДС нефтеналивных судов, а также судов с опасными грузами осуществляется при обязательной радиолокационной проводке.

3.11. При видимости 10 кбт и менее радиолокационная проводка судов валовой вместимостью 50 и более является обязательной.

3.12. Время начала и окончания радиолокационной проводки объявляется лоцманом-оператором СУДС и фиксируется в судовом журнале.

3.13. Ведение переговоров, не связанных с деятельностью СУДС, на каналах 16 и 74 УКВ запрещается.

Капитан морского торгового порта Кавказ



A. В. Иовлев

2.9. Контроль за соблюдением правил радиообмена на УКВ в районе действия СУДС.

2.10. Оповещение судов, стоящих на внешнем рейде, об ожидаемом ухудшении погоды и об изменениях навигационно-гидрографических условий и режима плавания в районе действия СУДС.

2.11. Контроль положения и перемещения дрейфующих объектов в районе действия СУДС.

2.12. Оказание помощи судам в районе действия СУДС в установлении связи с береговыми организациями и службами Порта, а также с судами в Порту и на рейде.

2.13. Документирование и хранение обработанной радиолокационной информации и сопутствующих ей переговоров на УКВ.

### 3. Правила плавания

3.1. Каждое судно при следовании в Порт

- с севера -- при подходе к бую осевому «Варзовский»,

- с юга по фарватеру № 52 -- при проходе светящего бую западного № 1 КЕК,

а при выходе из Порта -- за 30 минут до планируемого начала движения должно установить постоянную радиосвязь с ЦУДС, сообщить сведения о судне согласно ст. 3.3 настоящих Правил и запросить разрешение на вход в район действия СУДС или начало движения. Разрешение на начало движения действительно в течение 30 минут от назначенного срока. Если в указанное время судно не начало заявленных действий, разрешение аннулируется и должно быть запрошено заново.

3.1.2. Капитан судна обязан информировать ЦУДС о фактическом времени отхода от причала, съемки с якоря, постановки на якорь или окончания швартовки.

3.2. Судно, не установившее связь с ЦУДС или не получившее разрешения, не должно входить в район действия СУДС или начинать движение.

3.3. При первоначальной связи с ЦУДС капитан судна сообщает следующие сведения о судне:

3.3.1. название (бортовой номер), идентификационный номер ИМО, флаг;

3.3.2. наибольшие длина, ширина, высота надводного борта, осадки носом и кормой;

3.3.3. время подхода к району действия СУДС;

3.3.4. скорость полного и самого малого хода в маневренном режиме главного двигателя;

3.3.5. готовность судна к плаванию в узкости;

3.3.6. состояние судовых устройств и систем, влияющих на маневренные характеристики и безопасность судна;

3.3.7. род груза и наличие палубного груза;

3.3.8. наличие и полнота комплекта навигационных карт и пособий на район плавания.

3.3.9. под контролем какого из Центров (ЦУДС Кавказ или ЦРДС КМТП) судно полагает пройти Керченский пролив.

3.4. Для опознания судна СУДС имеет право запросить местоположение судна относительно какого-либо приметного ориентира или предложить ему выполнить определенный опознавательный маневр.

3.5. Обязательными для исполнения являются указания СУДС, касающиеся:

3.5.1. очередности движения,

№ 20	Ш = 45° 19' 34.07" N	Д = 36° 39' 43.97" E
№ 19	Ш = 45° 20' 10.79" N	Д = 36° 40' 38.20" E
№ 18	Ш = 45° 20' 20.04" N	Д = 36° 40' 51.86" E
№ 17	Ш = 45° 20' 28.66" N	Д = 36° 41' 05.46" E
№ 16	Ш = 45° 20' 32.60" N	Д = 36° 41' 01.37" E
№ 15	Ш = 45° 20' 33.94" N	Д = 36° 41' 04.65" E
№ 14	Ш = 45° 20' 37.16" N	Д = 36° 41' 11.17" E
№ 13	Ш = 45° 20' 38.90" N	Д = 36° 41' 14.61" E
№ 12	Ш = 45° 20' 40.80" N	Д = 36° 41' 18.35" E
№ 11	Ш = 45° 20' 42.34" N	Д = 36° 41' 21.49" E
№ 10	Ш = 45° 20' 44.00" N	Д = 36° 41' 24.86" E
№ 9	Ш = 45° 20' 45.85" N	Д = 36° 41' 28.37" E
№ 8	Ш = 45° 20' 48.14" N	Д = 36° 41' 32.76" E
№ 7	Ш = 45° 20' 50.94" N	Д = 36° 41' 38.57" E
№ 6	Ш = 45° 20' 53.35" N	Д = 36° 41' 42.80" E
№ 5	Ш = 45° 20' 55.21" N	Д = 36° 41' 45.71" E
№ 4	Ш = 45° 20' 57.79" N	Д = 36° 41' 49.61" E
№ 3	Ш = 45° 20' 59.23" N	Д = 36° 41' 51.87" E
№ 2	Ш = 45° 21' 00.41" N	Д = 36° 41' 53.61" E
№ 1	Ш = 45° 21' 04.90" N	Д = 36° 42' 00.42" E
№ 214	Ш = 45° 21' 05.34" N	Д = 36° 41' 59.85" E
№ 213	Ш = 45° 21' 05.55" N	Д = 36° 41' 59.58" E
№ 212	Ш = 45° 21' 06.87" N	Д = 36° 41' 57.97" E
№ 211	Ш = 45° 21' 07.03" N	Д = 36° 41' 57.81" E
№ 210	Ш = 45° 21' 10.76" N	Д = 36° 41' 54.13" E

## 2. Плавание в зоне действия Обязательных постановлений

### 2.1. Правила плавания

2.1.1 На акватории Порта, внешнем рейде Порта и Таманском судоходном пути установлен регулируемый порядок движения. Управление движением судов осуществляет Служба управления движением судов (СУДС) порта Кавказ через Центр управления движением судов (ЦУДС).

Движение судов в зоне действия СУДС (вход в зону, постановка на якорь, съемка с якоря, подход и швартовка к причалу, отход от него, перешвартовка) осуществляется только с разрешения ЦУДС. Подход любых судов к борту судов, следующих транзитом через Керченский пролив, без разрешения СУДС запрещается. Правила плавания в зоне действия СУДС приведены в Приложении № 1 к настоящим Обязательным постановлениям.

2.1.2 Северный район Порта доступен для судов длиной до 140 метров, шириной до 21 метра и осадкой до 5 метров. Южный район Порта доступен для судов длиной 140 метров, шириной 17 метров и осадкой до 3,5 метра.

Подход к причалам судов, имеющих размерения более указанных, может быть разрешен в каждом отдельном случае по особому разрешению капитана Порта, при благоприятных гидрометеорологических условиях и ветре не более 10 м/с.

Перегрузочные районы доступны для судов с осадкой:

2.1.2.1 на акваториях рейдовых перегрузочных мест (далее – РПМ<sup>2</sup>) РПР «Таманский» от 13,5 до 17 метров;

2.1.2.2 на акватории РПР № 451 (район якорной стоянки № 451) от 10 до 11,5 метра;

2.1.2.3 на акватории района якорных мест № 454 до 8 метров;

2.1.2.4 на акватории района якорных мест № 455 от 6 до 6,5 метра;

2.1.2.5 в связи со значительной заносимостью акватории Порты и подходов к ней объявленная осадка может быть изменена. Сведения об изменениях осадки у причалов в Порту и на РПМ могут быть получены в ИГПК. В каждом отдельном случае места якорных стоянок и места отдачи якорей судов-накопителей назначаются распоряжениями капитана Порты исходя из размерений судна и характера груза.

Сведения об изменениях объявленной осадки публикуются в распоряжениях капитана Порты и дублируются в прибрежных предупреждениях (COASTAL WARNING) на английском языке Службой НАВТЕКС «Новороссийск-радио» и «Керчь-радио», в местных предупреждениях, передаваемых СУДС на русском и английском языках, и дублируются в Извещениях мореплавателям.

2.1.3. Вход в Порт осуществляется по оси фарватера № 28 Паромной переправы (колесо 143,5° – 323,5°) и по оси подходного канала Южного района (287° – 107°), оборудованным створами светящих знаков порта Кавказ и порта Азово-Черноморский.

Скорость движения судов (кроме судов, следующих на выполнение аварийно-спасательных операций) на акватории Порты, на подходных каналах Порты и Южного района не должна превышать 6 узлов или быть минимально возможной, обеспечивающей управляемость.

2.1.4. Плавание судов и паромов в Зоне паромной переправы:

2.1.4.1. Судам, осуществляющим плавание в Керченском проливе, независимо от их осадки и водоизмещения, в Зоне паромной переправы разрешается плавание только по КЕК и по фарватерам № 50 и № 28.

2.1.4.2. Суда с осадкой менее 4 м или длиной менее 90 метров при пересечении Зоны паромной переправы обязаны уступать дорогу паромам.

2.1.4.3. Паромы, находящиеся в Зоне паромной переправы, несут дополнительно два зеленых круговых огня, расположенных ниже топовых огней вертикально один над другим и видимых по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль. При выходе парома за пределы Зоны паромной переправы указанные зеленые огни должны быть немедленно выключены.

2.1.4.4. Судно с осадкой 4 м и более или длиной 90 метров и более при прохождении Зоны паромной переправы должно дополнительно выставлять на видном

<sup>2</sup> Рейдовое перегрузочное место (РПМ) – район якорной стоянки с центром в точке (широта, долгота), диаметром (метры), специально обследованный и безопасный в навигационном отношении и от взрывоопасных предметов, объявленный в Извещениях мореплавателям УНПО МО РФ, в котором могут осуществляться стоянка судов на якоре и производиться погрузочно-разгрузочные работы с судна на судно.

пользоваться «Стандартные фразы ИМО для общения на море» (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES).

1.9. В случае выхода из строя средств радиосвязи или радиолокационного наблюдения Центра Центр может передать контролируемые суда под управление взаимодействующему Центру, о чем тот должен сообщить капитанам переданных судов.

