

1. Загальні положення

1.1 Обов'язкові постанови по Іллічівському морському торговельному порту (далі «Обов'язкові постанови») видано на підставі ст. 78 Кодексу торговельного мореплавства України.

1.2 Дія Обов'язкових постанов поширюється на судна і кораблі всіх прапорів і відомств, що знаходяться у портових водах, а також на підприємства, організації, установи, юридичних і фізичних осіб, які здійснюють свою діяльність на території й акваторії порту. Крім того, всі судна і кораблі, що заходять у порт Іллічівськ, повинні дотримуватися всіх міжнародних законів, визнаних Україною як морською державою. Незнання вимог законів і цих Обов'язкових постанов не знімає відповідальності за їх порушення.

1.3 Ці Обов'язкові постанови набирають чинності від моменту видання начальником ДП «Іллічівський морський торговельний порт» наказу про їх затвердження. З цього часу Обов'язкові постанови видання 2007 року втрачають силу.

1.4 Капітани українських суден, що прибувають у порт, мають змогу одержати Обов'язкові постанови у лоцмана або в Управлінні капітана порту, а капітани іноземних суден – у свого агента.

1.5 Територія Іллічівського морського торговельного порту (ІМТП) тягнеться смугою вздовж причалів № 1–12, 14–25 від входу углиб узбережжя лиману Сухий, включаючи причали № 26–28 (поромний комплекс), причал № 29 (газовий комплекс) та Північну косу. Вищевказана смуга території – відстань від урізу води до забору – має різну ширину: від 200 до 1 000 метрів.

1.6 Акваторія порту (у системі координат WGS-84) включає:

акваторію Сухого лиману в межах:

- на півночі – обмежувальної лінії, що з'єднує точки з координатами $46^{\circ} 22' 17,0''$ N і $30^{\circ} 38' 20,0''$ E та $46^{\circ} 22' 17,0''$ N, $30^{\circ} 38' 35,0''$ E;

на сході – обмежувальних ліній, що з'єднують точки з такими координатами:

- $46^{\circ} 19' 08,0''$ N, $30^{\circ} 40' 58,0''$ E (вогонь північного молу);
- $46^{\circ} 18' 58,0''$ N, $30^{\circ} 41' 30,0''$ E (буй № 1);
- $46^{\circ} 18' 52,0''$ N, $30^{\circ} 41' 30,0''$ E (буй № 2);
- $46^{\circ} 18' 56,0''$ N, $30^{\circ} 40' 51,0''$ E (Іллічівський маяк);

акваторію району якірної стоянки № 351, обмежену лініями, що з'єднують точки з такими координатами:

- $46^{\circ} 14' 23,0''$ N, $30^{\circ} 41' 30,0''$ E;
- $46^{\circ} 17' 11,0''$ N, $30^{\circ} 44' 12,0''$ E;
- $46^{\circ} 16' 53,0''$ N, $30^{\circ} 44' 54,0''$ E;

- 46° 12' 29,0'' N, 30° 45' 00,0'' E;

акваторію зовнішнього рейду, обмежену береговою лінією і дугою кола радіусом 4,5 милі, проведеного з точки з координатами 46° 19' 05,0'' N і 30° 40' 42,0'' E;

акваторію звалища ґрунту Іллічівського морського торговельного порту з координатами:

- 46° 12' 29,0'' N, 30° 48' 24,0'' E;
- 46° 12' 29,0'' N, 30° 49' 24,0'' E;
- 46° 11' 29,0'' N, 30° 49' 24,0'' E;
- 46° 11' 29,0'' N, 30° 48' 24,0'' E.

1.7 Оголошена осадка в порту – 14 м. Прохідна осадка до причалів оголошується капітаном порту і доводиться до відома мореплавців і зацікавлених осіб.

Порт може приймати судна завдовжки до 275 м (в окремих випадках з дозволу капітана порту до 300 м).

Підхідний канал порту має ширину 160 м, глибину 14,5 м, довжину 1 400 м.

1.8 Капітан порту і його служба відповідно до чинного законодавства (ст. 88 КТМ) здійснюють:

- нагляд за дотриманням чинного законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України з мореплавства;
- перевірку судових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;
- нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходу суден у порт і виходу їх з порту;
- нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;
- оформлення прибуття суден у порт і виходу з порту;
- нагляд і контроль за роботою портової лоцманської служби і Служби регулювання руху суден;
- нагляд за льодовим проведенням суден на підходах до порту у межах його акваторії;
- видачу дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення в межах території та акваторії порту будівельних, гідротехнічних та інших робіт;
- облік і розслідування аварійних морських подій.

Суднові, машинні та інші журнали, реєстри судових журналів завіряються в дипломно-паспортному відділі Управління капітана порту.

1.9 Судна, що працюють у межах акваторії порту, щомісяця, з 01 по 10 число подають до ІДПН судові документи, дипломи, свідоцтва пожежної охорони, дозвіл санітарно-карантинних органів, акт останньої перевірки судна ІДПН і судові ролі, завірені кадровим підрозділом судовласника. Такі судна перевіряються ІДПН один раз на квартал, якщо немає підстав для позачергової перевірки.

1.10 В ІМТП діє система управління рухом суден (СУРС), що здійснює контроль за рухом усіх суден і плавзасобів у портових водах і на підходах до порту. За надані послуги СУРС стягує плату згідно зі встановленими тарифами.

1.11 У межах території та акваторії ІМТП заборонено:

- робити фото- і відеозйомку без дозволу начальника порту і керівництва прикордонної служби (ВПС «Іллічівськ»);
- стріляти з усіх видів зброї;
- відкривати пожежні крани і колонки (крім випадків пожежогасіння);
- продавати або приносити і вживати алкогольні напої;
- псувати клумби і зелені насадження: дерева, квіти, чагарники;
- розпалювати багаття, спалювати траву, сухі гілки, сепарацію тощо.

1.12 В Обов'язкових постановах вжито такі скорочення:

- АМБ – Державне унітарне підприємство «Агентство морської безпеки», що перебуває у сфері управління Міністерства інфраструктури України;
- АТС – автоматична телефонна станція ІМТП;
- БРЛС – берегова радіолокаційна станція;
- ВМСУ – Військово-Морські сили України;
- Порт (ДП «ІМТП», ІМТП) – державне підприємство «Іллічівський морський торговельний порт»;
- ІДПН – Інспекція державного портового нагляду;
- ІКДП – Інспекція контролю держави прапора;
- ІЗТ – Іллічівський зерновий термінал;
- ППТ – Іллічівський паливний термінал;
- ІСРЗ – Іллічівський судноремонтний завод;
- КП – контрольна прохідна;

- КПП ПВ України – контрольно-перепускний пункт Прикордонних військ України;
- МК МПНВ – Міжнародний кодекс з морського перевезення небезпечних вантажів;
- МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України;
- ВВПО – відділ відомчої пожежної охорони ДП «ІМТП»;
- СМБ – служба морської безпеки ДП «ІМТП»;
- ВПС – відділення прикордонної служби;
- ППК – портовий перевантажувальний комплекс;
- ПТФ – портовий флот (портофлот) ДП «ІМТП»;
- РП-2 – рейдовий причал Першого басейну;
- РШ – рекомендований шлях (руху суден);
- СУРС – система управління рухом суден;
- СЕС – портова санітарно-епідеміологічна станція МОЗ України;
- СКВ – санітарно-карантинний відділ;
- ТТД – тактико-технічні дані;
- УКХ – ультракороткі хвилі;
- ЦПР – центральна портова УКХ-радіостанція;
- ЦРРС – центр регулювання руху суден у порту «Іллічівськ»;
- РМ – регіональна митниця;

2. Прибуття суден у порт і вихід їх з порту

2.1 Прибуття суден у порт

Прибуття суден у порт. Оформлення прибуття

2.1.1 Капітани всіх суден зобов'язані повідомляти на ім'я капітана порту і головного диспетчера порту час прибуття за 48 годин, а капітани газозовів, хімовозів і нафтових танкерів – за 72 години до підходу до порту, повторно – за 24 години з подальшим уточненням за 12 годин до підходу.

У разі тривалості переходу менше ніж 48 годин, а для нафтових танкерів, хімовозів і газозовів 72 годин – повідомити про прибуття слід не пізніше ніж через 1 годину після виходу з попереднього порту.

Не пізніше ніж за 4 години до підходу судна до місця прийняття лоцмана капітан зобов'язаний повідомити уточнений час підходу, а капітани нафтових танкерів, хімовозів і газозовів повинні

уточнити час свого підходу за 2 години, зазначивши у повідомленні очікувану осадку носом і кормою на момент прибуття судна.

2.1.2 У разі зміни порту заходу (переадресації судна) капітан зобов'язаний анулювати раніше надану порту інформацію про підхід судна.

2.1.3 Капітан судна безпосередньо або через морського агента в первинній інформації про підхід повідомляє капітану порту, ВМБ дані, необхідні для ідентифікації судна (у тому числі з морської охорони), зокрема:

- найменування і прапор судна;
- найменування зареєстрованого судновласника (оператора, фрахтувальника на умовах бербоут-чартера тощо) із зазначенням компанії, її юридичної адреси, номерів телефону, факсу, адреси електронної пошти;
- ідентифікаційний номер ІМО;
- хто є агентом судна і його юридичну адресу;
- наявність на судні врятованих людей і вантажів;
- порт виходу (попередній порт заходу);
- найбільшу довжину судна, ширину, розрахункову висоту борту;
- фактичну осадку носом і кормою;
- кількість пасажирів і членів екіпажу;
- валову місткість судна;
- вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів, розміри люків, наявність і кількість твіндеків;
- попередній вантажний план судна;
- запаси бункера (важкого/дизельного палива) і води на день прибуття, кількісні витрати за добу;
- найменування вантажу (вантажів) і його властивості, для небезпечних вантажів – клас вантажу (згідно МК МПНВ);
- найменування фуміганта (якщо було здійснено фумігацію на судні);
- кількість (масу вантажу), розміщення вантажу на судні (на палубі, у твіндеках, у трюмах);
- довжину одного місця для довгомірів і масу для великовагових вантажів;
- для танкерів, що йдуть під навантаження, – кількість ізолюваного баласту і час, необхідний для його зливу біля причалу, а також назву попередньо перевезеного вантажу;

- для нафтових танкерів, хімовозів, газовозів – кількість баласту на борту (ізольованого, чистого, брудного);
- наявність недегазованих вантажних танків;
- особливості конструкції корпусу судна (подвійний корпус або подвійне дно); у зимовий час – категорію льодового посилення або безпечну швидкість руху у льодах, потужність головних двигунів, метал, з якого виготовлено гвинт;
- найменування вантажоодержувача;
- потребу в бункері, воді, постачанні тощо;
- планований (очікуваний) час прибуття;
- стан судових пристроїв, що впливають на маневрені характеристики і безпеку судна.

2.1.4 Капітан буксирного судна, що виконує буксирування несамохідних об'єктів, а також капітан аварійного судна, яке буксирується, додатково до переліченого у п. 2.1.3 цих Обов'язкових постанов повідомляє:

- габаритні розміри об'єкта(ів), що буксирується(ються);
- максимальні: довжину каравану, ширину, осадку;
- наявність і величину крену і диференту об'єкта, що буксирується.

2.1.5 Капітани суден, які беруть участь в аварійно-рятувальних операціях, зобов'язані передати капітану порту інформацію про передбачуваний час прибуття за 1 годину до підходу до зони колового руху системи розподілу руху суден для забезпечення необхідних умов для прийняття такого судна.

2.1.6 Капітани газовозів, хімовозів і нафтових танкерів у первинній інформації зобов'язані повідомити капітанові порту про справність технічного стану судна, якщо це дійсно так, таким текстом: «На судні немає будь-яких несправностей корпусу, механізмів, вантажних систем і газоаналізаторних пристроїв. Усе перелічене вище перебуває в робочому стані». Будь-яка несправність обговорюється окремо.

У попередній інформації капітани всіх суден також зобов'язані подати відомості щодо обладнання, пов'язаного із запобіганням забрудненню навколишнього середовища (замкнутої фанової системи тощо), про місце прийняття баласту або його заміну в Чорному морі, а також про наявність засобів індивідуального захисту для членів екіпажу).

2.1.7 Капітани суден, що прибувають із-за кордону, самостійно або через агентуючі фірми, зобов'язані за 6 годин до прибуття судна у порт повідомити по радіо або іншим видом зв'язку для СЕС дані в обсязі морської санітарної декларації, а також про відповідність судна вимогам щодо запобігання забрудненню навколишнього середовища.

2.1.8 Інформація про наявність на судні небезпечних вантажів додатково подається до ВВПО ІМТП.

Відповідальність за своєчасність, правдивість і повноту наданих відомостей покладається на капітанів суден і на керівників агентських компаній.

2.1.9 Захід суден у порт здійснюється цілодобово, за винятком нафтових танкерів, хімовозів і газовозів, а також суден, що заходять і виходять у/із ІСРЗ.

2.1.10 При заході у порт усі судна повинні нести прапор країни реєстрації, український прапор і необхідні прапори, передбачені Міжнародним зводом сигналів. Прапори повинні бути чистими, непошкодженими і відповідати існуючим стандартам.

2.1.11 ЦРРС інформує судно про місце його якірної стоянки, швартування і спосіб виконання вантажно-розвантажувальних або інших робіт не пізніше ніж за 2 години до заходу судна у порт.

2.1.12 Прибуття судна у порт оформлюється в ІДПН капітаном судна не пізніше ніж протягом 6-ти годин з моменту прибуття судна після оформлення прикордонних, митних і карантинних формальностей.

2.1.13 Для оформлення прибуття капітан судна подає такі документи:

- генеральну декларацію;
- свідоцтво про придатність для перевезення небезпечного вантажу, якщо судно має завантажуватися таким вантажем;
- копії вантажних маніфестів (вантажних відомостей при каботажних перевезеннях) на усі вантажі;
- судову роль у двох примірниках;
- дозвіл на право вільної практики;
- копію Міжнародного міряльного свідоцтва;
- копію Міжнародного свідоцтва про вантажну марку.

Прибуття українських суден у порт підтверджується штампом приходу на судовій ролі.

2.1.14 Якщо у попередньому рейсі траплялися поломки пристроїв або вузлів і механізмів, піднаглядних класифікаційному товариству, капітан судна при оформленні прибуття у порт повинен письмово повідомити про це капітану порту.

2.1.15 Капітан судна (або агент) після заходу в порт, крім документів, перелічених у п. 2.1.13 цих Обов'язкових постанов, подає в ІДПН:

- Міжнародне міряльне свідоцтво;

- Свідоцтво про безпеку пасажирського судна;
- Свідоцтво про безпеку конструкції вантажного судна;
- Свідоцтво про безпеку обладнання та постачання вантажного судна;
- Свідоцтво про безпеку радіобладнання вантажного судна;
- Свідоцтва про вилучення;
- Свідоцтво про безпеку вантажного судна;
- документ про відповідність;
- Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення скраплених газів наливом або Свідоцтво про придатність судна для перевезення скраплених газів наливом (залежно від обставин);
- Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтво про придатність судна для перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (залежно від обставин);
- Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою;
- Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом;
- Міжнародне свідоцтво про вантажну марку;
- Міжнародне свідоцтво про вилучення для вантажної марки;
- Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами;
- Свідоцтво про мінімальний безпечний склад екіпажу судна;
- Свідоцтво з управління безпекою або тимчасове свідоцтво з управління безпекою;
- Копія документа про відповідність або копія тимчасового документа про відповідність;
- Міжнародне свідоцтво щодо охорони судна;
- Свідоцтво про безпеку судна спеціального призначення;
- Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна і дозвіл на експлуатацію такого судна;
- Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою;
- Свідоцтво про реєстрацію або інший документ щодо національної приналежності судна;
- Класифікаційні свідоцтва;

- Міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна;
- Міжнародне свідоцтво про вилучення для риболовного судна;
- Свідоцтво про дератизацію або про звільнення від дератизації.

Додатково для суден під українським прапором:

- копію ліцензії судноплавної компанії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом;
- Свідоцтво на право плавання під Державним прапором України;
- Свідоцтво про право власності на судно;
- Свідоцтво про придатність для плавання.

Відповідальність за відповідність поданих документів фактичним даним покладається на капітана судна.

2.1.16 Перелік документів, наведений у п. 2.1.15, не є остаточним для кожного конкретного судна і може змінюватися залежно від типу, призначення, району плавання судна і чинного законодавства держави прапора судна.

2.1.17 Судно, що прибуло у порт на буксирі, за наявності на ньому екіпажу, очолюваного капітаном, оформляє прихід самостійно. В інших випадках прибуття буксирного каравану оформляється капітаном судна, яке буксирує.

2.1.18 Судна, що беруть участь в аварійно-рятувальних роботах, можуть не оформляти відхід, а обмежитися виконанням вимог п.2. 1.5 цих Обов'язкових постанов.

2.1.19 Прибуття суден оформляється у приміщенні ІДПН, розташованому на причалі № 11 порту (тел.: 9-16-68, 9-17-38; УКХ-радіо, 12 канал, позивний «Іллічівськ-радіо-5»). У разі потреби прихід суден оформляється на якірній стоянці зовнішнього рейду № 351.

2.1.20 Прибуття службово-допоміжних, малих, маломірних суден портового флоту та інших судновласників, або прогулянкових суден, а також пасажирських катерів прибережного плавання, які здійснюють плавання між портами Одеса та Южний, може бути оформлений одночасно з відходом, їм може бути надане право (за заявою судновласника) багаторазового відходу, залежно від терміну дії санітарного і пожежного свідоцтв, але на термін не більше ніж 30 діб.

2.1.21 Юридичні і фізичні особи, які очікують прибуття маломірних або прогулянкових суден із-за кордону чи з інших регіонів України, подають заявку диспетчерові порту щодо внесення їх у добовий графік руху суден, який складається щодня на наступну добу на підставі повідомлень суден, що підходять, не пізніше ніж за 24 години, з уточненням за 4 години інформації про час підходу судна до приймального буя з моря.

2.1.21.1 В інформації про підхід мають бути такі відомості:

- назва судна і його прапор;
- реєстраційний номер для українських суден;
- номер на вітрилі;
- тип судна, довжина і колір корпусу;
- порт приписки (місце постійного базування);
- маршрут проходження, дата і час підходу;
- мета і термін перебування в ІМТП;
- чисельність команди;
- найменування, адреса, телефон і факс організації, що приймає;
- планове місце стоянки після прикордонного контролю.

2.1.21.2 Капітан малого, маломірного або прогулянкового судна, що прямує у порт з моря, повинен за 1 годину до заходу в зону дії ЦРПС налагодити з ним зв'язок по УКХ-радіо на 12 каналі і далі діяти за його вказівками.

2.1.21.3 Лоцманське проведення малих, маломірних і прогулянкових суден здійснюється відповідно до положень, викладених у п. 2.3 цих Обов'язкових постанов.

2.1.21.4 Для прикордонного контролю і митного огляду капітан маломірного або прогулянкового судна подає такі документи:

- судновий квиток або свідоцтво про право плавання під прапором;
- свідоцтво про придатність судна до плавання;
- запрошення від української юридичної або фізичної особи;
- судову роль (у 2-х примірниках);
- свідоцтво (сертифікати) на право керування судном членами екіпажу;
- документи, які засвідчують осіб членів екіпажу і пасажирів.

2.1.21.5 Після проходження прикордонного контролю і митного огляду судну надається право прямувати до місця стоянки.

2.1.21.6 З прибуттям до місця стоянки капітан іноземного маломірного або прогулянкового судна, яке прибуло з приватним або діловим візитом у порт, через адміністрацію організації, яка приймає, повинен сповістити про це на КПП ПВ України.

2.1.21.7 Вихід іноземних малих, маломірних і прогулянкових суден в акваторію порту здійснюється тільки у світлу пору доби з дозволу КПП ПВ України.

2.1.22 Кожне судно, що прибуло у порт, підлягає обов'язковій перевірці ІДПН для встановлення факту відсутності під час останнього рейсу порушень безпеки мореплавства, перевезення пасажирів і вантажів, технічної експлуатації судна та інших правопорушень з боку судна і судновласника.

Для перевірки газозовів, хімовозів, нафтових танкерів перед вантажно-розвантажувальними роботами залучаються посадові особи ВВПО відповідної кваліфікації.

У разі виявлення порушень посадові особи ІДПН повинні вжити необхідних заходів, передбачених чинним законодавством.

2.2 Вихід суден з порту

Підготовка до виходу

2.2.1 Вихід суден з порту здійснюється цілодобово, за винятком випадків, указаних у п. 2.1.9.

2.2.2 Готовність судна до виходу в море (рейс) перевіряється посадовою особою ІДПН, як правило, за 1–2 дні до виходу за повідомленням адміністрації судна. Про результат перевірки складається акт у 2-х примірниках, один із яких залишається у капітана судна. Про результати перевірки доповідають капітану порту.

2.2.3 Оформлення прибуття суден-поромів на лінії Іллічівськ–Варна, суден-ролкерів і поромів на лінії Іллічівськ–Поті може бути суміщеним з оформленням відходу і здійснюватися на борту судна посадовою особою ІДПН.

2.2.4 Дозвіл на відхід судна після докування в ІСРЗ може бути виданий через 6 годин після закінчення спливання судна.

2.2.5 Капітани всіх суден повинні самостійно або через агента не пізніше ніж за добу до відходу, сповістити СЕС про майбутній вихід у рейс, подати документи, що підтверджують виконання розпоряджень СЕС, виданих судну по прибутті, і одержати дозвіл на вихід у море.

При прямуванні суден у країни, де може бути жовта лихоманка, для всіх українських суден, а також іноземних суден, що мають у складі екіпажу громадян України, обов'язкова наявність Міжнародного свідоцтва про вакцинацію проти жовтої лихоманки.

Оформлення виходу

2.2.6 Капітан судна повинен самостійно або через агента сповістити ІДПН про майбутній вихід з порту не пізніше ніж за 6 годин до запланованого терміну, а у разі короткочасної (до 6 годин) стоянки судна у порту – не пізніше ніж за 2 години до виходу.

Оформлення відходу судна місцевого сполучення (при стоянці його у порту не більше як 12 годин), з дозволу капітана порту можливо одночасно з оформленням прибуття цього судна у порт.

2.2.7 Вихід судна оформляється, як правило, за 2-3 години до виходу судна з порту після навантаження, закріплення вантажу і виконання портовими властями необхідних формальностей. Під час оформлення відходу судна на ньому обов'язково має бути присутньою посадова особа ІДПН.

2.2.8 Для отримання дозволу на вихід з порту капітан судна пред'являє посадовій особі ІДПН:

- генеральну декларацію;
- суднову роль;
- дипломи і свідоцтва членів екіпажу;
- список пасажирів;
- Port Clearance Certificate з відміткою бухгалтерії порту про відсутність заборгованостей перед портом;
- дозвіл СЕС на право виходу в море;
- документи, названі у п. 2.1.15;
- копію виконавчого вантажного плану;
- розрахунок остійності та міцності корпусу судна на початок і кінець майбутнього рейсу, включаючи діаграму статичної остійності із зазначенням фактичної і припустимої метацентричних висот;
- розрахунок і схему закріплення палубного і великовагового вантажів із сертифікатами на кріпильні матеріали.