1.10. В случае выхода из строя главных двигателей, рулевого устройства, а также в случае аварийного происшествия на судне капитан судна обязан сообщить об этом контролирующему Центру.

1.11. Зона действия СУДС порта Кавказ включает в себя:

1.11.1. акваторию порта Кавказ,

1.11.2. внешний рейд порта Кавказ,

1.11.3. акватории Таманского судоходного пути.

1.12. СУДС порта Кавказ осуществляет управление движением судов в своем районе действия через Центр управления движением судов (ЦУДС) по радио на УКВ, вызывной канал –16, рабочий –74. Позывной ЦУДС – «Кавказ-радио-17».

1.13. На подходных каналах Северного и Южного районов Порты и на участке Таманского судоходного пути в районе перехода с ФВК № 50 на ФВК № 52 установлено одностороннее движение. При установлении направления движения СУДС предоставляет первоочередное право прохода судну, следующему на выход из Порты, а в районе буя № 19 – судну, идущему с севера.

1.14. В случае ухудшения видимости (менее 3 кбт) на Таманском судоходном пути может быть временно введено одностороннее движение.

1.15. При плавании по Таманскому судоходному пути все суда должны нести постоянную радиовахту на УКВ, канал 14, для приема информации от ЦРДС КМТП на мысе Змеиный и связи с судами, следующими Керчь-Еникальским каналом (КЕК).

## 2. Функции СУДС

2.1. Обнаружение, установление связи и опознание судов на подходе к району действия СУДС, получение и регистрация необходимых сведений о них.

2.2. Контроль за движением судов по каналам и фарватерам и соблюдением судами правил плавания в районе действия СУДС.

2.3. Управление движением судов.

2.4. Радиолокационная проводка судов по фарватеру № 28 и Таманскому судоходному пути путем выдачи проводимому судну его маршрутных координат (положение относительно оси канала/фарватера и маршрутных точек на канале).

2.5. Выдача судам, следующим по каналам/фарватерам, информации о встречающихся судах и рекомендациях для расхождения с ними.

2.6. Выдача судам, по запросу, информации об их местоположении и гидрометеобстановке.

2.7. Контроль положения судов в назначенных якорных местах в районах якорных стоянок, на акваториях рейдовых перегрузочных районов № 451, «Таманский» и оказание помощи судам для более точной постановки на якорь в заданном месте.

2.8. Контроль положения плавучих средств навигационного оборудования в районе действия СУДС.



Правила плавания кораблей и судов в зоне действия Службы управления движением судов (СУДС) морского торгового порта Кавказ

1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со ст. 7 Федерального Закона № 155 от 31.07.98 года «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», с Руководством по службам управления движением судов (СУДС) (Резолюция ИМО от 27.11.97 г. А. 857(20)) и требованиями «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» и определяют порядок плавания гражданских судов, независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, кораблей и судов обеспечения ВМФ и ПС ФСБ России, а также иностранных кораблей и судов, находящихся в районе действия Службы управления движением судов (СУДС) порта Кавказ.

1.2. В Керченском проливе установлен регулируемый порядок движения судов. Управление движением осуществляется Центром регулирования движения судов Керченского морского торгового порта (ЦРДС КМТП) и Центром управления движением судов Таманского филиала ФГУП «Росморпорт» (ЦУДС Кавказ). Указанные Центры осуществляют координированное управление движением судов, следующих по Керчь-Еникальскому каналу (КЕК) и по Таманскому судоходному пути в Керченском проливе, в соответствии с действующим «Временным положением о взаимодействии Центра управления движением судов порта Кавказ (ЦУДС Кавказ, Россия) и Центра регулирования движения судов Керченского морского торгового порта (ЦРДС КМТП, Украина)».

1.3. Все суда, намеревающиеся войти в Керченский пролив, на подходе к нему (южная граница пролива – прямая линия, соединяющая м. Такиль и м. Панагия, граница с севера – прямые линии, от м. Хрони, касательные к районам якорных мест № 453 и № 454 до м. Ахиллеон) обязаны установить радиосвязь с ЦРДС КМТП на УКВ, канал 14, и нести вахту на этом канале до выхода из Керченского пролива.

1.4. После установления связи с ЦРДС КМТП капитан судна обязан сообщить Центру о маршруте, которым он намерен проходить Керченский пролив, или о порте назначения в проливе.

1.5. В случае намерения судна следовать под контролем ЦУДС Кавказ ЦРДС КМТП сообщает об этом лоцману – оператору ЦУДС Кавказ, который после этого устанавливает радиосвязь с судном на УКВ, канал 74, и принимает судно под свое управление.

1.6. После установления ответственности Центра за контроль за судном Центры и суда действуют в соответствии с правилами плавания в зоне действия соответствующей СУДС и Обязательными постановлениями по КМТП или МТП Темрюк, Кавказ и Тамань.

1.7. Изменение намерения прохода судна через Керченский пролив заявленным маршрутом должно заблаговременно сообщаться обоим Центрам.

1.8. Официальными языками для ведения переговоров по радио являются русский и английский языки. При ведении переговоров на английском языке должны ис-

месте за 0,5 миль до входа в Зону и нести до выхода из нее:

- днем – черный шар;

- ночью и при ограниченной видимости – красный круговой огонь, дальность видимости которого должна быть не менее трех миль.

Паромы обязаны уступать дорогу судам, выставляющим такие сигналы, судам, выставляющим сигналы, предписанные правилом 28 МППСС-72, а также всем судам, следующим в составе каравана. В условиях ограниченной видимости паромы обязаны уступать дорогу всем судам.

2.1.4.5. При расхождении в Зоне паромной переправы судам и паромам запрещается пересекать курсы друг друга по носу на расстоянии менее 5 кбт. Два парома должны расходиться на расстоянии не менее 1 кбт.

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

2.1.6. Спуск на воду и использование судовых плавсредств в зоне действия СУДС, кроме случаев оказания помощи людям и плавсредствам, терпящим бедствие, без разрешения ЦУДС запрещаются.

2.1.7. Плавание по Керченскому проливу Таманским судоходным путем осуществляется в обоих направлениях без захода на КЕК.

Вход на якорное место № 452 (Перегрузочный рейд) допускается только для исключения аварийных ситуаций и с обязательным сообщением об этом в ЦУДС порта Керчь.

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

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

2.1.10. Плавание по подходному каналу Южного района разрешено только в светлое время суток, а при ветрах СВ и ЮЗ направлений – при скорости ветра не более 10 м/с.

2.1.11. С разрешения ИГПК после согласования с командованием ПС ФСБ России допускается спуск спасательных средств с судов, стоящих на внешнем рейде, только для проведения тренировок по учебным тревогам.

2.1.12. Суда, не получившие разрешения на вход в Порт, обязаны стать на якорь на внешнем рейде в точке якорной стоянки, указанной ЦУДС. Время постановки судна на якорь капитан судна обязан сообщить в ЦУДС.

2.1.13. При видимости менее 5 кбт на акватории Порта, внешнем рейде и Таманском судоходном пути движение всех судов запрещено.

2.1.14. При возникновении аварийных случаев или предпосылок к ним, а также при обнаружении объектов, представляющих опасность для мореплавания, смещения плавучих СНО со штатных мест капитан судна обязан немедленно доложить об этом ЦУДС и ИГПК с указанием места, определенного с максимальной возможной точностью.

## 2.2. Лоцманское обслуживание

2.2.1. Лоцманская проводка на акватории Порты, Таманском судоходном пути и на внешнем рейде при осуществлении швартовных операций, кроме судов смешанного, река – море, плавания под Российским флагом, является обязательной для всех судов и осуществляется круглосуточно.

2.2.2. Линейная лоцманская проводка судов от Керченского пролива до портов Российской Федерации в Азовском море и обратно обязательна для:

2.2.2.1 судов под иностранным флагом;

2.2.2.2 судов, находящихся в аварийном состоянии;

2.2.2.3 судов, перевозящих взрывчатые, радиоактивные и ядовитые вещества;

2.2.2.4 судов с ядерной энергетической установкой (ЯЭУ).

2.2.3. От обязательной лоцманской проводки освобождаются:

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

2.2.3.2. маломерные суда;

2.2.3.3. суда, постоянно работающие в пределах объявленного района обязательной лоцманской проводки, капитаны которых прошли тренажерную подготовку по специальной программе «Проход Керченским проливом» и проверку знаний Правил плавания в районе, имеют достаточный опыт работы и Свидетельство освобождения от лоцманской проводки (СОЛП);

2.2.3.4 паромы, работающие на регулярных линиях до порта Кавказ, капитаны которых имеют СОЛП;

2.2.3.5. рыболовные и рыбообрабатывающие суда длиной до 50 метров.

2.2.4. В случае невозможности приема лоцманов по метеусловиям лоцманская проводка, с согласия капитана судна, лоцмана и ЦУДС, может осуществляться методом лидирования.

2.2.5. Место встречи лоцманов для судов, следующих Керченским проливом из Азовского моря, находится в юго-западной части акватории якорного места № 455, а для судов, следующих Керченским проливом из Черного моря, – на колене 13°-193° фарватера № 52, в 1 миле от буев №№ 19, 20 КЕК.

2.2.6. Заявка на лоцманское обслуживание подается диспетчеру Таманского филиала ФГУП «Росморпорт» в порту Кавказ в следующие сроки:

2.2.6.1 судном, идущим Керченским проливом транзитом в российские порты Азовского моря, – за 72, 48, 24 часа до подхода к Керченскому проливу;

2.2.6.2 судном, идущим в Порт, – за 72, 48, 24 часа до планируемого времени прихода в Порт;

2.2.6.3 судном, выходящим из Порты, – за 6 часов, с последующим уточнением за 2 часа до планируемого времени выхода, если выход запланирован с 8.00 до 20.00 текущих суток, и до 13.00 текущих суток, если выход запланирован с 20.00 текущих суток до 8.00 следующих суток;

2.2.6.4 за 2 часа до планируемой перестановки судна в Порту, если она запланирована в период с 8.00 до 17.00 текущих суток, и до 15.00 текущих суток, если выполнение этой операции запланировано в период с 17.00 текущих суток до 8.00 следующих суток.