2.2.9 Судна, що прибули з іноземного порту і відпливають у каботажний рейс, попередньо завіряють суднову роль у митниці та у підрозділі прикордонних військ.

2.2.10 Якщо судно одержало пошкодження під час рейсу або стоянки в порту, то при оформленні відходу воно зобов'язане пред'явити документи класифікаційного товариства, які підтверджують його морехідну здатність.

2.2.11 Капітан буксирного судна, яке має вийти з порту з буксированим об'єктом, незалежно від його прапора, звертається в ІДПН за дозволом на вихід з порту за 24 години до відходу.

2.2.12 Власники буксирувальних суден або інших буксирувальних об'єктів перед морським буксируванням, не пізніше ніж за 15 днів до його початку, подають капітанові порту такі дані:

- про буксирувальний об'єкт (назва, тип, довжина, ширина, осадка);
- назву судна-буксирувальника, прапор, ідентифікаційний номер ІМО, потужність головного двигуна, довжину буксирної лінії, тип і розрахунок буксирної лінії, схвалені класифікаційним товариством;

- наявність договору буксирування;
- сертифікати на всі елементи буксирної лінії;
- план переходу, затверджений судновласником і підписаний капітаном судна-буксирувальника;
- при буксируванні законвертованого об'єкта подається акт конвертування і дозвіл класифікаційного товариства на буксирування.

2.2.13 Оформлення виходу суден місцевого сполучення, які здійснюють часті рейси з короткою, до 24 годин, стоянкою у порту, а також ґрунтовідвізних шаланд оформляється в ІДПН на термін до 1-го місяця за письмовою заявою судновласника з дозволу капітана порту, але не більше ніж на термін дії кожного із суднових документів. Перед кожним виходом і входом у порт, капітан судна повідомляє по телефону або УКХ ІДПН такі дані:

- кількість членів екіпажу;
- зміни в судновій ролі (відповідно до встановленого порядку);
- кількість пасажирів;
- суднові запаси (паливо, вода тощо);
- кількість і вид вантажу;
- осадка носом і кормою.

2.2.14 Перед кожним виходом судна місцевого сполучення з порту капітан судна зобов'язаний попередньо повідомити ВПС по телефону або по УКХ передбачуваний час виходу, порт призначення, чисельність екіпажу і, отримавши дозвіл на вихід, сповістити про це ІДПН.

2.2.15 Дозвіл на вихід з порту ІДПН підтверджується штампом виходу, який ставиться на суднову роль українських суден, що виконують каботажні рейси. Українським суднам, які виходять у закордонний рейс, а також іноземним ІДПН видає Дозвіл на вихід (Port Clearance Certificate) з відміткою бухгалтерії порту. Дозвіл на відхід дійсний протягом 24 годин.

2.2.16 Якщо судно затрималося в порту довше ніж на 24 години після отримання дозволу на вихід, капітан судна зобов'язаний сповістити про це ІДПН і знову оформити відплиття.

Вихід судна в море без дозволу капітана порту – забороняється.

2.2.17 Послуги, що надаються ІДПН з питань оформлення прибуття чи відходу суден, їх перевірки щодо відповідності вимогам міжнародних конвенцій, оплачуються за чинними у порту тарифами.

2.3 Загальний порядок заходу суден у порт і виходу з нього

Лоцманська служба

2.3.1 Черговість заходу/виходу суден в/з порту, а також до причалів інших організацій, визначає Головна диспетчерська порту.

Час початку руху суден, залежно від навігаційної обстановки, визначає ЦРРС.

2.3.2 Лоцманське проведення для всіх суден валовою місткістю 500 і більше тонн – обов'язкове. Вхід у порт, вихід з порту, а також перешвартування здійснюються цілодобово тільки під проведенням лоцмана.

Маломірні й малі судна (згідно з наказом МТЗУ № 516 від 29.05.06), що вперше заходять в ІМТП, також повинні мати лоцмана на борту або рухатися методом лідирування.

Виняток становлять судна, що плавають під прапором України, капітани яких мають дозвіл капітана порту на право плавання без лоцмана, а також судна і кораблі ВМСУ і Прикордонних військ України.

2.3.3 Усім суднам завдовжки 50 м і більше або валовою місткістю понад 500 тонн при швартовних операціях використання буксирів обов'язкове. Кількість буксирів, залежно від погодних умов, замовляє капітан за узгодженням з лоцманом. У спірних випадках кількість буксирів визначає капітан порту. Для виконання швартовних операцій в акваторії та біля причалів надаються буксири ПТФ, та (за попереднім узгодженням з головним диспетчером порту) буксири інших судновласників, які відповідають вимогам законодавства для виконання таких операцій і уклали з портом відповідний договір щодо регламентації взаємодії, відповідальності і забезпечення додержання вимог безпеки мореплавства у портових водах.

Для суден-поромів при швидкості вітру понад 10 м/с при швартовних операціях лоцманське проведення та використання буксирів є обов'язковими.

2.3.4 Заявка на буксири для швартовних робіт подається капітаном судна (агентом) черговому диспетчеру порту не менше ніж за 2 години до готовності судна до виходу в море або перешвартування.

Буксири викликає капітан судна через диспетчера порту («Іллічівськ-радіо-2», канал 12, тел.: 9-31-18, 9-16-34) за 45 хвилин до повної готовності судна до відходу, перешвартування або до підходу судна з моря до воріт порту.

2.3.5 Порт приймає судна у Перший басейн з осадкою до 12,0 метрів, зокрема:

- до причалу № 1 – до 14,0 метрів (при використанні понтонів);
- до причалів № 3, 4 – до 13,0 метрів;
- до причалу ЗАТ «ІЗТ» – до 12,2 метрів.

У виняткових випадках для проходження суден з більшою осадкою, залежно від рівня води і гідрометеорологічних умов, необхідно мати дозвіл капітана порту.

2.3.6 Радіолокаційне проведення нафтових танкерів, газозовів і хімовозів є обов'язковим (незалежно від стану видимості) від входу у зону дії ЦППС до поставлення на якір або до заведення (виведення) у (з) порт(у).

2.3.7 Вхід і вихід з порту нафтового танкера, газозова і хімовоза дозволяється при швидкості вітру до 10 м/с, вхід і вихід у баласті – при швидкості вітру до 8 м/с у світлу пору доби.

Нафтові танкери, газозови і хімовози після закінчення вантажних операцій і оформлення документів мають бути виведеними з порту у світлу пору доби без затримання.

2.3.8 Допустимі глибини біля причалу ЗАТ «Іллічівський паливний термінал» (ІПТ) – 11,5 м, біля причалу № 29 – 7 м. До причалу № 29 дозволяється швартування газозовів, максимальна довжина яких 120 м. Запас глибини під кілем газозовів повинен бути не менше за 90 см (три фути), нафтових танкерів – 60 см (два фути), всіх інших суден – не менше 30 см (один фут).

2.3.9 Нафтовим танкерам з вантажем або з недегазованими танками в баласті, газозовам і хімовозам від (до) місця прибуття (сходження) лоцмана або від (до) якірного місця слід рухатися у супроводі судна безпеки, що забезпечує ескорткування (лідировання) цих суден і сповіщає про їх рух на 12 каналі УКХ.

2.3.10 Нафтові танкери завдовжки понад 160 м для забезпечення безпечного проходження буксирні кінці повинні подавати з носа і корми на буксири в акваторії Першого басейну і направлятися під їх проведенням до причалу паливного терміналу через Східний прохід.

2.3.11 Танкери з вантажем, які йдуть до ІПТ, подають буксирні кінці в Першому басейні, танкери з вантажем, що відходять від ІПТ, подають буксирні кінці біля причалу і рухаються Західним проходом у супроводі необхідної кількості буксирів. Напрямок створу – 153-333°. Прохідна осадка каналу 11 м. Швидкість руху вищевказаних суден у порту не повинна перевищувати 4 вузли. Під час руху цих суден рух усіх інших суден акваторією порту – забороняється.

2.3.12 Нафтові танкери, що відходять від паливного терміналу та прямують з паливного терміналу на вихід, подають з бака два буксирні кінці на буксир і впливають у супроводі судна безпеки.

2.3.13 На період руху нафтового танкера, який прямує з паливного терміналу на вихід Західним проходом, стоянка суден біля причалу № 19 – заборонена. Швидкість руху нафтового танкера повинна бути мінімальною, але такою, що дозволяє зберегти керованість судном.

2.3.14 Порядок руху суден на акваторії ІМТП до відомчих причалів.

2.3.14.1 Судна, що прямують до відомчих причалів, повинні попередньо погоджувати прохідну осадку з капітаном порту і повідомити її державному морському лоцману, викликаному для проведення судна.

Іллічівський судноремонтний завод

2.3.14.2 Вхід і вихід суден до/з ІСРЗ дозволяється за вказівкою капітана порту.

ЗАТ «Іллічівський зерновий термінал»

2.3.14.3 На акваторії ІМТП у Другому басейні Сухого лиману в районі ІСРЗ знаходиться причал ЗАТ «ІЗТ» (3-й пірс ІСРЗ). До причалу можуть ставати судна завдовжки до 250 м і максимальною осадкою 12,2 м.

2.3.14.4 На судна, що прямують до причалу ЗАТ «ІЗТ», обов'язкові постанови по ІМТП поширюються у повному обсязі.

2.3.14.5 Посадова особа ЗАТ «ІЗТ», відповідальна за забезпечення безпеки мореплавання, повинна повідомити капітану порту інформацію про підхід судна не менше ніж за 48 годин, а також про вжиті заходи щодо забезпечення безпечного швартування та стоянки судна.

2.3.14.6 Поставлення суден до причалу ЗАТ «ІЗТ» здійснюються цілодобово під обов'язковим лоцманським проведенням незалежно від прапора судна. Вночі, при поганому освітленні причалу, швартування/відшвартування суден заборонено.

2.3.14.7 Буксирне забезпечення швартовних операцій на причалі ЗАТ «ІЗТ» є обов'язковим. Кількість буксирів визначає капітан судна за рекомендацією лоцмана, але не менше трьох буксирів сумарною потужністю не менше як 8000 кВт. Довжина буксирних кінців повинна вибиратися залежно від довжини судна.

2.3.14.8 Швартовні операції дозволені: для суден у баласті – при швидкості вітру до 8 м/с; для суден у вантажу – при швидкості вітру до 10 м/с.

2.3.14.9 Судно, що прямує до причалу ЗАТ «ІЗТ», має бути забаластоване відповідно до вимог Інформації капітану судна про остійність. У судна в баласті є неприпустимий диферент на корму понад 3-х метрів, а також недопустима негативна осадка носом.

2.3.14.10 Вихід суден з вантажем з осадкою 12,2 м через Західний прохід дозволяється при відсутності суден на РП-2.

2.3.15 Судна, що знаходяться на підході до порту або стоять на якорі на зовнішньому рейді, заявку на лоцманське проведення подають через лоцмана-оператора («Іллічівськ-Порт-контроль», канал 12). Заявка капітана на лоцманське проведення означає його згоду на прийняття послуг лоцманської служби і ЦРРС.

При проведенні суден за будь-яких умов контроль їх руху здійснює лоцман-оператор ЦРРС.

2.3.16 Капітан судна (агент) замовляє лоцмана та буксири (при перешвартовуванні або виході судна в море) після оформлення відходу в ІДПН за 30 хвилин до повної готовності судна до швартовних операцій через чергового диспетчера порту («Іллічівськ-радіо-2», канал 12, тел.: 9-31-18; 9-16-34).

2.3.17 Для суден, що прямують з моря в лиман Сухий, місце зустрічі лоцманів знаходиться біля приймального буя, у точці за напрямком 103° за 1,86 милі від маяка Іллічівський.

За несприятливих гідрометеорологічних умов з дозволу капітана порту місце приймання/висадження лоцманів може бути змінено за узгодженням з капітаном судна і лоцманом. За льодових умов лоцман може бути доставлений чи знятий із судна морськими буксирами порту за рахунок судновласника.

2.3.18 Забезпечення суден лоцманами здійснюється згідно з черговістю прийнятих заявок за узгодженням з Головною диспетчерською порту.

2.3.19 Для одержання права самостійного плавання у портових водах судноводії (капітани, змінні помічники капітанів, судноводії суміжних професій) службово-допоміжних суден і пасажирських катерів ПТФ зобов'язані подати капітанові порту протокол судновласника щорічної перевірки знань МПЗЗС-72, Обов'язкових постанов, а також тактико-технічних даних (ТТД) свого судна та інше.

У разі порушення чинних Обов'язкових постанов судноводій позбавляється права самостійного плавання у портових водах.

2.3.20 Капітани суден, які мають дозвіл капітана порту на право плавання без лоцмана, в особливих випадках за вимогою начальника зміни ІДПН зобов'язані взяти лоцмана.

2.3.21 Відомчі лоцмани не мають права на проведення судна по акваторії ІМТП.

2.3.22 На акваторії ІМТП швартовні операції суден з виведенням з експлуатації головним двигуном, якірним або стерновим пристроями, можливі лише з дозволу капітана порту. У цьому випадку послуги лоцмана оплачуються у подвійному розмірі.

При швидкості вітру 10 м/с і більше швартовні операції з такими суднами – забороняються.

2.3.23 Лоцманське проведення і швартовні операції при швидкості вітру понад 14 м/с – забороняються.

2.3.24 Непродуктивні затримки лоцмана з вини судна на 2 години і більше оплачуються згідно КТМУ (стаття 107).

2.3.25 Лоцманське проведення суден у порт при обмеженій видимості узгоджується з капітаном порту.

2.3.26 У конфліктних ситуаціях щодо лоцманського проведення у лиман Сухий, право остаточного рішення належить капітанові порту.

3. Плавання суден у портових водах

3.1 Режим плавання

Загальні положення

3.1.1 У порту діє Центр регулювання руху суден (ЦРРС «Іллічівськ»), який здійснює контроль за безпечним рухом суден у Системі розподілу руху в північно-західному районі Чорного моря, а

також регулювання руху суден у порту, портових водах і на підходах до них (див. додаток 1 «Зони дії постів ЦРПС»).

3.1.2 Організація ЦРПС.

3.1.2.1 З метою забезпечення безпеки судноплавства в портових водах, на підхідному каналі ІМТП, у зоні відповідальності транзитного руху (зона колового руху входу і виходу північно-західної частини Чорного моря), рух суден регулює ЦРПС, розташований на Північній косі вкінці північного обгороджуваного молу. ЦРПС складається з поста «Порт-контроль» і поста «Трафік-контроль», розташованих у будинку БРЛС-1 на Північній косі лиману Сухий.

3.1.2.2 Зона відповідальності поста «Порт-контроль» – 4,5 милі (1-й, 2-й, 3-й басейни Іллічівського торговельного порту, Іллічівського морського рибного порту, Іллічівського судноремонтного заводу, зовнішній рейд і якірне місце № 351). Постійна радіовахта на 12-му каналі УКХ, позивний – «Іллічівськ Порт-контроль».

3.1.2.3 Зона відповідальності поста «Трафік-контроль» – 14 миль (радіусом від Іллічівського маяка), містить у собі зону колового руху суден і маршруту руху в/з усіх портів північно-західної частини Чорного моря. Цілодобова радіовахта – 10-й канал УКХ, позивний – «Іллічівськ Трафік-контроль» і канал 16 УКХ (безпека). «Трафік-контроль» здійснює постійний радіолокаційний контроль за водною обстановкою в зоні відповідальності за допомогою навігаційного програмно-апаратного комплексу (ПАК) «NAVY HARBOUR 3000».

3.1.2.4 У своїй зоні відповідальності ЦРПС здійснює функції, має права та обов'язки, регламентовані цими Обов'язковими постановами і Положенням про ЦРПС.

3.1.2.5 Незалежно від стану видимості ЦРПС здійснює в зоні контролю цілодобове обслуговування, збір за яке стягується у встановленому порядку за затвердженими тарифами на підставі квитанцій, що виписуються лоцманом-оператором.

Усі судна, що рухаються в зоні контролю, зобов'язані користуватися послугами ЦРПС. Повідомлення капітана про вхід у зону контролю ЦРПС означає згоду на прийняття послуг ЦРПС і їх оплату.

3.1.2.6 Кораблі і судна ВМСУ обслуговуються безкоштовно.

3.1.2.7 Радіолокаційне забезпечення в зоні контролю (незалежно від стану видимості) є обов'язковим.

Примітка: радіолокаційне забезпечення є активним засобом радіолокаційного обслуговування.

3.1.2.8 При швартовних операціях і при плаванні в зоні регулювання ЦРПС судна зобов'язані нести постійну радіовахту на УКХ, канал 12.

3.1.2.9 Основними функціями ЦРПС є:

- контроль за дотриманням суднами правил плавання;
- виявлення суден на підході до зони відповідальності, встановлення з ними радіозв'язку, одержання від них необхідного переліку даних і їх реєстрація;
- регулювання руху суден у зоні відповідальності;
- сприяння аварійно-рятувальним, днопоглиблювальним, буксирувальним та іншим спеціальним роботам у зоні дії ЦРПС;
- надання інформації і вказівок суднам при виявленні дій, що можуть призвести до аварійної ситуації, дрейфу судна на якорі, знесені ЗНО зі штатного місця;
- збір і документування статистичних даних про судна;
- здійснення радіолокаційного проведення суден;
- взаємодія із суміжними ЦРПС, лоцманськими й іншими службами, що забезпечують безпеку мореплавства.

3.1.2.10 При плаванні на акваторії всіх трьох басейнів лиману Сухий, судна, що не мають вантажу, повинні мати достатню кількість баласту для безпечного маневрування в порту відповідно до вимог Інформації капітану про остійність.

3.1.3 ЦРПС забезпечує оперативною інформацією зацікавлені підрозділи порту про місце перебування суден, час підходу і всі їхні дії згідно запиту. Інші організації (у тому числі агентські фірми) можуть одержувати цю інформацію на договірній основі за плату згідно зі встановленими тарифами.

3.1.4 Рух суден у портових водах здійснюється тільки з дозволу поста ЦРПС «Порт-контроль». Дозвіл чинний протягом 30 хвилин. Якщо в цей час судно не розпочало рух, дозвіл автоматично анулюється і необхідний повторний запит.

3.1.5 При плаванні акваторіями усіх трьох басейнів Сухого лиману швидкість руху суден валовою місткістю 20 і більше (крім нафтових танкерів з вантажем) тонн не повинна перевищувати 5 вузлів.

Швидкість руху суден вхідним каналом не повинна перевищувати 6 вузлів. Збільшення швидкості допустиме тільки для запобігання аварійній ситуації, про що обов'язково слід повідомити оператора ЦРПС.

3.1.6 Судна на підводних крилах (СПК) повинні прямувати вхідним каналом і акваторією порту у водотоннажному стані.

3.1.7 Судна технічного, службово-допоміжного і портового флотів, катери і яхти повинні йти безпечними маршрутами руху, поступаючи дорогою транспортним суднам (див. додаток 2 «Схема безпечних маршрутів»).

Примітка: вимога пункту 3.1.7 не поширюється на буксири і пожежні катери, що вирушають на виконання спеціальних завдань, однак, їх швидкість повинна забезпечувати безпеку суднам, що стоять біля причалів або пришвартовані до іншого корпусу.

3.1.8 Суднам, які не мають УКХ-радіостанцій для забезпечення зв'язку з ЦРРС, плавання у портових водах заборонено.

3.1.9 Порядок використання суднами Східного та Західного проходів біля острова Дамбовий.

3.1.9.1 Перехід транспортних суден з Першого басейну в Другий і у зворотному напрямку дозволяється суднам з осадкою до 9,5 метрів через Східний прохід (або Західний прохід). Судна з осадкою понад 9,5 м повинні, з дозволу капітана порту, використати Західний прохід.

3.1.9.2 Судна, що прямують для швартування лівим бортом до причалу № 19, використовують Західний прохід (при цьому в цей час відхід танкерів від причалу «Іллічівський паливний термінал» забороняється).

3.1.9.3 Судна, що прямують для швартування правим бортом до причалу № 19, використовують Східний прохід, на вихід – Західний.

3.1.9.4 Для суден, ошвартованих правим бортом до причалів № 19, 20, 21, 22, 23 дозволяється вхід у Перший басейн через Західний прохід, залежно від обставин.

3.1.9.5 Судна з осадкою до 9,5 м, що прямують до причалів № 26–28, в ІСРЗ і у зворотному напрямку, використовують Східний прохід.

У разі відсутності судна на причалі № 19 при необхідності, з дозволу капітана порту, можна використати Західний прохід.

3.1.9.6 Танкери з вантажем та у баласті з осадкою до 7 м використовують Східний або Західний (при відсутності судна на причалі № 19) проходи залежно від обставин.

3.1.9.7 Танкери з вантажем та у баласті з осадкою понад 7 м використовують Західний прохід при відсутності судна на причалі № 19.

3.1.9.8 Судна службово-допоміжного і портового флотів ДП «ІМТП» з дозволу ЦРРС можуть використовувати Західний прохід.

3.1.10 Судновласник (капітан), чиє судно має намір прямувати у Третій басейн, повинен завчасно (за 12 годин) узгодити з диспетчером портофлоту час розведення понтонного мосту (тільки у нічні години).

3.1.11 Плавання вітрильних і моторних прогулянкових суден і шлюпок у Першому і Другому басейнах лиману (портові води) дозволяється у смузі завширшки до 50 м від урізу води вздовж північного і східного берегів, при цьому забороняється:

- плавати в районі стоянки суден і перебувати на шляхах їх руху;
- підходити до причалів торговельного порту, а також до берегової лінії і причалів інших організацій, розміщених на території трьох басейнів лиману;
- плавати під вітрилами на вхідному каналі й акваторії Першого і Другого басейнів лиману.

3.1.12 Усім суднам, що на ходу, забороняється тримати суднові пристрої та обладнання поза габаритами судна до повного поставлення до причалу (за винятком трапа для лоцмана).

3.1.13 Судна (крім спеціалізованих), що мають на борту вибухонебезпечні і вогненебезпечні вантажі, зобов'язані стати на якір на якірне місце № 351 до одержання розпоряджень керівництва порту і пожежної охорони.

Зазначені судна у портових водах зобов'язані піднімати на найвиднішому місці: удень – прапор «БРАВО» за Міжнародним зводом сигналів (МЗС); вночі – червоний вогонь, видимий довкола по всьому горизонту (дальність видимості не менше як три милі).

3.1.14 При русі по підхідному каналу суднам забороняється кидати якорі і тягнути їх по ґрунту на ділянці між пірсами, що утворюють ворота порту.

3.1.15 У портових водах забороняється застосовувати звукові і світлові сигнали, не передбачені МПЗС-72 і цими Обов'язковими постановами.

3.1.16 Плавкрани й інші судна, що виконують біля причалів або на рейді складні і небезпечні роботи з великоваговими вантажами, піднімають удень два прапори R (ROMEO) і Y (YANKEE) по МЗС, уночі – червоний і зелений вогні один над одним, видимі по всьому горизонту. Судна, що проходять поруч, повинні рухатися з мінімальною швидкістю.