2.2.7. При задержке выхода судна более чем на 30 минут после заявленного срока, а при перестановке судна – при отсутствии на борту капитана или его старшего помощника, лоцман может быть отозван с судна.

зов» в соответствии с Правилем 5 Части А, главы VII Конвенции СОЛАС – 74, а также «Сертификат о свойствах опасных грузов» на момент погрузки, выданный признанной компетентной организацией или ее представителем в Порту.

8.11. Лист контроля безопасности, подписываемый между судном и терминалом, удостоверяет, что с обеих сторон проведены надлежащие подготовительные мероприятия в целях обеспечения безопасности, и что капитан судна, как и ответственное лицо оператора терминала, лично в этом удостоверились. При отступлении от требований Листа контроля начинать грузовые операции ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

8.12. Грузовые операции и операции по подготовке танков и береговых емкостей во время грозы ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

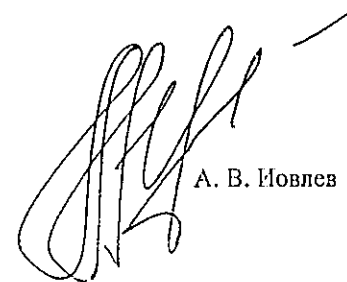
8.13. Погрузка на суда-химовозы всех видов материально-технического снабжения в процессе грузовых операций ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

8.14. На борту судов-химовозов с иностранным экипажем, стоящих у причала, в период всего процесса погрузки должен находиться представитель агентствующей (стивидорной) компании, владеющий английским языком.

8.15. При возникновении аварийных ситуаций на причалах Порты, примыкающих к территории и акватории химического портового терминала, грузовые операции должны быть прекращены, обрабатываемое судно-химовоз должно экстренно приготовиться к отходу и действовать в соответствии с распоряжениями ИГПК.

8.16. При возникновении аварийных ситуаций на причале химического портового терминала грузовые операции на соседних причалах и причалах, расположенных по ходу возможного движения аварийного судна-химовоза, должны быть прекращены. Обрабатываемые у этих причалов суда должны быть экстренно приготовлены к отходу и действовать в соответствии с распоряжениями ИГПК.

Капитан морского торгового  
порта Кавказ



А. В. Иовлев

товные тумбы должны иметь нумерацию с указанием расстояния до соседних тумб. Ответственность за кранцевую защиту, поддержание маркировки причалов и швартовых тумб, уборку мусора несет организация, эксплуатирующая причал.

## 8. Особенности плавания, стоянки и проведения грузовых операций для судов-химовозов

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

8.2. Места якорных стоянок для судов-химовозов в северо-восточной части района № 455. Стоянка судов-химовозов осуществляется у причала № 9.

8.3. Буксиры, осуществляющие сопровождение и швартовку судов-химовозов, должны быть снабжены исправными изолирующими воздушными дыхательными аппаратами для всего экипажа на борту. Весь экипаж должен иметь свидетельства о прохождении курсов подготовки для лиц, обслуживающих суда-химовозы.

8.4. Территория причала № 9 и акватория шириной в 113 м, примыкающая к причалу, при стоянке у причала судна-химовоза является опасной зоной. Вход в опасную зону всем судам и плавсредствам возможен только с разрешения СУДС и ИГПК Порта.

8.5. Опасная зона на причале должна быть обозначена предупреждающими надписями и хорошо освещена в ночное время суток.

8.6. Въезд любого автотранспорта в опасную зону во время проведения грузовых операций запрещен. При стоянке у причала судов-химовозов допускается въезд на территорию автомобилей со снабжением, оборудованных искрогасителями, прошедших ежегодное освидетельствование на соответствие требованиям пожарной безопасности, водители которых имеют средства индивидуальной защиты и удостоверения о прохождении обучения по безопасным методам работы. Место выгрузки – специально обозначенная для этих целей площадка.

8.7. На период стоянки судна-химовоза в Порту должен находиться буксир обеспечения мощностью не менее 500 л.с. в постоянной готовности к работе в случае аварийной ситуации на судне или причале. Буксир должен нести постоянную радиовахту на 10 и 16 каналах. Место стоянки буксира обеспечения определяет ИГПК. За дежурство буксира обеспечения взимается плата по установленным тарифам.

8.8. Во время стоянки судов-химовозов у причала запрещается держать швартовые концы на автоматических лебедках в автоматическом режиме работы.

8.9. Работы с выводом из эксплуатации главного двигателя, рулевого или якорного устройства разрешаются только на внешнем рейде, что должно быть предварительно согласовано с капитаном Порта. В этих случаях судно обязано заказать буксир обеспечения, который должен находиться в постоянной готовности у борта судна и нести постоянную радиовахту на 10 и 16 каналах УКВ. Оплата буксира – по действующим тарифам.

8.10. До начала грузовых операций на судне-химовозе капитан судна должен иметь на борту, а оператор терминала должен предоставить в ИГПК «Декларацию о транспортных характеристиках и условиях безопасной погрузки опасных гру-

В этом случае капитан судна (или лицо, его замещающее) должен подписать лоцманскую квитанцию за напрасный вызов для оплаты лоцманского сбора в размере 50% от действующей ставки и подать новую заявку установленным порядком.

2.2.8. Лоцманское обслуживание выполняется в порядке очередности поданных заявок. Судно, своевременно не подавшее заявку на лоцманское обслуживание, обслуживается лоцманом после выполнения всех предыдущих заявок.

2.2.9. Лоцманская проводка от места встречи лоцманов до границы акватории Порта является внепортовой, а далее в Порту – внутрипортовой.

2.2.10. Перед началом внутрипортовой лоцманской проводки лоцман обязан согласовать с капитаном судна схему швартовки.

2.2.11. Если капитанам судов (командирам кораблей), освобожденным от обязательной лоцманской проводки, необходима помощь лоцмана, они вправе подать на него, установленным порядком, соответствующую заявку.

2.2.12. Лоцманская служба не несет ответственности за возможный простой судна в случаях, если:

2.2.12.1. заявка на лоцманское обслуживание была подана с нарушением сроков, установленных статьей 2.2.6. настоящих Обязательных постановлений;

2.2.12.2. прием лоцмана невозможен из-за штормовой погоды;

2.2.12.3. проводка методом лидирования, по мнению капитана судна и лоцмана, в данных условиях невозможна;

2.2.12.4. на момент начала проведения лоцманской операции отсутствует достаточное буксирное обеспечение.

2.2.13. Убытки, понесенные в связи с простоем судна в ожидании лоцмана по причине несвоевременной подачи заявки или из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий, относятся за счет судна (судовладельца).

## 2.3. Буксирное обеспечение

2.3.1. Буксирное обеспечение судов при швартовых операциях и перестановках в Порту является обязательным для судов дедвейтом более 500 т или длиной более 50 м. Минимальное количество буксиров – два. Мощность и расстановка буксиров определяются капитаном судна совместно с лоцманом или ИГПК.

Суда, за исключением железнодорожных паромов и судов типа Ро-Ро, имеющие исправные подруливающие устройства, освобождаются от обязательного использования второго буксира в месте расположения подруливающего устройства (ПУ).

При выполнении швартовых работ с крупнотоннажными судами на акваториях РПР № 451 и РПР «Таманский» буксирное обеспечение в количестве не менее двух буксиров обязательно для всех судов, и при благоприятных гидрометеорологических условиях устанавливается для судов:

- дедвейтом менее 20 000 т – один буксир мощностью не менее 1500 л.с., другой не менее 1000 л.с.;

- дедвейтом от 20 000 до 30 000 т – два буксира мощностью не менее 1500 л.с. каждый;

- дедвейтом от 30 000 до 50 000 т – один буксир мощностью не менее 2500 л.с., другой не менее 1500 л.с.;

- дедвейтом от 50 000 до 100 000 т – два буксира мощностью не менее 2500 л.с. каждый;

- дедвейтом более 100 000 т – два или три буксира суммарной мощностью не менее 7500 л.с.

2.3.2. Заявку на буксирное обслуживание капитан судна подает диспетчеру Таманского филиала ФГУП «Росморпорт» в порту Кавказ непосредственно или через морского агента не менее чем за 2 часа до начала буксировочной операции.

2.3.3. Порт не несет ответственности за возможные задержки судна в случае несвоевременной подачи заявки на буксирное обслуживание или при возникновении форс-мажорных обстоятельств в Порту.

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

2.3.5. Буксировка на акватории Порты при скорости ветра более 10 м/с запрещена.

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

2.3.6.1. При использовании буксирной лебедки должны быть предприняты все меры для предотвращения непроизвольного стравливания троса.

2.3.7. Связь между буксирующим и буксируемым судами осуществляется по радио на УКВ, канал 6, запасной канал устанавливается ИГПК.

2.3.8. Буксировка судов на акватории Порты разрешается способом «за кормой» на буксире длиной не более 30 метров. Количество буксируемых объектов должно быть не более одного.

2.3.9. Буксир, приведший плавсредство в Порт, обязан обеспечить его безопасную стоянку на все время нахождения его на рейде или акватории Порты, до тех пор, пока плавсредство не будет передано по назначению или он будет заменен другим буксиром.

2.3.10. Буксировка судов с легковоспламеняющимся грузом должна осуществляться с использованием растительных буксирных тросов.

2.3.11. Буксировка (или) швартовные операции судов с неисправными СЭУ, рулевым, якорным и швартовным устройствами может быть осуществлена с дополнительным буксирным и обязательным лоцманским обеспечением по согласованию с капитаном Порты.

2.3.12. При прохождении Таманского судоходного пути буксира с объектом на последнем должен находиться член экипажа с буксира, в готовности к немедленной отдаче якорей.

## 2.4. Плавание судов во льдах

2.4.1. Зимняя навигация устанавливается распоряжением капитана Порты исходя из фактических ледовых условий. С началом ледовой навигации создается единый Штаб ледовых операций Азово-Черноморского бассейна, который определяет порядок назначения точки формирования караванов с учетом развития ледовой ситуации и дислокации ледоколов в бассейне с целью недопущения несанкционированного входа судов в районы, покрытые льдом. На СУДС порта Кавказ Штабом возлагается контроль за движением судов, следующих в российские порты Азовского моря, независимо от того, российской или украинской стороной Керченского пролива эти суда намереваются следовать.

быть очищен от строительного мусора, грунта и т. п., благоустроен и предъявлен администрации Порты.

7.3.2. Сооружения, находящиеся на территории и акватории Порты, должны иметь технические паспорта.

7.3.3. Кабели и трубопроводы должны быть заглублены в грунт не менее чем на 2 метра.

7.3.4. Установка и работа земснаряда на акватории Порты производятся после согласования плана работ с ИГПК. При согласовании плана багермейстер предъявляет капитану Порты схему расположения рабочих тросов и якорей, а также согласованное с природоохранными органами место свалки грунта. Время начала и окончания работ должно быть согласовано с капитаном Порты.

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

7.3.6. Организация и лица, производившие в Порту строительные или иные виды работ, обязаны предоставить капитану Порты материалы, необходимые для последующей корректуры карт и навигационных пособий, в срок не более двух месяцев после завершения работ.

7.3.7. Водолазные работы в Порту выполняются только с разрешения капитана Порты с соблюдением требований РД 31.84.01-90 «Единые правила безопасности труда на водолазных работах» с соблюдением следующих правил:

- во время выполнения работ на судне (водолазном катере) поднимаются сигналы в соответствии с требованиями Правила 27 МППСС-72;

- подход и швартовка судов к водолазному катеру или судну, у борта которого ведутся водолазные работы, запрещаются;

- отдавать якоря разрешается не ближе 200 метров от места проведения водолазных работ;

- работа гребных винтов на судне, у борта которого ведутся водолазные работы, запрещается;

- водолазные работы должны быть немедленно прекращены по требованию капитана Порты;

- выполнение водолазных работ запрещается при:

- а) скорости ветра более 14 м/с и (или) волнении моря более 2 баллов;

- б) глубине под килем осматриваемого судна менее 2 метров;

- в) видимости менее 5 кбт;

- г) выполнении на судне грузовых операций.

7.3.8. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, средство навигационного оборудования, причал или его крацевую защиту, обязан немедленно сообщить об этом в ИГПК. Повреждение оформляется актом, составленным представителем техотдела АМП Тамани, капитаном-инспектором ИГПК, капитаном судна, лоцманом и представителем оператора причала (стивидорной компании).

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

7.3.9. Причалы должны иметь соответствующую крацевую защиту. На кордонах причалов должны быть указаны границы, номера и длины причалов. Швар-

экипажи судов, находящихся в акватории Порта, должны соблюдать требования Правил пожарной безопасности и требования Обязательных постановлений. При обнаружении признаков пожара – немедленно сообщать по телефону 01, ДЦ РМП и ИГПК – по телефонам 5-81-26, 5-81-46, принимать меры по эвакуации людей и ликвидации пожара. Лица, допустившие нарушение правил пожарной безопасности на судах или береговых объектах, несут ответственность в установленном порядке.

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

7.2.4. Обязанности руководителя тушения пожара могут быть переданы старшему пожарному начальнику в следующих случаях:

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

7.2.5. Сообщение о пожаре с судов, стоящих на рейде, передается диспетчеру Порта и в ИГПК по радио на УКВ, каналы 10-й и 16-й.

7.2.6. Все суда портового флота должны быть оборудованы исправными системами искрогашения.

7.2.7. Производство огневых работ на танкерах и бункеровщиках запрещено.

7.2.8. Использование открытого огня и проведение сварочных работ в Порту в каждом отдельном случае согласовывается с пожарным инспектором АМП.

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

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

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

7.2.12. Складирование грузов на дорогах и в проходах на расстоянии менее 2 метров от железнодорожных путей, менее 3 метров от линии кордонов причалов и 4 метров вокруг складских помещений – запрещается.

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

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

По окончании работ район строительства (реконструкции, ремонта) должен

2.4.2. При сложной ледовой обстановке капитан Порта может ограничить или запретить плавание судов на акватории Порта и на подходах к нему, на акватории Таманского судоходного пути, при отсутствии в районе необходимого ледокольного обеспечения.

2.4.3. Под проводку ледоколов принимаются суда с категорией ледовых усилений не ниже ЛУ2. Суда с категорией ледовых усилений ЛУ1 и не имеющие ее под проводку не принимаются.

2.4.4. Плавание судов в слабом льду осуществляется самостоятельно и контролируется ЦУДС.

### 2.5. Правила плавания для маломерных судов

2.5.1. К маломерным судам относятся несамоходные суда валовой вместимостью менее 80, самоходные с мощностью главного двигателя менее 55 кВт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное судно валовой вместимостью менее 80, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов).

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

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

2.5.4. Государственную регистрацию спортивных судов, используемых для спортивных и учебно-тренировочных целей, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет Федеральное агентство по физической культуре и спорту, а технический надзор за этими судами осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта<sup>3</sup>.

2.5.5. Государственную регистрацию судов, находящихся в составе портового и технического флота Порта, мощностью 55 кВт и менее и валовой вместимостью 80 и менее, а также маломерных пассажирских судов пассажировместимостью более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет капитан Порта, а технический надзор за этими судами осуществляет Российский Морской Регистр Судоходства или Российский Речной Регистр.

2.5.6. Маломерные и спортивные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер (на борту или на парусе),

<sup>3</sup> Под спортивными судами следует понимать суда, спроектированные, построенные или переоборудованные преимущественно или исключительно для занятия спортом, соревнований, тренировок, дальних спортивных плаваний, занятий другими водными техническими видами спорта

наименование и местонахождение владельца судна. Регистрационные знаки наносятся на видном месте на внешней и внутренней сторонах борта.

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

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

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

2.5.9. Спортивным и маломерным судам запрещается:

- плавание и постановка на якорь в районах якорных стоянок, создающие помехи для маневрирования судов;
- плавание при отсутствии УКВ связи с ИГПК;
- отходить от мест стоянок без разрешения пограничных властей;
- плавание при скорости ветра свыше 14 м/с и/или видимости менее 5 кбт;
- швартоваться к плавучим средствам навигационного оборудования и вставать на якорь вблизи них;
- подходить к судам, стоящим на якоре.

2.5.10. Вход в Порт маломерных судов производится с разрешения капитана Порта, под проводкой ЦУДС, с целью оказания первой помощи, ремонта, пополнения запасов, а в случае ухудшения погоды – для отстоя. Разрешение на выход дает капитан Порта.

2.5.11. Все маломерные суда обязаны стоять только у указанных им причалов. На судах должна быть организована круглосуточная дежурная служба. Владельцы маломерных судов, не приспособленных для постоянного нахождения на них экипажа, должны обеспечить круглосуточную их охрану.

### 3. Вход судов в морской торговый порт Кавказ и выход их из морского торгового порта Кавказ

#### 3.1. Информация о подходе

3.1.1. Информация о подходе передается в адрес капитана Порта, ДЦ РМП и Отделу морской безопасности АМП Тамани капитаном судна непосредственно или через морского агента (судовладельца) за 48 часов, вторично – за 24 часа и уточняется за 4 часа до подхода к зоне действия СУДС Порта.

Информация о подходе передается в адрес капитана Порта и ДЦ РМП капитаном судна одним из следующих способов:

- по факсу: 5-58-17; 5-81-26; 5-81-46;
- по E-mail: [maptemryuk@morflot.ru](mailto:maptemryuk@morflot.ru), [maptemryuk@mail.kuban.ru](mailto:maptemryuk@mail.kuban.ru).

3.1.2. В первичной информации капитан судна непосредственно или через морского агента сообщает дополнительно к сведениям, перечисленным в ст. 3.1. Общих правил, следующие сведения:

- позывной судна и его идентификационный номер ИМО;

пропускного режима в Порту определена специальной инструкцией.

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

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

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

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

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

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

7.1.8. Проход на иностранные суда лиц, не являющихся членами экипажей, разрешается по специальным пропускам ОТПК ПС ФСБ России при наличии документов, удостоверяющих личность.

7.1.9. Движение автомобильного транспорта по территории Порта разрешается со скоростью не более 20 км/ч.

7.1.10. Рыбная ловля ставными – на внешнем рейде и любыми орудиями лова на внутренней акватории Порта, купание с причалов Порта, берегоукреплений и молгов, с бортов судов, стоящих у причалов, а также катеров, шлюпок и плотов запрещаются.

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

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

7.1.13. Организации, эксплуатирующие причалы, обязаны обеспечить, по предъявлению служебного удостоверения, беспрепятственный проход сотрудников, проезд автотранспорта АМП и подход плавсредств с сотрудниками АМП к судам, стоящим у причалов.

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

#### 7.2. Противопожарный режим в Порту

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

7.2.2. Юридические и физические лица, находящиеся на территории Порта,

5.2.8. Заявка на доставку людей на суда, стоящие на рейде, и обратно подается капитаном судна через морского агента диспетчеру ТФ РМП в Порту до 15 часов за день до необходимого срока для включения в суточный план.

## 6. Санитарно-карантинный режим в морском торговом порту Кавказ

6.1. Санитарно-карантинный надзор в Порту осуществляет ТО РПН. Капитаны судов, следующих в Порт из-за границы, обязаны сообщить в ТО РПН, непосредственно или через морского агента, сведения о больных или подозреваемых на инфекционные заболевания, а также о падеже грызунов не позднее чем за 6 часов до прибытия в Порт.

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

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

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

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

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

6.5.1. швартовные тросы должны быть защищены стандартными металлическими противокрысинными щитками на весь период стоянки судна в Порту;

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

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

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

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

6.7. Грузовые операции с грузами растительного происхождения производятся только после проведения фитосанитарного надзора Порты. Вынос с судна компонентов грузов, отнесенных фитосанитарным надзором к заразным, запрещается.

## 7. Безопасность и сохранность сооружений на акватории и территории морского торгового порта Кавказ

### 7.1. О порядке, охране и движении на территории Порты

7.1.1. Территория и акватория Порты в установленных границах являются режимной зоной и находятся под контролем ОПК ПС ФСБ России. Организация

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

3.1.2.1. Капитаны судов, имеющих на борту опасные грузы, непосредственно или через морского агента подают дополнительную информацию, которая должна включать в себя следующие сведения:

- техническое наименование груза;
- количество;
- группа упаковки;
- место расположения опасного груза на судне;
- наличие декларации на опасный груз и сертификат на его упаковку;
- известные дефекты, влияющие на безопасность судна или Порты.