3.1.17 У разі втрати або виявленні на акваторії порту якоря чи іншого предмета, що створює небезпеку для мореплавства, капітан судна зобов'язаний негайно сповістити про це капітану порту.

3.2 Плавання суден

Рух суден

3.2.1 Рух пасажирських суден, газозовів, хімовозів, поромів, нафтових танкерів, ліхтеровозів, ролкерів у зоні контролю і всіх суден у портових водах регулюється ЦРПС.

3.2.2 Заходити у портові води, рухатися усім суднам і плавзасобам без дозволу ЦРПС – заборонено.

3.2.3 На всі операції (вхід у зону контролю, поставлення на якір, зняття з якоря, швартування до причалу і відхід від нього, перешвартування, поставлення на лаг) судно запитує дозвіл у ЦРПС. Якщо судно протягом 30 хвилин не почало дозволених дій або не увійшло в зону контролю, дозвіл анулюється і повинен бути запитаний знову.

3.2.4 Судна зобов'язані виконувати рекомендації і розпорядження ЦРПС, що їх стосуються, а у разі неможливості їх виконання, повідомити причину цього і подальші наміри.

Примітка: Всім судноводіям і операторам слід суворо дотримуватися «Посібника з використання УКХ-зв'язку на морі» № 9044.

3.2.5 При першому радіоконтакті із ЦРПС судно повідомляє:

- назву і тип судна;
- час підходу до зони регулювання або відходу від причалу;
- швидкість у маневреному режимі;
- національну і відомчу приналежність;
- адресу слідування (призначення) судна, назву і кількість вантажу;
- повну і чисту реєстрову місткість;
- максимальну довжину, ширину, висоту борту й осадку судна;
- інші відомості на вимогу лоцмана-оператора ЦРПС.

Капітан несе відповідальність за достовірність наданої інформації.

3.2.6 При запиті ЦРПС з метою розпізнання судна, останнє зобов'язане повідомити пеленг і відстань від маяка Іллічівський або виконати погоджений з ЦРПС пізнавальний маневр.

3.2.7 ЦРПС дає розпізаному судну дозвіл на вхід у зону регулювання, вказує маршрут руху, іншу необхідну інформацію, включаючи застереження та обмеження.

Плавання при обмеженій видимості

3.2.8 Радіолокаційне проведення суден у порт при обмеженій видимості є обов'язковим. Радіолокаційне проведення пасажирських суден, газовозів, хімовозів, поромів, нафтових танкерів і ліхтеровозів, ролкерів є обов'язковим за будь-якої видимості.

3.2.9 Можливість заходу і виходу з порту при обмеженій видимості під радіолокаційним проведенням визначається спільно капітаном судна, портовим лоцманом і лоцманом-оператором ЦРПС за узгодженням з капітаном порту.

Остаточне рішення про можливість заходу-виходу під радіолокаційним проведенням приймає капітан порту.

3.2.10 При обмеженій видимості під проведенням ЦРПС може перебувати лише одне судно.

3.2.11 Під час радіолокаційного проведення капітан судна повинен бути готовим вжити всіх заходів для забезпечення безпеки свого судна у разі раптового виходу з ладу портової БРЛС або засобів зв'язку між суднами і ЦРПС, а також механізмів і пристроїв, зазначених у цьому пункті. Про факт виходу з ладу негайно повідомляється лоцману-оператору.

3.2.12 При використанні капітаном судна інформації портової БРЛС з капітана не знімається відповідальність за керування судном і безпеку його плавання.

3.2.13 При видимості до 500 м рух усіх катерів, що здійснюють внутрішньопортове і рейдове перевезення пасажирів, припиняється.

Дозволяється рух тільки лоцботам зі справною РЛС і під проведенням БРЛС.

3.2.14 Рух службово-допоміжних суден (бункерувальників, буксирів, водоліїв, суден-постачальників тощо) при видимості до 2000 м на зовнішньому рейді і до 1000 м на внутрішній акваторії порту дозволяється своїм ходом і під проведенням БРЛС тільки при наявності: справної РЛС, судноводіїв, що пройшли РЛС-тренажер.

Питання про можливості руху таких суден у кожному конкретному випадку вирішує лоцман-оператор ЦРПС за узгодженням з начальником зміни ІДПН.

3.3 Регулювання плавання кораблів і суден забезпечення ВМСУ

3.3.1 Кораблі ВМСУ, що прибувають у порт, керуються цими Обов'язковими постановами у частині, що їх стосується.

3.3.2 Старшою посадовою особою, яка забезпечує регулювання руху кораблів і суден ВМСУ по акваторії порту, на підхідних каналах і фарватерах, є капітан порту.

3.3.3 Дозвіл на вхід у порт військові кораблі і судна забезпечення ВМСУ отримують у капітана порту, при цьому вони запитують дозвіл не пізніше ніж за 4 години до заходу у порт. При підході до зони дії ЦРПС, корабель виходить на зв'язок на 16-му каналі УКХ за 2 милі до межі зони, повідомляє бортовий номер, своє місце, швидкість і час прибуття до приймального буя порту. З цього моменту зв'язок із ЦРПС підтримується постійно.

3.3.4 Вихід з порту кораблів і суден забезпечення ВМСУ здійснюється також з дозволу капітана порту, дозвіл запитується не пізніше ніж за 1 годину до виходу. За 15 хвилин до виходу встановлюється зв'язок із ЦРПС.

3.3.5 Кораблі і судна ВМСУ у зоні контролю ЦРПС і портових водах (зоні регулювання) здійснюють плавання під контролем ЦРПС.

3.3.6 Кораблям і суднам забезпечення ВМСУ вхід у порт і вихід з нього надаються поза чергою, крім аварійних випадків у порту.

4. Особливі випадки плавання суден у портових водах

4.1 Буксирування суден у портових водах

Керівництво буксируванням

4.1.1 Буксирування дозволяється при швидкості вітру до 10 м/с.

4.1.2 Керівництво і контроль за роботою буксирів при буксируванні морських суден та інших плавзасобів валовою місткістю 500 тонн і більше у портових водах, а також при швартовних операціях здійснюється капітаном судна, яке буксирується або швартується.

4.1.3 Керівництво буксируванням суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 тонн, і несамохідних суден, незалежно від їх валової місткості, здійснює судноводій судна, що буксирує, якщо в договорі про буксирування не передбачено інші умови.

Керівник буксируванням несе відповідальність за пошкодження суден, що буксируються, і буксирувальних, гідротехнічних споруд та засобів, суден, що стоять на якорях і швартовних бочках або біля причалів.

4.1.4 Порт не несе відповідальності за пошкодження і нещасні випадки, що сталися під час буксирувальних операцій, якщо буксируванням керує судно-наймач буксира. Усі витрати порту, пов'язані із втратами і збитками, що трапилися під час буксирування, оплачує керівник буксирування (судно-наймач). Відповідальність настає з моменту виконання буксиром першої вказівки судна-наймача і закінчується від моменту заяви судна-наймача про звільнення буксира.

4.1.5 Довжина буксирного троса при буксируванні плавзасобів на акваторії порту і на підхідному каналі не повинна перевищувати 50 метрів.

4.1.6 Капітанам буксирних суден забороняється залишати баржі та інші несамохідні плавзасоби у портових водах на якорі без дозволу лоцмана-оператора СРПС і узгодження з капітаном порту.

4.1.7 За безпеку стоянки плавзасобу, пришвартованого до борту судна, відповідальність несе капітан судна.

4.1.8 Буксири зустрічають судно, що заходить у порт, після проходження ним підхідного каналу і супроводжують судно, що виходить з порту, до цього каналу.

4.1.9 Судна на ходу, що мають бульбоподібні штевні, зобов'язані подавати буксирний кінець за допомогою викидного кінця.

4.1.10 Судно, довжина якого понад 150 метрів, з виведеним з експлуатації головним двигуном або стерновим пристроєм при буксируванні на акваторії порту зобов'язано виставляти додатково до вогнів, запропонованим Правилем 24, вогні і знаки, згідно з Правилем 27 МПЗЗС-72.

4.2 Плавання суден у льодових умовах

4.2.1 Для керування льодовим проведенням у портових водах начальник порту щорічно призначає оперативний штаб з льодового проведення на чолі з капітаном порту.

4.2.2 На період льодової кампанії начальнику оперативного штабу з льодового проведення підпорядковуються всі служби і відділи порту з усіх питань, пов'язаних з льодовими операціями.

4.2.3 Начальник ПТФ і всі власники суден, що базуються в Іллічівському морському торговельному порту, зобов'язані щорічно до 1 грудня подавати капітанові порту списки суден, допущених до плавання у льодових умовах.

4.2.4 Затвердження черговості заведення суден у порт і виведення їх з порту, керування криголамними засобами у портових водах здійснює начальник оперативного штабу з льодового проведення – капітан порту.

4.2.5 У складних льодових умовах черговість виконання операцій з проведення суден у льодах визначається на оперативній нараді при капітані порту і вноситься у змінно-добові плани криголамних операцій і руху суден (швартовних операцій) порту.

4.2.6 Капітани суден при плаванні в льодах зобов'язані керуватися «Правилами для суден, проведених криголамами через льоди» та «Інструкцією зі зв'язку для суден при плаванні у льодах».

4.2.7 Капітанам суден, які не мають льодового класу, заборонено входити у льоди і плавати у льодах.

Примітка: як виняток, на прохання судновласника можливий дозвіл на перехід судна без льодового класу через льоди після узгодження з начальником оперативного штабу порту при відповідному криголамному забезпеченні. Відповідальність за можливе пошкодження такого судна при плаванні у льодах несе судновласник.

4.2.8 Заявку на криголамне забезпечення при заході у порт слід подавати за 48 годин до початку забезпечення й уточнювати за 24, 12 і 4 години до підходу до зони контролю ЦРРС або кромки льоду. Заявка на криголамне забезпечення виходу з порту подається за 24 години до виходу.

4.2.9 У заявці необхідно вказати: назву судна, головні розміри, осадку, потужність головних двигунів, запаси палива і води та їх витрати на добу, швидкість ходу на чистій воді, матеріал гребного гвинта, загальну кількість вантажу, наявність документів на право плавання у льодах, морехідність судна на час підходу до порту.

4.2.10 Іноземні судна, що не мають документів на право плавання у льодах, приймаються для льодового проведення лише за наявності письмової згоди судновласника на проведення й оплату витрат з ліквідації можливих пошкоджень судна льодами.

5. Стоянка суден у порту

5.1 Загальні положення

5.1.1 Причали в темну пору доби повинні добре освітлюватися.

5.1.2 Капітани усіх суден зобов'язані стежити за тим, щоб вихідні отвори з корпусу для води з боку причалу були ретельно прикриті щитами або парусиною, щоб уникнути попадання води на причал.

5.1.3 Використання суднових плавзасобів для зв'язку з берегом не дозволяється. Зв'язок з берегом суден, що стоять на якірних стоянках, забезпечується плавзасобами ПТФ.

Заявки на обслуговування суден подаються через агента судна.

На разове обслуговування судна (доставка екіпажу, постачання тощо) слід подавати окрему заявку.

5.1.4 На судах, що стоять біля причалів, забортні роботи можна виконувати при відсутності вантажних операцій і тільки з дозволу портової адміністрації.

5.1.5 За порушення членами екіпажу цих Обов'язкових постанов згідно з чинним законодавством стягується штраф.

5.1.6 Підхід суден ПТФ, суден інших організацій до іноземних суден, що стоять біля причалів і на рейді, здійснюється лише після обов'язкового повідомлення і з дозволу ВПК «Іллічівськ».

5.2 Стоянка суден на рейді

5.2.1 Якірна стоянка № 351 із глибинами 19 метрів призначена для стоянки суден усіх типів. Дистанція між суднами має бути не менше ніж 5 кбт.

Судна стають на якір самостійно, при цьому судно, що стало на якір, зобов'язане повідомити ЦРПС пеленг і дистанцію до судна від маяка Іллічівський.

5.2.2 Поставлення до борту судна, що стоїть на рейді, плавкранів, ліхтерів, барж, портових зерноперевантажувачів та інших плавзасобів для проведення вантажних робіт чи інших операцій узгоджується з Державною екологічною інспекцією з охорони довкілля північно-західного регіону Чорного моря, СЕС, ЦРПС і капітаном порту.

5.2.3 Під час стоянки на якорі судна повинні забезпечити постійний УКХ-зв'язок з ЦРПС на 12 і 16 каналах.

5.2.4 На акваторії порту є РП-2 Стоянка суден тут забезпечується шляхом заведення на бочки швартових кінців і киданням якорів. Заведення і закріплення швартових кінців здійснюють швартовна група портофлоту і спеціально виділені катери або буксири.

Для допомоги буксирами при аварійній ситуації на носі та кормі судна, що стоїть на бочках внутрішнього рейду, мають бути приготовлені буксирні троси, приспущені на висоту 2-х метрів від рівня води.

Поставлення на РП-2 суден погоджується з капітаном порту.

5.2.5 Стоянка транспортних суден на якорі на внутрішньому рейді в Першому і Другому басейнах акваторії – заборонена.

В окремих випадках капітан порту може дозволити поставити на якір на нетривалий час (2–3 години у світлу пору доби) з обов'язковим буксирним забезпеченням тільки у робочий час (у вихідні й святкові дні заборонено).

5.2.6 Суднам портового, службово-допоміжного і технічного флотів місце стоянки на якорі на внутрішній акваторії порту визначає ЦРПС, за узгодженням з капітаном порту, забезпечуючи можливість безперешкодних маневрів і підходів/відходів транспортних суден до/від причалів.

5.3 Стоянка суден біля причалів

Підготовка причалів до швартування суден

5.3.1 Усі причали порту мають зовнішню розмітку:

- швартовні тумби пофарбовано в білий колір і пронумеровано відповідно до п. 3.1.14 НД 31.3.003-2005 «Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд»;
- позначено межі причалів і вказано їх довжину у метрах.

5.3.2 Двометрова (від краю) смуга причалу, призначена для безпечної роботи берегових матросів під час швартовних операцій повинна бути вільною від вантажів і сторонніх предметів.

Зимової пори ця частина причалу повинна бути очищена від льоду і снігу та посипана піском.

5.3.3 Вільна довжина причалу, призначеного для швартування, повинна становити не менше 110 % максимальної довжини судна, що швартується, з носа і корми. Вдень місце швартування позначається двома (бак-корма) червоними прапорами, уночі – ліхтарями. За відсутності таких сигналів причал вважається невідготовленим до швартування.

5.3.4 При підготовці причалу до швартування судна весь обсяг робіт із безпечного розміщення причальних порталних кранів і контейнерних перевантажувачів здійснює диспетчер (стивідор терміналу) відповідно до Інструкції відділу механізації порту.

5.3.5 Про готовність причалу диспетчер (стивідор терміналу) повідомляє диспетчерові порту, після чого диспетчер порту доповідає про готовність причалу начальникові зміни ІДПН, лоцманові та операторові ЦРПС і призначає час знімання судна з якоря і швартування до причалу.

5.3.6 Швартування суден до невідготовлених належним чином причалів – забороняється.

5.3.7 При швартуванні (відшвартуванні) або перетягуванні транспортного судна на причалі, крім швартувальників, обов'язково мають бути присутні: змінний диспетчер (стивідор) терміналу і змінний капітан портонагляду з переносною радіостанцією УКХ для зв'язку з ЦРПС і з лоцманом на судні.

5.3.8 Заборонено швартування до причалів транспортних суден при швидкості вітру понад 14 м/с.

5.3.9 При швидкості вітру понад 10 м/с заборонено швартування суден лагом (другим корпусом під час стоянки біля причалів).

На судні, до борту якого пришвартовується або відшвартовується інше судно, вантажні операції мають бути припинені.

5.3.10 При швидкості вітру понад 8 м/с заборонено швартування лагом при стоянці на рейді.

Підхід до причалів і швартування

5.3.11 Приймання або віддавання швартових судна під час швартовних операцій в порту здійснюється швартовною бригадою портофлоту.

5.3.12 Усі заяви керівництву порту про пошкодження судна при швартовних або вантажних операціях мають бути зроблені капітаном судна не пізніше ніж 2 години після того, як це сталося. У разі виходу судна з порту до закінчення цього терміну, претензія повинна бути пред'явлена або'язково до відходу судна. Після закінчення 2-годинного терміну порт претензій не приймає і відповідальності за пошкодження не несе.

5.3.13 Забороняється в порту:

- ставити судна лагом у Першому басейні Сухого лиману;
- ставити судна лагом до суден менших за розміром;
- ставити судна у баласті лагом до такого ж за розміром судна у вантажі;
- ставити пасажирські, наукові і навчальні судна лагом один до одного;
- швартувати лагом судна з непрацюючими головними двигунами, стерновим або якірним пристроєм до суден, що стоять біля причалів;
- ставити судна до причалів, виведених з експлуатації;
- здійснювати ремонтно-регульовальні роботи радіолокаційних систем із увімкненням випромінювання без дозволу ІДПН.

Вогні на судах, що стоять біля причалів

5.3.14 Судна, пришвартовані біля причалів з вильотом корпусу судна у період вантажних операцій, тримають піднятими: удень – прапори «РОУМІО-ЯНКІ» («Ви повинні відходити малим ходом при проходженні повз мене»); уночі – один червоний вогонь, видимий по всьому горизонту. Крім того, такі судна, незалежно від цілей своєї стоянки, уночі виставляють червоний вогонь, приспущений до 2-х метрів від рівня води, з носа або корми.

Стоянка суден біля причалів

5.3.15 Судно, за вимогою керівництва порту, повинно попускати швартовні кінці, переносити їх або змінювати місце стоянки.

5.3.16 Перетягування судна уздовж причалу на відстань, що перевищує 100 метрів, вважається перешвартуванням і виконується з лоцманом на борту та за допомогою буксирів.

При цьому вводяться такі обмеження:

- великотоннажні судна у баласті або судна типу Ро-Ро, Ро-Флоу, ліхтеровози, танкери, контейнеровози і їм подібні, що мають на борту не більше 20 % вантажу від дедвейту (через велику парусність) переставляються при силі вітру до 12 м/с;
- судна з непрацюючими головними двигунами або стерновим чи якірними пристроями, виконується тільки у світлу пору доби при силі вітру до 10 м/с;

- переставлення пневмоперевантажувачів, плавкранів і несамохідних плаводениць ПТФ здійснюється за гідрометеоумов відповідно до їх документів класифікаційного товариства, у будь-яку пору доби, і при достатньому буксирному забезпеченні;
- швартування суден лагом виконуються при силі вітру до 10 м/с, видимості не менше як 500 м та за узгодженням капітанів обох суден.

5.3.17 Кожне судно після закінчення вантажних операцій і владнання формальностей на відхід відводиться від причалу або виводиться з внутрішньої акваторії порту. Для знаходження біля причалу після завершення вантажних операцій необхідно одержати дозвіл керівництва порту.

У разі невиконання вимог цієї статті, відвід такого судна від причалу виконується засобами порту за рахунок власника судна, при цьому власник судна несе повну відповідальність за збитки, пов'язані з несвоєчасним звільненням причалу.

5.3.18 Судна мають бути пришвартовані до причалів так, щоб було забезпечене використання максимальних глибин для навантаження до повної вантажопідйомності, із застосуванням шкундр (плавпричалів, барж тощо), при цьому не повинно бути перевищено допустиме навантаження на причальні споруди від навалу і сили дії канатів при тиску на швартові тумби, зазначені паспортом ГТС. У подібних випадках вищевикладений метод узгоджується з капітаном порту, дозвіл на ці дії видається капітаном порту окремо.

Відповідальність за встановлення шкундри (плавпричалу, баржі, ліхтера), а також засобів сполучення через них з берегом несе керівництво терміналу.

У разі встановлення парадного трапа над плавпричалом (ліхтером, баржею) відповідальність за нього несе капітан судна.

5.3.19 Суднам, що стоять у порту, забороняється вмикати РЛС на випромінювання.

5.4 Стоянка суден біля причалу «Іллічівський паливний термінал» і причалу № 29

5.4.1 Стоянка нафтових танкерів біля причалу «ІПТ»

5.4.1.1 У темну пору доби причал паливного терміналу повинен мати достатнє освітлення. Контроль і відповідальність за освітлення причалу покладається на адміністрацію «Іллічівський паливний термінал».

5.4.1.2 Під час стоянки нафтового танкера біля причалу паливного терміналу забороняється використовувати швартові кінці за допомогою автоматичних лебідок (в автоматичному режимі). Забороняється застосування сталевих швартових кінців для швартування судна.

5.4.1.3 З метою запобігання забрудненню акваторії порту до початку вантажних операцій має бути виконане надійне бонування нафтового танкера і причалу. Контроль і відповідальність за своєчасне і якісне бонування покладається на адміністрацію «Іллічівський паливний термінал».

5.4.1.4 Під час стоянки нафтового танкера біля причалу паливного терміналу під вантажними операціями у порту повинно знаходитися готове до пожежогасіння пожежне судно.

5.4.1.5 Бункерування нафтових танкерів дозволяється здійснювати спеціально обладнаними суднами-бункерувальниками після узгодження з Державною екологічною інспекцією з охорони довкілля північно-західного регіону Чорного моря та ІДПН, і тільки на зовнішньому рейді порту, дотримуючись усіх вимог, що є обов'язковими під час бункерувальних операцій.

5.4.1.6 Під час стоянки нафтового танкера під вантажними операціями біля причалу паливного терміналу його екіпаж і адміністрація «Іллічівський паливний термінал» зобов'язані забезпечити виконання всіх національних та міжнародних вимог щодо захисту навколишнього середовища.

5.4.1.7 До початку швартовних операцій на причалі мають бути перевірені в дії:

- робота берегових пристроїв пожежогасіння;
- робота засобів аварійного зв'язку і оповіщення.

5.4.1.8 При швартуванні й відшвартуванні нафтових танкерів на причалі паливного терміналу має перебувати:

- представник паливного терміналу;
- представник Інспекції державного портового нагляду;
- бригадир швартовної бригади, швартувальники (прибувають за 20 хвилин до початку швартовних операцій).

5.4.1.9 Виходячи з конструктивних особливостей причалу паливного терміналу подання кінців на берегові пали (пушки) слід здійснювати за допомогою не менше як двох швартовних ботів із двигунами потужністю не менше 200 к. с., спеціально обладнаних для швартування.

5.4.1.10 До початку вантажних операцій представниками судна і паливного терміналу повинен бути складений і підписаний акт контролю безпеки на судні і на березі. З морської сторони нафтового танкера повинен бути приготовлений парадний трап – для евакуації з борту людей і швартовної команди у разі аварійної ситуації. Якорі мають бути прибрані у клюзи.

5.4.1.11 Стоянка нафтових танкерів біля причалу в очікуванні вантажу – заборонена.

5.4.2 Стоянка судна біля причалу № 29

5.4.2.1 Стояння двох суден-газовозів одночасно біля причалу № 29 ІМТП та причалу № 1 Іллічівського рибного порту – заборонено.

5.4.2.2 У темну пору доби причал № 29 має бути добре освітленим. Контроль і відповідальність за освітлення причалу покладається на адміністрацію перевантажувального комплексу.