3.1.3. Капитаны танкеров дополнительно к сведениям, установленным статьей 3.1.2. настоящих Обязательных постановлений, сообщают количество балласта на борту (изолированного, чистого и грязного), наличие недегазированных грузовых танков.

3.1.4. Капитан буксирующего судна дополнительно к сведениям, установленным статьей 3.1.2. настоящих Обязательных постановлений, сообщает габаритные размеры буксируемого объекта, его осадку, длину буксирной линии, наличие крена и дифферента буксируемого объекта, если необходимо, количество дополнительных буксиров для ввода объекта в Порт.

3.1.5. Капитаны судов, перевозящих навалочные грузы, дополнительно передают через морского агента или судовладельца на терминал Порты информацию согласно ст. 3.2. раздела 3 «Кодекса безопасной практики погрузки и разгрузки навалочных судов» (Резолюция ИМО А.862(20) от 27 ноября 1997 года).

3.1.6. Информация о санитарном состоянии судна сообщается капитаном судна непосредственно или через морского агента в ТО РПН Порты за 48 часов до прибытия в Порт согласно морской медико-санитарной декларации.

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

3.1.8. При входе судна в Керченский пролив капитан судна обязан сообщить Центру регулирования движения судов Керченского морского торгового порта на 14-м канале УКВ (позывной «Керчь-радио-4») сведения о намерении пройти



пролив Керчь-Еникальским каналом под управлением ЦРДС КМТП или Таманским судоходным путем под управлением ЦУДС порта Кавказ.

### 3.2. Оформление прихода

3.2.1. Приход судна в Порт оформляется в соответствии с требованиями главы 3.2. Общих правил в ИГПК через морского агента, за исключением судов, указанных в пункте 3.2.1.2.

3.2.1.1. Для оформления прихода судна в Порт в ИГПК дополнительно к документам, перечисленным в пункте 3.2.2. Общих правил, представляются:

- копии лицензии судовладельца или оператора;
- документы на право перевозки опасного груза (если судно планируется под погрузку такого груза);
- декларация (информация) о грузе при подаче судна под погрузку.

3.2.1.2. Приход российских судов в каботажном плавании, выполняющих перевозки и обслуживание судов на РПР «Таманский» и № 451 во время летней навигации, оформляется на борту судна после его постановки на якорь представителем вышнего поста ИГПК, находящимся на рейде на борту служебно-разъездного катера.

3.2.2. У судна, прибывшего из заграничного плавания, оформление прихода санитарно-карантинными, пограничными и таможенными органами осуществляется на внешнем рейде в точках якорных стоянок, указанных портовыми властями, или у причалов № 2, 3, 4, 5, 6, 8. Такое судно обязано нести флаг Q (Кэбэк) Международного свода сигналов до получения разрешения на сообщение с берегом. Санитарно-карантинный досмотр предшествует остальным видам контроля. До окончания санитарно-карантинного досмотра, пограничного и таможенного контроля и получения судном свободной практики никто, кроме лоцмана, не имеет права сходить с него или заходить на него.

3.2.3. Оформление прихода судна местного сообщения осуществляется капитаном судна в ИГПК не позднее 23 часов даты окончания действия судовых документов, указанной в штампе «Отход» на судовой роли.

3.2.4. Паромы в местном сообщении, суда портофлота и рыбопромыслового флота, имеющие действующее разрешение на плавание в пределах Керченского пролива сроком до 30 суток, а также маломерные суда оформляют приход по УКВ радиосвязи после подтверждения разрешения на вход пограничных и таможенных властей.

3.2.4.1. Суда портофлота, возвращающиеся с РПР «Таманский» и № 451, в дополнение пункта 3.2.4, должны оформить приход непосредственно в ИГПК путем постановки на судовой роли штампа ежереисового прихода.

3.2.5. Передача с судна заграничного плавания или на него любых предметов до окончания пограничного контроля и таможенного досмотра запрещается.

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

5.1.42. Все грузовые операции, связанные с переработкой опасных грузов у причалов Порта и на РПР, должны предварительно согласовываться со всеми участниками обработки опасных грузов в Порту.

5.1.43. Судно с опасным грузом в течение всего времени стоянки в Порту должно держать СЭУ в постоянной готовности к даче хода и иметь на борту достаточное количество экипажа для обеспечения немедленного отхода от причала.

### 5.2. Пассажирские операции в Порту

5.2.1. Перевозка пассажиров на суда, стоящие на рейде, и обратно производится судами портофлота ТФ ФГУП «Росморпорт» или судами других компаний, имеющими соответствующие лицензии.

5.2.2. Посадка на суда и высадка пассажиров с судов заграничного плавания производится на пирсе № 3 в зоне пограничного и таможенного контроля.

5.2.3. Перевозка пассажиров по акваториям Порта разрешается при силе ветра не выше 3 баллов (скорости ветра не более 5,4 м/с) и волнении моря не более 2 баллов (высота волны не более 0,75 метра) и благоприятном прогнозе погоды.

При наличии волнения и скорости ветра, превышающих указанные величины, перевозка пассажиров может производиться только по разрешению капитана Порта.

5.2.4. Пассажирские операции и погрузка автотранспорта на паромы осуществляются с пирса № 3. Швартовка автопассажирских паромов может производиться с обеих сторон пирса.

5.2.4.1. Ответственными за безопасную посадку (высадку) пассажиров на судно, стоящее на рейде, являются вахтенный помощник капитана судна и вахтенный судоводитель рейдового плавсредства.

5.2.4.2. Ответственным за безопасную посадку (высадку) пассажиров с причала (на причал) является вахтенный судоводитель рейдового плавсредства, осуществляющего их доставку.

При посадке и высадке пассажиров на причале обязан находиться дежурный по паромной переправе, который осуществляет контроль за безопасностью указанных операций.

5.2.4.3. Ответственность за безопасную посадку (высадку) пассажиров и погрузку (выгрузку) автотранспорта на (с) паромы (ов) возлагается на администрацию автопассажирской паромной переправы.

5.2.5. У трапа посадки на причале и на судне должны быть вывешены на видных местах Правила перевозки пассажиров, а также спасательные средства в линиях для оказания помощи упавшим в воду.

5.2.6. Запрещается перевозка пассажиров:

- на судах, перевозящих опасные грузы;
- на буксируемых судах при буксировке объектов.

5.2.7. Капитаны (сменные помощники капитанов) судов портофлота, следующих на внешний рейд, обязаны самостоятельно оценивать возможность подхода к борту транспортных судов для производства пассажирских операций. При невыполнении капитаном транспортного судна условий безопасной посадки (высадки) пассажиров или в случае непредвиденных изменений погодных условий капитан рейдового плавсредства вправе отказаться от производства пассажирских операций.



- каждый член экипажа должен быть обучен безопасным методам работы и защиты при обслуживании танкеров;

- главный двигатель бункеровщика должен находиться в постоянной готовности, а искрогашение включено;

- УКВ радиостанция должна быть постоянно включена на 16-м или 10-м канале.

5.1.30. Бункеровка сухогрузных судов в Порту осуществляется в соответствии с «Инструкцией по снабжению судов нефтепродуктами (бункеровке)», которая может быть получена в ИГПК.

5.1.31. Не допускается одновременная бункеровка судов, стоящих у смежных причалов. Также бункеровка судна запрещается, если на нем неисправна хотя бы одна из стационарных систем пожаротушения.

5.1.32. Ввоз/вывоз опасных грузов в/из Порта осуществляется после согласования с отделом морской безопасности и утверждения капитаном Порта.

5.1.33. В Порту производятся грузовые операции с опасными грузами классов 2-6, 8-9 Кодекса ММОГ.

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

5.1.35. Если какой-либо опасный груз, находящийся в пределах Порта, представляет собой явную опасность, капитан Порта вправе удалить либо отдать распоряжение об удалении такого груза или любого судна, грузового места, грузового контейнера, транспортного средства или любой другой транспортной единицы с таким грузом.

5.1.36. Уведомление о прибытии опасного груза в Порт, а также судов с растительными грузами, подвергнутыми фумигации, должно быть подано заинтересованным лицом не позднее чем за 24 часа до прибытия.

5.1.37. Обработка и оформление документов на опасные грузы производятся в соответствии с кодексом ММОГ.

5.1.38. Участники транспортировки опасных грузов обязаны обеспечить надлежащую идентификацию, упаковку, маркировку и снабжение опасных грузов знаками опасности или предупреждающими знаками согласно требованиям Кодекса ММОГ.

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

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

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

5.1.41. На борту судна, перевозящего опасные грузы, должна находиться копия грузового плана.

### 3.3. Оформление выхода

3.3.1. Готовность судна к выходу в море проверяется ИГПК круглосуточно, включая выходные и праздничные дни. Оформление выхода судна из Порта осуществляется ИГПК круглосуточно во все дни недели в помещении ИГПК за 2 часа до предполагаемого отхода в соответствии с требованиями раздела 3.3. Общих правил, за исключением судов, указанных в пункте 3.3.3.

3.3.2. Для оформления выхода из Порта капитан судна обязан за 6 часов до намеченного времени выхода подать в ИГПК «Заявление на право отхода».

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

3.3.3. По окончании грузовых операций на РПП «Таманский» и № 451 отход российских судов в каботажном плавании оформляется представителем выносного поста ИГПК на борту судна непосредственно на рейде при стоянке у борта накопителя, на якоре или на ходу, по взаимной договоренности.

3.3.4. ТО РПН осуществляет оформление отхода на борту судна до оформления ИГПК.

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

3.3.5.1. международные свидетельства о вакцинациях (при следовании в район, где они необходимы);

3.3.5.2. санитарный журнал или Единая книга осмотров судна на судах внутреннего водного транспорта;

3.3.5.3. судовое санитарное свидетельство;

3.3.5.4. медицинские книжки всех членов экипажа.

3.3.6. Разрешением ТО РПН на отход судна является штамп на судовой роли, заверенный подписью дежурного сотрудника ТО РПН.

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

3.3.8. Отход пассажирских катеров и паромов, совершающих регулярные рейсы на переправе «Крым – Кубань», а также маломерных судов, судов портофлота и рыбопромысловых судов, выходящих за пределы акватории Порта, оформляется ИГПК на срок до 1 месяца, но не более наименьшего срока действия любого из судовых документов. Для получения этого разрешения в ИГПК представляются:

- Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

- Свидетельство о праве собственности на судно;

- Свидетельство о годности к плаванию;

- Судовая роль в двух экземплярах с отметкой ТО РПН;

- Дипломы, сертификаты и свидетельства командного и рядового состава;

- Сертификаты ежегодной проверки знаний судоводителями настоящих Обязательных постановлений.

Капитаны судов, получившие такое разрешение, обязаны ежерейсно уведомлять ЦУДС по радио на УКВ о выходе за пределы акватории Порта после подтверждения разрешения на выход пограничными и таможенными властями.

3.3.8.1. Капитаны судов, следующих на РПП «Таманский» и № 451, должны

дополнительно оформить выход в ИГПК путем постановки разрешительного штампа ежрейсового отхода с указанием порядковых номеров в единой судовой роли членов экипажа, присутствующих на борту.

3.3.9. В период действия разрешения капитан судна, упомянутого в статье 3.3.8., при входе в Порт или при выходе из него обязан сообщить в ИГПК по радио на УКВ следующие данные:

- фамилию капитана или сменного помощника и численность экипажа;
- число пассажиров (для пассажирского судна);
- наличие прогноза погоды;
- величины минимально допустимой и фактической метацентрических высот;
- количество и наименование буксируемых объектов, наличие и количество экипажа на них, срок действия судовых документов;
- количество топлива на борту;
- осадка носом и кормой;
- условный объем судна, исчисляемый в кубических метрах;
- номер разрешения, кем выдано и срок его действия;
- пункт назначения.

3.3.10. Если капитан судна полагает, что судно не будет готово к отходу к заявленному сроку, он должен не позднее чем за 1 час до этого времени поставить в известность об этом ИГПК и СУДС непосредственно или через своих морских агентов.

3.3.11. При задержке отхода оформленного судна более чем на два часа после осуществления пограничного контроля ОТПК вправе аннулировать разрешение на выход.

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

3.3.13. Для приема представителей ТО РПН, ПС ФСБ России и ФТС России при стоянке на рейде на судне должен быть оборудован парадный трап.

3.3.14. При оформлении отхода капитан судна, в дополнение к сведениям статьи 3.3.5. Общих правил, представляет капитану Порта:

- копию лицензии компании на право перевозки морским транспортом грузов;
- копии грузовых манифестов;
- сертификаты на средства крепления грузов;
- сертификат о безопасной укладке и креплении грузов с расчетом остойчивости.

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

- численность экипажа, название и флаг судна, фамилию капитана и количество пассажиров;
- дату и время отхода из Порта;
- причину отхода без оформления;
- вид и количество груза на борту;
- наименования отправителя и получателя груза;
- величины минимально допустимой и фактической метацентрических высот;

- на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа. Не допускается одновременное отсутствие на судне капитана и старшего помощника, старшего и второго механиков.

5.1.17. Выполнение грузовых операций с нефтепродуктами разрешается у причалов №№ 8 и 9.

5.1.18. Грузовые операции с нефтепродуктами и генеральными импортно-экспортными грузами выполняются только после получения разрешения от ОПК ПС ФСБ России и таможни.

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

5.1.20. Бункеровка в районе № 455 может производиться в северо-восточной части района при обеспечении безопасности якорной стоянки и наличии судна аварийного реагирования.

5.1.21. Бункеровка на РПР «Таманский» и № 451 может производиться во всех точках при обеспечении безопасности якорной стоянки и наличии судна аварийного реагирования.

5.1.22. Бункеровочные операции в Порту во время грузовых операций с опасными или палубными грузами, а при бункеровке с автоцистернами – независимо от рода груза, запрещаются.

5.1.23. Операции по бункеровке судов на акватории Порта должны быть заранее, до подхода бункеровщика, включены в суточный план швартовных операций, согласованы с ИГПК. До положительного решения вопроса о бункеровочных работах работа бункеровщика на акватории Порта запрещается.

5.1.24. Место приема бункера и район работ должны быть освещены, приняты меры по предотвращению перелива и разлива топлива. Бункеровочные операции из автоцистерн производятся только по согласованию с капитаном Порта на причалах №№ 2,7,8,9 и 24.

5.1.25. Бункеровка с судов разрешается у всех причалов Порта за исключением временного пирса № 3.

5.1.26. Судно, имеющее на борту опасный груз или занятое бункеровочными операциями, должно выставлять сигналы: днем – поднимать флаг «Браво» Международного свода сигналов, ночью – выставлять красный огонь, видимый на расстоянии не менее 2 миль по всему горизонту.

5.1.27. Бункеровка всех судов производится специально оборудованными судами-бункеровщиками. Длина бункеровщика при осуществлении операций у причалов не должна превышать 50 м.

5.1.28. Судовой персонал, осуществляющий грузовые и балластные операции, должен постоянно находиться на грузовой палубе с мобильными искропожаробезопасными средствами радиосвязи в районе грузовых стендеров (шлангов) и быть готовым немедленно выполнить указание мастера по паливу или, в случае необходимости, дать команду об экстренной остановке грузовых или балластных операций.

5.1.29. Все плавающие средства, производящие бункеровочные работы, должны удовлетворять следующим требованиям:

- весь экипаж должен быть обеспечен исправными изолирующими воздушными дыхательными аппаратами одобренного типа;

5.1.10. До начала погрузки капитан судна обязан:

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

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

- обеспечить, чтобы погрузка или выгрузка, а также балластировка осуществлялись под руководством ответственного лица руководящего состава судна;

- не начинать погрузку до того, как Декларация об опасном грузе не будет передана на борт судна;

- согласовать с представителем терминала вопрос о штивке груза;

- согласовать с представителем терминала действия, которые следует предпринять в дождливую погоду или в случае каких-либо других изменений погодных условий, если этого требует информация о грузе;

- принять меры для предотвращения попадания груза в процессе погрузки в воду.

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

- о свойствах опасных грузов в соответствии с разделом 9 Общего введения Кодекса ММОГ (Декларация об опасном грузе);

- об условиях (режимах) безопасной погрузки груза;

- о перечне действий, которые должны быть предприняты при разливе или утечке груза, оказание помощи при случайном контакте с грузом, противопожарные меры и соответствующие средства пожаротушения (дополнение к кодексу ММОГ, поправки 33-06).

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

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

5.1.14. Грузовые работы с обычными грузами должны быть приостановлены на время проведения шланговых операций.

5.1.15. Выполнение грузовых операций у причалов Порты при скорости ветра более 14 м/с или предельно допустимом волнении для перегрузочных устройств запрещается.

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

- главный двигатель и рулевое устройство должны быть в немедленной готовности;

- на баке и на корме должны быть закреплены и приспущены до воды стальные буксирные тросы с заплетенными огонами;

- осадки носом и кормой;

- количество топлива и воды на борту;

- порт назначения;

- условный объем судна в кубических метрах;

- наименование и банковские реквизиты плательщика портовых сборов.

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

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

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

#### 4. Стоянка судов в морском торговом порту Кавказ

##### 4.1. Стоянка судов на рейде

4.1.1. Постановка судов на якорь производится по указанию ЦУДС, который дает судну место якорной стоянки, информирует судно о направлении и расстоянии до места якорной стоянки, дает рекомендации относительно режима движения и момента отдачи якоря.

4.1.2. По окончании постановки на якорь судно должно сообщить ЦУДС и в ИГПК время отдачи якоря и длину вытравленной якорной цепи.

4.1.3. Для стоянки судов на рейде в ожидании причалов или при невозможности швартовки к ним по метеоусловиям установлены районы якорных стоянок № № 454, 455 и РПР № 451 и «Таманский». На акватории РПР № 451 для стоянки судов и грузовых операций установлены рейдовые перегрузочные места для наливных судов в точках с координатами:

№ 1 Ш = 45°09.28' N Д = 36°33.33' E

№ 2 Ш = 45°09.45' N Д = 36°32.76' E

№ 3 Ш = 45°09.80' N Д = 36°32.57' E,

а также для сухогрузных судов, перевозящих насыпные и навалочные грузы:

№ 4 Ш = 45°09.46' N Д = 36°33.85' E

№ 5 Ш = 45°09.80' N Д = 36°34.03' E

№ 6 Ш = 45°09.80' N Д = 36°33.30' E.

На акватории РПР «Таманский» установлено 10 рейдовых перегрузочных мест в точках с координатами:

№ 1 Ш = 45°08.08' N Д = 36°33.49' E

№ 2 Ш = 45°08.08' N Д = 36°34.45' E

№ 3 Ш = 45°07.54' N Д = 36°33.62' E

№ 4 Ш = 45°07.54' N Д = 36°34.53' E

№ 5 Ш = 45°07.00' N Д = 36°33.74' E

№ 6 Ш = 45°07.00' N Д = 36°34.61' E  
№ 7 Ш = 45°06.46' N Д = 36°33.86' E  
№ 8 Ш = 45°06.46' N Д = 36°34.69' E  
№ 9 Ш = 45°05.92' N Д = 36°33.99' E  
№ 10 Ш = 45°05.92' N Д = 36°34.74' E.

4.1.4. На якорных стоянках запрещается стоянка без буксирного обеспечения несамходных судов и судов с неисправными ГД, рулевым и якорным устройствами и неисправной УКВ радиостанцией.

4.1.5. При скорости ветра более 15 м/с в районах якорных стоянок запрещается:

- стоянка буксирных судов с ошвартованными к их борту несамходными судами;

- бункеровка судов топливом и ГСМ.

4.1.6. Швартовка к судам, стоящим на рейде, вторым корпусом может осуществляться только с разрешения ЦУДС.