5.4.2.3 Під час стоянки судна-газовоза біля причалу № 29 забороняється використовувати швартовні кінці автоматичних лебідок (в автоматичному режимі). Заборонено використання сталевих швартовних кінців для швартування судна.

5.4.2.4 Під час стоянки суден-газовозів біля причалу № 29 під вантажними операціями в районі причалу повинен перебувати черговий буксир, готовий до негайного використання у разі виникнення аварійної ситуації.

5.4.2.5 Бункерування судна-газовоза, а також підхід до судна-газовоза допоміжних плавзасобів можливе лише поза вантажними операціями і з відома ІДПН. Усі плавзасоби, що працюють із судном-газовозом, повинні відповідати вимогам, що забезпечують безпеку газозавозу.

5.4.2.6 Під час стоянки судна-газовоза під вантажними операціями біля причалу № 29 його екіпаж і адміністрація перевантажувального комплексу зобов'язані забезпечити виконання всіх національних та міжнародних вимог щодо захисту навколишнього середовища.

5.4.2.7 До початку швартовних операцій на причалі мають бути перевірені в дії і приведені до негайного використання:

- берегові засоби пожежогасіння;
- засоби аварійного зв'язку та оповіщення.

5.4.2.8 При швартуванні й відшвартуванні суден-газовозів на причалі № 29 повинні перебувати:

- представник перевантажувального комплексу;
- представник Інспекції державного портового нагляду;
- бригадир швартовної бригади, швартувальники (прибувають за 20 хвилин до початку швартовних операцій, про їх готовність доповідають начальникові зміни ІДПН і лоцманові).

5.4.2.9 Швартування суден-газовозів слід здійснювати тільки лівим бортом без використання якоря. В особливих випадках якір використовується, але після закінчення швартування його необхідно вибрати.

5.4.2.10 До початку вантажних операцій представниками судна і перевантажувального комплексу має бути складено і підписано лист контролю безпеки на судні і на березі щодо готовності судна і терміналу до вантажних операцій. Представник ІДПН перевіряє наявність на судні плану навантаження скрапленого газу і тільки після цього дозволяє завантаження газозавозу. Парадний трап судна зі сторони моря повинен бути готовим до використання.

5.4.2.11 Стоянка суден-газовозів біля причалу в очікуванні вантажу – заборонена.

5.5 Стоянка ядерних суден

5.5.1 Ядерні судна надають інформацію про підхід за три доби з подальшим уточненням за 24 і 4 години.

5.5.2 Ядерному судну, що прибуло, ЦРПС вказує місце поставлення на якір на зовнішньому рейді для проходження контролю та владнання інших формальностей.

5.5.3 Крім звичайних суднових документів, ядерне судно повинне пред'явити спеціальні документи ядерного судна.

5.5.4 Безпека навколишнього середовища за рівнем фонові радіації контролюється як ядерним судном, так і засобами порту.

5.5.5 При виникненні радіаційної небезпеки ядерне судно керується судовими і портовими аварійними планами.

5.5.6 Заборонено скидати тверді, рідкі (за винятком вод санпропускника) радіоактивні відходи.

5.5.7 Скидання газоподібних радіоактивних відходів повинно відповідати чинним державним правилам і нормам України та узгоджуватися з керівництвом порту.

5.5.8 Заборонено вивантаження в порту і портових водах радіоактивних відходів з іноземних суден.

5.6 Стоянка в порту малих суден і плавучих засобів

5.6.1 Стоянка плавзасобів ПТФ, як правило, здійснюється біля причалу № 24 або, за згодою чергового диспетчера порту та ІДПН (ЦРПС), – біля вільних причалів порту.

5.6.2 Забороняється швартувати судна і плавзасоби інших організацій до причалу № 24 без узгодження з керівництвом ПТФ.

5.7 Зимівля і стоянка на приколі в порту

5.7.1 В ІМТП на відстій у період льодової обстановки стають судна ПТФ та інших організацій, що не мають льодового класу.

5.7.2 Службово-допоміжні, маломірні судна, пасажирські катери, бункерувальники і плавучі ХЗС ПТФ та інших організацій на зимовий відстій стають біля плавпірсів, поставлених до причалу № 24.

5.8 Про запобігання забрудненню акваторії порту нафтопродуктами, шкідливими речовинами і стічними водами

5.8.1 Усі судна, що знаходяться на акваторії і рейдах порту, а також усі підприємства, організації й установи, розташовані на його території (або здійснюють скидання в акваторію порту), зобов'язані дотримуватися вимог законодавства України з охорони навколишнього середовища. Усі заходи, що можуть призвести до забруднення навколишнього середовища на території та акваторії порту, повинні узгоджуватися з керівництвом порту.

За порушення вимог законодавства з охорони навколишнього середовища винні особи (судновласник, капітан тощо) притягуються до відповідальності згідно з чинним законодавством.

5.8.2 Усі судна, незалежно від відомчої приналежності і прапора, при прибутті в ІМТП зобов'язані довести свою відповідність вимогам Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78, пред'явивши відповідні документи представнику ІДПН.

Судна, які не відповідають вимогам Міжнародної конвенції МАРПОЛ 73/78 і національним вимогам України з охорони навколишнього середовища, порт не приймає.

5.8.3 ІДПН здійснює нагляд за дотриманням суднами, що відвідують порт, вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього середовища і контролює їх відповідність вимогам міжнародних конвенцій і національних правил України з охорони навколишнього середовища.

5.8.4 Усім суднам під час їх перебування на акваторії ІМТП, а також підприємствам і організаціям, розташованим на його території (або такими, що мають скидання в акваторію), забороняється скидати у воду речовини, шкідливі для здоров'я людей чи живих ресурсів моря, а саме:

- нафту, нафтопродукти, нафтозалишки, а також суміші, що містять їх у будь-якій концентрації, у тому числі очищені судновими пристроями, баластові води з паливно-баластових і нафтових танків, чистий баласт;
- хімічну сировину і продукти хімічного виробництва після збирання і миття палуб, вантажних трюмів і танків;
- неочищені стоки, а також стічні води після суднової фізико-хімічної обробки. Фанова система переводиться на накопичувальні ємності, забортні клапани опломбовуються;
- будь-які інші стоки, якщо при цьому змінюються колір, запах, прозорість води або їхнє скидання призводить до появи видимих плаваючих часток;
- сміття або харчові відходи, залишки будь-яких вантажів і сепарації, що використовувалися при їх перевезенні.

5.8.5 Для запобігання забрудненню акваторії порту капітан судна зобов'язаний:

- до входження у територіальні води закрити й опломбувати клапани та інші пристрої, через які можливе скидання шкідливих речовин, про що робиться відповідний запис у судовому журналі;
- при здійсненні будь-яких операцій із нафтою, нафтопродуктами, нафтозабрудненими водами й іншими шкідливими речовинами шпигати на палубі герметично закрити, у місцях з'єднання шлангів повітряними трубками встановити піддони, забезпечивши надійний контроль за ними;
- судові роботи (оббивання і фарбування корпусу, миття палуб, трюмів й інших частин судна) і ремонтні роботи зовні судна виконувати тільки з обов'язковим дотриманням заходів, що виключають забруднення акваторії порту, узгоджуючи їх з ІДПН;

- пред'являти представникам ІДПН опломбованими усі клапани і пристрої, через які можливе забруднення навколишнього середовища, і нести відповідальність за повноту пломбування.

5.8.6 У разі попадання за борт шкідливої речовини капітан судна зобов'язаний негайно сповістити про це капітанові порту якнайшвидшим способом (радіо, телефон, нарочний). При виявленні факту забруднення навколишнього середовища, слід повідомити таким же чином, зазначивши точне місце знаходження забруднення, характер, напрямок руху плями.

5.8.7 Усім суднам забороняється використовувати для очищення акваторії препарати, що опускають нафтопродукти на дно або розчиняють їх у воді.

5.8.8 При аварійних розливах нафти або нафтопродуктів судно, що потрапило у нафтове поле, повинно зупинитись і чекати спеціального дозволу керівника операції з ліквідації аварійного розливу щодо подальших дій.

5.8.9 Суднам і всім плавзасобам забороняється перетинати забруднену акваторію. При проходженні поблизу району, де відбувається збирання нафти, слід знизити хід до мінімального.

5.8.10 Судна, що прямують в ІМТП, при заході у Чорне море зобов'язані замінити ізольований баласт, взятий в інших районах Світового океану, на води Чорного моря, про що зробити відповідний запис у судовому журналі.

Скидання ізольованого баласту має здійснюватися лише спеціально призначеними для цього судовими насосами по окремих трубопроводах.

Скидання за борт ізольованого баласту на акваторії порту можна виконувати тільки після проведення лабораторного аналізу та одержання дозволу Державної екологічної інспекції з охорони довкілля північно-західного регіону Чорного моря.

Капітан судна повинен інформувати ІДПН про час початку та закінчення скидання ізольованого баласту. Водна поверхня у місці скидання має бути ретельно освітленою.

5.8.11 При бункеруванні суден, вантажних операціях з рослинними оліями та іншими забруднювачами моря попереднє бонування місця операцій обов'язкове.

5.8.12 Усім суднам забороняється самостійно скидати сміття, виробничі і побутові відходи, у т. ч. сепараційні матеріали на території порту. Забруднені ділянки акваторії і території порту очищаються за рахунок порушників з притягненням їх до відповідальності згідно законодавства.

5.8.13 Вивезення харчових відходів і сміття здійснюється в поліетиленових мішках (контейнерах), що доставляються портом на судна за заявками через агентуючі організації. Зазначена послуга оплачується за рахунок санітарного збору.

Усі харчові і виробничі відходи (сміття) мають бути здані в порту до виходу судна в рейс, про що портофлотом оформляється довідка встановленої форми. Судно, що не здало сміття, вважається не готовим до виходу.

5.8.14 Забороняється:

- викидувати густий дим і гази, що забруднюють атмосферу;
- користуватися судновим інснератором для спалювання відходів;
- скидати з причалів та суден у воду або на лід сміття;
- проводити підводне очищення корпусів суден у період стоянки біля причалів і на внутрішньому рейді.

5.8.15 Підприємства (організації), що знаходяться на території порту і є самостійними юридичними особами, несуть повну відповідальність за стан акваторії порту, що прилягає до причалів, якими вони користуються на підставі відповідних договорів.

5.8.16 Власники суден і керівники підприємств, що допустили порушення Обов'язкових постанов чи інших нормативних документів стосовно охорони навколишнього середовища, відшкодовують усі витрати порту на ліквідацію забруднення і його наслідків за встановленими тарифами, витрати порту на оренду залученого устаткування, плавзасобів і персоналу інших підприємств і виплачені портом суми штрафів за забруднення.

6. Порядок користування засобами радіозв'язку і телефонного зв'язку у портових водах та в порту

6.1 При плаванні в зоні контролю всі судна зобов'язані мати справні радіотелефонні станції (РТС) УКХ, які потрібно тримати увімкненими на 12 каналі, на якому здійснюється зв'язок з ЦРРС.