4.1.7. Суда, стоящие на рейде на якорю, должны нести постоянную радиовахту на УКВ каналах 10 и 16, а также принимать по радио факсимильные карты погоды от радиостанций «Афины» (карта А) и «Рим» (карты В и В1) согласно расписанию факсимильных гидрометеорологических радиопередач (книга № 3008 издания УНИО МО 2007 г.) для постоянного анализа синоптической ситуации по Черному и Азовскому морям.

4.1.8. В РПП «Таманский» суда-накопители стоят на одном якорю.

## 4.2. Подготовка причалов к швартовке судов

4.2.1. Подготовка причалов к швартовке судов осуществляется в соответствии с требованиями главы 4.2. Общих правил.

4.2.2. Ответственность за подготовку причалов к швартовочным операциям, выделение и безопасную работу швартовочной команды несет арендатор (владелец) причалов, контроль осуществляют диспетчеры ТФ ФГУП РМП и ИГПК. Готовность причала проверяется ответственным лицом организации, эксплуатирующей причал, и представителем ИГПК не менее чем за 30 минут до начала швартовочных операций.

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

## 4.3. Швартовка судов к причалам

4.3.1. Передвижение плавсредств на акватории Порта, подход к причалам Порта и швартовка судов выполняются после подачи заявки в адрес ДЦ РМП и утверждения ее капитаном Порта. Капитаны судов до начала движения запрашивают разрешение на 10 канале УКВ ЦУДС – позывной «Кавказ-радио-17» и ОПК ПС ФСБ России – позывной «Темрюк-2».

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

## 5. Грузовые и пассажирские операции в морском торговом порту Кавказ

### 5.1. Грузовые операции в Порту

5.1.1. Грузовые операции с опасными грузами в Порту и на внешнем рейде осуществляются силами и средствами лицензированных стивидорных компаний. Самовольная погрузка и выгрузка грузов в Порту запрещается.

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

5.1.3. На акваториях РПП № 451 и «Таманский» осуществляются грузовые операции по перегрузке мазута, нефти, насыпных и навалочных грузов с использованием лихтеров, судов-накопителей и судов-отвозчиков.

5.1.3.1. Для регламентации грузовых операций акватория РПП № 451 меридианами 36° 32.8' E и 36° 33.7' E разделена на 3 района: западный – для перегрузки мазута, восточный и центральный РПП № 451 – для перегрузки насыпных и навалочных грузов, а параллелью 45° 09.80' N – на северную и южную части.

5.1.3.2. Суда и лихтеры, принимающие участие в грузовых операциях, должны становиться на якорь в ожидании начала операций в северных частях районов в зависимости от вида перевозимого груза (мазут, нефть, насыпные и навалочные грузы).

5.1.3.3. Суда, не участвующие в грузовых операциях, должны становиться на якорь, не создавая помех для операций с судами и лихтерами.

5.1.3.4. Выход судов и лихтеров из РПП № 451, после окончания грузовых операций, должен осуществляться в южном направлении, в пределах района, соответствующего характеру перевозимого груза.

5.1.4. Нахождение лоцмана на судне при его стоянке на РПП обязательно на все время выполнения грузовых операций ошвартованного судна.

5.1.5. При подходе/отходе судна-отвозчика к/от накопителю/я движение всех судов в радиусе 1,5 мили от этого РПМ запрещается.

5.1.5.1. При отшвартовке крупнотоннажных судов от накопителей равнозначного дедвейта на РПП «Таманский» для удержания кормы накопителя обязательно использование третьего буксира. Мощность буксира определяется капитаном судна-отвозчика совместно с лоцманом, но должна составлять не менее 500 л.с.

5.1.6. При грузовых операциях владелец (арендатор) причала и капитан судна обо всех случаях попадания груза за борт в Порту обязаны немедленно информировать ЦУДС и ИГПК.

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

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

5.1.9. Погрузка грузов на судно должна производиться только при наличии сертификатов на груз в соответствии с требованиями руководящих документов.

ПРИЧАЛЬНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ПОРТА КАВКАЗ

Таблица 3

Название (номер) причального сооружения	Расположение причала	Длина (м)	Глубины (м)	Оборудование причала	Назначение причала	Примечание
Причал № 2	У северной стенки ковша Порты	169,0	4,8	АВС-50 (автоматическая выгрузка)	Перегрузка генеральных грузов	АВС-50 - оборудование для перегрузки зерновых грузов
Причал № 3 (северная сторона) и причал № 4 (южная сторона) временного пирса автопассажирской паромной переправы	Восточная сторона ковша Порты	77,5	5,3	—	Причалы паромной переправы	
Комплекс гидротехнических сооружений ж.-д. паромной переправы Кавказ – Крым пирс № 6 причал № 5	Восточная сторона ковша Порты	135,8	4,5	—	Прием и обработка ж.-д. паромов	
Комплекс гидротехнических сооружений ж.-д. паромной переправы Кавказ – Крым пирс № 6 причал № 6	Восточная сторона ковша Порты	163,4	4,5	—	Прием и обработка ж.-д. паромов	
Причал № 8	Юго-восточная сторона ковша Порты	117,8	5,3	2 стендера для перегрузки нефтепрод. СР-250 Производительность 1600 м <sup>3</sup> /час 1 стендер уру-259 не работающий	Служебный причал	Временно используется под перегрузку нефтепродуктов
Причал № 9	Южная сторона ковша Порты	146,2	5,2	3 стендера для перегрузки нефтепрод. СР-250 Производительность 1600 м <sup>3</sup> /час	Перегрузка наливных грузов	
Причал № 24	С западной стороны вне ковша Порты	146,6	3,7	—	Переработка навалочных и генгрузов	

4.3.3. Швартовные операции в Порту допускаются:  
 4.3.3.1. танкеров и железнодорожных паромов типа «Петровск» при скорости ветра до 12 м/сек;  
 4.3.3.2. транспортных судов при скорости ветра до 14 м/сек;  
 4.3.3.3. автопассажирских паромов при скорости ветра до 17 м/сек;  
 4.3.3.4. судов типа Ро-Ро и судов с буксируемыми объектами при скорости ветра до 10 м/с.

Швартовные операции к причалам при скорости ветра более указанных пределов могут быть допущены по запросу капитана судна по особому разрешению капитана Порты.

Во время входа (выхода), швартовки (отшвартовки) судов и железнодорожных паромов проведение аналогичных операций с другими судами на акватории Порты запрещается.

4.3.4. Швартовные операции на РПП «Таманский» и № 451 допускаются при ветрах северных направлений до 12 м/с, южных направлений – до 10 м/с.

В исключительных случаях швартовка судов на РПП «Таманский» и № 451 может быть допущена и при худших гидрометеорологических условиях по запросу капитана судна по специальному разрешению капитана Порты, при наличии необходимого буксирного и лоцманского обеспечения.

4.3.5. Угол подхода судна (бункеровщики, суда обеспечения, морские буксиры) к причалу не должен превышать 20 градусов.

Скорость сближения судна с причалом не должна превышать 0,2 и 0,15 м/с при водоизмещении судов соответственно до 2 и 5 тыс. тонн, а при швартовке крупнотоннажных танкеров на РПП «Таманский» – 0,1 м/с.

4.3.6. Швартовка вторым корпусом к судам, стоящим у причалов Порты под грузовыми операциями, кроме судов обеспечения, запрещена.

При швартовке к причалу вторым корпусом принимающее к своему борту судно должно иметь достаточное освещение палуб и борта, не иметь крена или иметь крен в сторону причала, не превышающий 2 градусов. О предстоящей швартовочной операции одного судна к борту другого дежурный капитан ИГПК предупреждает капитанов обоих судов за 1 час до ее начала по согласованию с портовыми властями и оператором причала. Швартовка производится с согласия капитанов обоих судов.

4.3.7. При швартовке судна к пирсу № 3 (северная сторона) стоянка судна у причала № 2 допускается в один корпус. Погрузка судов у причала № 2 осуществляется плавкраном, стоящим вторым корпусом, поэтому при швартовке судна к пирсу № 3 (северная сторона) плавкран и бункеровщик должны быть отведены.

4.3.8. Швартовка к причалу с отдачей якоря (якорей) производится только по рекомендации лоцмана, как вынужденная мера.

4.3.9. До начала швартовочных операций на судне должен быть принят балласт в количестве, достаточном для наилучшей управляемости и маневренности.

4.4. Стоянка судов у причалов

4.4.1. Все суда, стоящие в Порту, обязаны нести постоянную радиовахту на УКВ, канал 10.

4.4.2. Стоянка судов под иностранным флагом у причалов Порты вторым кор-

пусом не допускается. Стоянка российских судов в два корпуса допускается только для проведения грузовых операций, сдачи сточных вод и мусора. Стоянка судов более чем в два корпуса у причалов Порта запрещена.

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

4.4.4. Судам, стоящим в Порту, категорически запрещается:

- включать палубную трансляцию (кроме случаев аварийных ситуаций);
- подавать звуковые сигналы (кроме случаев аварийных ситуаций);
- проводить учебные тревоги без уведомления ИГПК;
- использовать пиротехнические средства для любых целей.

4.4.5. Запрещается крепление швартовых тросов за отбойные устройства причалов.

4.4.6. В соответствии с требованиями Кодекса ОСПС капитан судна организует выполнение вахтенными у трапа процедуры контроля доступа на судно.

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

#### 4.5. Смена мест стоянки

4.5.1. Смена места якорной стоянки осуществляется только с разрешения ЦУДС, а для судов-накопителей дополнительно с ИГПК.

4.5.2. О предстоящей перешвартовке, перетяжке, начале и окончании грузовых операций капитан судна заблаговременно предупреждает ИГПК и ДЦ РМП.

К указанному сроку судно должно быть подготовлено к переходу и заказаны лоцман и буксир(ы).

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

4.5.4. Перетяжку судов на швартовых разрешается производить при благоприятных метеоусловиях (скорость ветра не более 14 м/с, высота волны не более 0,5 метра) не более чем на длину корпуса судна и только с разрешения капитана Порта. Перетяжка судна на длину более корпуса считается перестановкой и осуществляется только с буксирным обеспечением и рассматривается как две операции (отшвартовка и швартовка), а необходимое количество буксиров определяется капитаном судна по согласованию с лоцманом.

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

4.5.6. При невыполнении судном требований Порта по освобождению причала капитан судна (судовладелец) несет ответственность за задержку причала в размере фактически нанесенных убытков.

4.9.3. Наименование корреспондентов и номера их телефонов приведены в таблице:

Таблица 2

Корреспонденты	Номера телефонов
Капитан порта Кавказ	5-81-14 (факс)
ИГПК порта Кавказ	5-81-46 (факс)
Диспетчерский центр ТФ РМП в порту Кавказ	5-58-17 (факс) 5-81-26 (факс)
ЦУДС (СУДС)	5-81-13
КПП Кавказ Управления ведомственной охраны Минтранса России	5-81-51 5-16-61(операт.)
ОПК «Порт Кавказ грузовое ПС ФСБ России»	5-81-18
Таможенный пост порта Кавказ	5-81-17
Темрюкское межрайонное отделение ветеринарного надзора Управления Федеральной службы Россельхознадзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея в порту Кавказ	5-81-23
Пограничный пункт по карантину растений «Морской порт Кавказ»	5-81-09
Темрюкский линейный отдел Азово-Донского управления государственного морского и речного надзора	5-21-78
ЛОВДТ «Морской порт Кавказ»	5-81-11
ОАО «Порт Кавказ»	5-81-06, 5-81-04
ОАО «Лада-Геленджик-Транс»	5-81-01, 5-81-16
ОАО «Анроскрым»	5-81-25, 5-81-42
ОАО «СТЛ-Трейдинг»	5-81-05, 5-81-44
ООО «Транс-Универсал»	5-81-15
ООО «Морское агентство Агрейн-Юг»	6-02-27
ООО «Ин-Транзит-Тамань»	5-29-18, 4-43-47
ООО «Евро ТЭК-Универсал»	5-81-69
ЗАО «Речбункер»	6-04-24, 4-30-27
ООО «Росмортранс»	5-58-24

4.9.4. Ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на УКВ каналах 16, 6, 10, 74, 71 и 14 запрещается.

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

4.8.19. За нарушения, следствием которых явилось загрязнение окружающей природной среды, виновная сторона подвергается штрафу, налагаемому ТО РПН, и взысканию ущерба за нанесение вреда природной среде в соответствии с Законами РФ «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ от 10.01.02 года и Кодексом Российской Федерации «Об административных правонарушениях» № 196-ФЗ от 30.12.01 года. Наложение штрафных санкций не освобождает виновную сторону от оплаты стоимости фактических расходов по ликвидации загрязнения окружающей среды.

#### 4.9. Пользование средствами радио и проводной связи в Порту

4.9.1. При проходе Керченского пролива Таманским судоходным путем все суда должны нести постоянную радиовахту на УКВ на каналах 10 и 14 с ЦУДС порта Кавказ и ЦРДС порта Керчь.

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

Таблица 1

Наименование службы	Позывной	Каналы	
		вызывной	рабочий
ИГПК Port Control	«Кавказ-радио-5» «Kavkaz-radio-5»	16	10
ЦУДС (СУДС) VTS Management	«Кавказ-радио-17» «Kavkaz-radio-17»	10	74 и 71
Диспетчер Кавказ ТФ РМП	«Кавказ-диспетчер»	16	10
Буксирное обслуживание основной			6
Постоянная радиовахта при стоянке на рейде на якоре			10 и 16
Связь судовых плавсредств с судном			9
Постоянная радиовахта при проходе Керченского пролива Таманским судоходным путем			10 и 14

#### 4.6. Действия при шторме

4.6.1. С получением штормового предупреждения ЦУДС немедленно передает его на суда, стоящие у причалов Порта и на рейде, по УКВ радиосвязи на 10-м и 16-м каналах и по телефону ДЦ РМП, который оповещает стивидорные, бункеровочные и агентские компании.

4.6.2. При аварийных случаях с судами на акватории Порта дежурному капитану ИГПК предоставлено право направлять любое судно, находящееся в эксплуатации, независимо от форм собственности, к месту происшествия для оказания помощи аварийному объекту.

4.6.3. В случае возникновения опасности отрыва судна от причала капитан обязан своевременно заказать буксиры для удержания судна на время заведения дополнительных швартовых тросов. Портовые буксиры не должны использоваться как постоянное средство для удержания судна у причала при штормовой погоде. После окончания крепления судна к причалу буксиры должны быть отпущены.

4.6.4. Суда портофлота укрываются от шторма в местах, указанных судовладельцем (оператором), по согласованию с ИГПК.

#### 4.7. Стоянка судов на приколе и в ремонте в Порту

4.7.1. Постановка судна на длительный отстой с выводом из эксплуатации производится в соответствии с требованиями пп. 4.7.1.- 4.7.7. Общих правил с письменного разрешения капитана Порта.

4.7.2. Каждое судно, поставленное на отстой, должно быть ошвартовано так, чтобы оно не препятствовало движению судов и грузовым операциям, и быть укомплектовано достаточной командой, обеспечивающей его безопасность.

#### 4.8. Предотвращение загрязнения окружающей природной среды

4.8.1. На акватории Порта действуют требования Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 с Приложениями I-V, а также российского законодательства по предотвращению загрязнения морской среды. Вход в Порт и выход из Порта судов, не отвечающих требованиям МАРПОЛ 73/78, запрещается до принятия мер, обеспечивающих предотвращение загрязнения.

4.8.2. При входе в Азовское море судно должно заменить изолированный балласт, принятый в Черном море, на воды Азовского моря с соответствующей записью в судовом журнале.

4.8.3. Перед входом судна в Черное и Азовское моря все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси и вредные вещества за борт, должны быть закрыты и опломбированы лично капитаном или лицом, уполномоченным капитаном. Такими лицами могут быть лица командного состава, несущие персональную ответственность за техническую эксплуатацию судовых систем и устройств судна, через которые может произойти загрязнение моря.

4.8.4. По прибытии в Порт капитан судна должен представить судно инспектору ИГПК для проверки соответствия его требованиям МАРПОЛ 73/78.

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

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

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

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

4.8.7. Сброс изолированного балласта в Порту разрешается, если он был принят или заменен в Азовском море.

4.8.8. Фановая система при плавании в Черном и Азовском морях должна переводиться на накопительные емкости. Судам, не имеющим закрытой фановой системы, вход в Порт запрещен.

4.8.9. При выполнении грузовых (бункеровочных) операций с нефтепродуктами у причалов и на акватории Порта в целях обеспечения природоохранных мероприятий, предотвращения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов составляется план ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН); оператор работ обязан за свой счет заключить договор с аттестованным аварийно-спасательным подразделением Порта по обеспечению мероприятий ЛАРН.

4.8.10. В случае сброса за борт любого вредного вещества капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в ИГПК наиболее быстрым способом (УКВ 16, телефон 5-81-46) или нарочным. Необходимо также сообщить обо всех замеченных с судна загрязнениях акватории, указав их точное месторасположение, характер, направление движения.

Начальник смены ИГПК обязан немедленно произвести оповещение в соответствии с утвержденной схемой оповещения.

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

4.8.11. Вся судовая документация по предотвращению загрязнения окружающей природной среды в случае необходимости должна быть немедленно представлена для проверки портовым властям.

4.8.12. Сбор мусора с судов, находящихся на рейде, производит специализированное судно-сборщик, а у причалов – судно-сборщик или специальный автотранспорт.

Заявки судов на удаление мусора должны подаваться капитанами судов через

морских агентов не позднее чем за 4 часа до готовности судна к операции.

Для сдачи нефтесодержащих смесей или сточных вод капитан судна заказывает через агентов плавучие средства или специальный автотранспорт для их приема, не позднее чем за 4 часа до готовности судна к операции.

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

4.8.14. За чистоту причалов, территории и акватории, прилегающих к причалам, отвечают владельцы причалов или организации, эксплуатирующие причалы. Запрещается сбрасывать с причалов в воду или на лед акватории Порта мусор, производственные и бытовые отходы, загрязненный снег и т.п. Технология уборки территории, причалов, пирсов от снега, льда, производственных отходов и т.п. должна быть согласована с капитаном Порта.

4.8.15. Перед отходом судна все остатки нефтесодержащей смеси, образовавшиеся при эксплуатации, включая отходы из машинных отделений, сточные воды, мусор, определение которого дано в Приложении V к Международной конвенции МАРПОЛ 73/78, должны быть сданы на приемные очистные сооружения. Допускается оставлять на борту судна незначительное количество отходов, сдача которых на приемные сооружения нецелесообразна. (Незначительное количество по отношению к отходам из машинных отделений означает не более 25% объема танка, предназначенного для сбора отходов). Весь мусор, за исключением пищевых отходов, должен быть сдан в Порту. Сдача сухих бытовых и пищевых отходов осуществляется в тару, поставляемую Портом.

4.8.16. До начала погрузки нефтепродуктов или бункеровки вокруг судов должны быть установлены специальные боновые ограждения.

На период проведения вышеуказанных операций в районе их выполнения устанавливается дежурство судов аварийно-спасательного флота для обеспечения пожарной и экологической безопасности.

4.8.17. В случае разлива нефтепродуктов на палубе судна или за бортом все грузовые и бункеровочные операции должны быть немедленно прекращены, объявлена общесудовая тревога, изготовлены к действию все противопожарные средства, начата уборка разлитых нефтепродуктов с палубы экипажем судна. Капитан судна обязан срочно сообщить о случившемся дежурному капитану ИГПК.

В информации о загрязнении акватории должно быть сообщено:

- время обнаружения разлива и его координаты;
- погодные условия в районе разлива (состояние моря, скорость и направление ветра, волнение моря, видимость);
- характер загрязнения и его протяженность;
- предполагаемый источник загрязнения.

Использование для очистки акватории Порта диспергентов без согласования с АМП Тамани и разрешения государственных органов экологического и санитарного контроля запрещается.

Грузовые операции или бункеровка возобновляются только по разрешению пожарной охраны и ИГПК.