6.2 У межах зони контролю ІМТП працюють такі радіотелефонні станції УКХ:

№ з/п	Назва абонента	Позивний	Канал УКХ	
			виклик	робочий
1.	Центр регулювання руху суден (ЦРРС)	«Іллічівськ Траффік-контроль»	16	10, 12
2.	Портконтроль	«Іллічівськ Порт-контроль»	16	12
3.	Головна диспетчерська	«Іллічівськ-радіо-2»	16	73
4.	Диспетчерська портофлоту	«Іллічівськ-радіо-6»	16	93
5.	Дільниця зв'язку ЦІР	«Іллічівськ-радіо-1»	16	1, 28, 63
6.	Інфлот	«Іллічівськ-радіо-8»	16	72
7.	Поромний комплекс	«Іллічівськ-радіо-14»	16	68
8.	Диспетчер ЧАМШ	«Іллічівськ-ПМ-859»	16	9
9.	Диспетчер МАРС	«Іллічівськ-ПМ-607»	16	31
10.	Інспекція портового нагляду	«Іллічівськ-радіо-5»	16	10, 12
11.	ІСРЗ	«Іллічівськ-радіо-13»	16	89
12.	«Рибопорт»	«Іллічівськ-2»	16	12
13.	Капітан порту	«Волна»	12	12
14.	Диспетчер пожежної охорони	«Березовка-1»	16	73
15.	Рейдова пожежна команда м/б «Тітан»	«РПК-1»	16	73
16.	Рейдова пожежна команда м/б «Бургас»	«РПК-2»	16	73

6.3 Судна, що знаходяться у межах зони контролю ІМТП (на якірних місцях, біля причалів і під час руху) можуть, за умови наявності вільних радіоканалів, використовувати РТС УКХ центральної портової радіостанції (ЦПР) для ведення приватних переговорів.

6.4 При підході до порту, стоянці на рейді або біля причалу можна зв'язатися зі службами порту та іншими організаціями на території порту за такими телефонами:

Служби порту, інші організації	Портові телефони
Служба морської безпеки	9-12-31
Інспекція державного портового нагляду	9-17-38, 9-16-68
Капітан порту	9-17-58, 9-12-68
Контрольно-перепускний пункт	9-15-23, 9-16-13
Митний пост	9-16-89, 9-31-34
Санітарно-карантинний відділ	9-12-44, 9-18-97, 9-18-25
Пожежна охорона	9-17-01, 9-16-73
Диспетчер Головної диспетчерської порту	9-16-34
Лоцманська служба	9-18-32
Диспетчер портофлоту	9-17-88
Диспетчер Іллічівського судноремонтного заводу	9-32-40
Диспетчер Морської аварійно-рятувальної служби	9-17-80
Центральна портова радіостанція	9-16-86
Довідкова АТС	9-17-09

7. Про порядок, безпеку і схоронність споруд на акваторії порту

7.1 Про плавання маломірних суден

7.1.1 Особи, яким на правах особистої власності належать човни, катери, шлюпки та інші плавзасоби, повинні суворо дотримуватись Правил користування маломірними суднами на водних об'єктах Одеської області, Інструкції про порядок впуску самохідних і несамохідних суден, інших плавзасобів у територіальне море та внутрішні води України в межах Одеської області та цих Обов'язкових постанов.

Забороняється:

- використовувати плавзасоби, не зареєстровані в Інспекції Головного державного реєстратора флоту;
- зберігати їх і плавати на внутрішній акваторії порту.

7.1.2 Водноспортивні станції та інші організації, що проводять масові спортивні змагання (регати, гонки, походи тощо) у зоні контролю, зобов'язані не пізніше ніж за 3 доби сповістити про це у письмовій формі капітана порту, надавши схеми проведення заходів у трьох примірниках.

Плавзасоби, що забезпечують вищевказані спортивні заходи, зобов'язані мати радіотелефонні станції УКХ і нести постійну вахту на 16 каналі.

Відповідальність за підготовку і безпечне плавання спортивних суден у морі несуть водноспортивні станції або організації, що проводять спортивні заходи.

7.2 Рибальство в портових водах

7.2.1 Ловити рибу і збирати мідії на внутрішній акваторії порту заборонено як з причалів, так і з будь-яких плавзасобів.

Допускається промисловий вилов риби в портових водах, передбачений договорами рибколгоспів та Іллічівським морським торговельним портом.

7.3 Навігаційне обладнання

7.3.1 Капітани суден, які виявили в портових водах і в зоні контролю плаваючі предмети, що становлять небезпеку для мореплавства, зобов'язані негайно повідомити про це лоцмана-оператора ЦРРС.

7.3.2 При пошкодженні судном будь-якого ЗНО капітан зобов'язаний негайно повідомити про це лоцмана-оператора ЦРРС, який зобов'язаний терміново повідомити про цей випадок ІДПН для оповіщення мореплавців і вжиття заходів для відновлення огороження.

Оператор ЦРРС зобов'язаний оповістити всі судна, що здійснюють плавання в зоні контролю, про вихід цього ЗНО з ладу до моменту його відновлення.

7.3.3 Забороняється будь-яке будівництво нових об'єктів або реконструкція старих в **акваторії порту** без дозволу капітана порту.

7.4 Промірні і днопоглиблювальні роботи

7.4.1 Днопоглиблювальні і промірні роботи без дозволу капітана порту забороняються.

Для одержання дозволу на встановлення і роботу земснарядів у портових водах капітан-багермейстер подає у 3-х примірниках схему розкладання якорів районів роботи земснаряду та маршрут руху ґрунтовідвізних шаланд до місця звалища ґрунту. Схеми затверджує капітан порту.

7.4.2 Судно, що виконує промірні роботи, має нести знаки і вогні згідно з МПЗЗС-72, правило 27(в).

Проходити повз таке судно дозволяється малим ходом і тільки після того, як буде подано сигнал відмашкою, що вказує сторону проходження.

8. Про порядок, охорону і рух на території порту

8.1 Охорона суден і портових засобів

8.1.1 У рамках виконання вимог Міжнародного кодексу охорони суден і портових засобів (МК ОСПЗ) у порту створена і функціонує постійно діюча система заходів безпеки, яка передбачає:

- організацію охорони території порту і забезпечення перепускного режиму;
- встановлення поста служби морської безпеки (СМБ) на борту конвенційних суден і схему її взаємодії: офіцер безпеки судна – пост СМБ – офіцер сектору морської безпеки (СМБ);

- організацію цілодобового спостереження за суднами і портовими спорудами силами постів СМБ і технічними засобами відеоконтролю;
- залучення, у разі потреби, сил і засобів оперативного реагування.

8.1.2 Усі організації і судна незалежно від прапора, і того, чи мають вони Міжнародне свідоцтво про охорону судна чи ні, що прибувають у порт, і здійснюють свою діяльність, зобов'язані виконувати вимоги МК ОСПЗ у порядку, встановленому СМБ ІМТП.

8.1.3 Кожне судно, якого стосується глава XI-2 СОЛАС-74, при перебуванні в порту підлягає контролю посадовими особами ІДПН, Інспекції контролю держави порту (ІКДП) та офіцерами СМБ.

8.1.4 За наявності явних підстав вважати, що судно не відповідає вимогам глави XI-2 СОЛАС-74 і частини А МК ОСПЗ, а також, якщо на вимогу посадових осіб ІДПН і ІКДП не пред'явлено дійсне Міжнародне свідоцтво про охорону судна або дійсне Тимчасове міжнародне свідоцтво про охорону судна, Журнал безперервної реєстрації історії судна, то до судна можуть бути застосовані такі контрольні заходи:

- перевірка або більш детальна інспекція судна;
- затримка судна;
- обмеження операцій, включаючи переміщення в межах порту;
- видворення судна з порту;
- додаткові або альтернативні адміністративні заходи згідно з чинним законодавством України.

8.1.5 Кожне судно не пізніше ніж за 72 години до підходу повинно подати у СМБ ІМТП стандартний перелік інформації з безпеки.

8.1.6 У разі потреби, СМБ ІМТП може затребувати додаткову інформацію.

8.1.7 Якщо судно подало несвоєчасну і/або неповну інформацію йому може бути відмовлено у дозволі на захід у порт, або це може послужити підставою для більш детальної інспекції судна посадовими особами СМБ, ІДПН і ІКДП.

8.1.8 Якщо на судні, що має намір зайти в порт, перебуває нелегальний пасажир(и), то судно, додатково до інформації, яку вимагає пункт 8.1.5, повинно подати інформацію про кожного нелегального пасажера, передбачену згідно з Резолюцією ІМО А.871(20).

8.1.9 Усі судна, що заходять у ІМТП, мають бути обладнані судновою системою подавання сигналу тривоги.

8.1.10 З метою забезпечення постійно діючої системи заходів безпеки в порту, у рамках виконання вимог МК ОСПЗ капітан конвенційного судна зобов'язаний скористатися послугами СМБ щодо виставлення постійного поста на судні з обов'язковою оплатою цих послуг згідно зі встановленим тарифом (виняток становлять конвенційні судна, що мають на борту штатну службу морської безпеки судна). Замовлення поста виконується через агентуючу фірму.

8.1.11 Якщо неконвенційне судно або судно, що плаває під прапором країни, яка не є учасницею Конвенції СОЛАС-74, одержало дозвіл на захід у порт, то воно зобов'язане укласти з СМБ Декларацію про охорону і прийняти договірні умови охорони судна силами СМБ згідно з затвердженим порядком і тарифами.

8.2 Перепускна система та охорона порту

Перепускна система

8.2.1 ІМТП є морським міжнародним пунктом перепуску через державний кордон, у якому діють прикордонно-митні зони. Порт є об'єктом, який охороняється, і перепускна система повинна відповідати вимогам надійності охорони державного кордону. Територія й акваторія ІМТП у встановлених межах є режимними і знаходяться під охороною служби безпеки ІМТП та підрозділу комендатури прикордонного загону. Всі вимоги щодо режиму і перепуску в порт регулюються Положенням «Про перепускну систему і режим ІМТП», затвердженим наказом начальника порту.

8.2.2 Вхід пішоходів і в'їзд автотранспорту на територію порту здійснюються через контрольні прохідні:

- КП-1 (головна прохідна, напроти причалу № 6);
- КП-2 (друга прохідна, напроти причалу № 11);
- КП-3 (прохідна СВК «АЛДІ»);
- КП-4 (третя прохідна, напроти причалу № 24);
- КП-5 (прохідна поромно-пасажирського комплексу);
- КП-6 (прохідна мультимодального комплексу, напроти причалу № 27).

Бюро перепусток відділу оформлення документів СБ є на всіх прохідних порту.

8.2.3 Усі особи, які перебувають на режимній території Іллічівського морського торговельного порту, зобов'язані мати при собі портові перепустки встановленого зразка або інші документи, що дають право на перебування на території порту, і пред'являти їх на першу вимогу Службі безпеки порту і підрозділу комендатури прикордонного загону.

Особи з перепустками без фотографій (разові або тимчасові) зобов'язані пред'являти документи, що засвідчують їх особу.

8.2.4 На підставі вимог МК ОСПЗ і з метою забезпечення безпеки судна та контролю за його відвідуванням особами, які не є членами екіпажу, капітан зобов'язаний організувати вахтову службу біля трапу на весь період стоянки судна в порту.

Перевірку вахтової служби на суднах здійснюють представники прикордонних військ і представники ІДПН.

8.2.5 Забороняється проживати на суднах особам, які не належать до суднової команди, за винятком найближчих родичів членів екіпажів.

Охорона вантажів

8.2.6 Охорона суден, що стоять у порту, і вантажів, що знаходяться на них, належить до обов'язків власника судна.

8.2.7 Відкриті площадки, на яких тимчасово складено вантажі, що підлягають здаванню під охорону службі безпеки, мають бути добре освітленими і забезпечені леєрною огорожею.

8.3 Рух і стоянка транспорту та рух пішоходів

8.3.1 Швидкість руху транспорту на території порту регулюється дорожніми знаками, розміткою, світлофорами та іншими встановленими способами і повинна становити: на магістральних дорогах – не більш 30 км/год, на головних проїздах – 6 км/год, через проїзди, бічними проїздами і рампами – 3 км/год.

8.3.2 В'їзд автотранспорту на територію порту регулюється наказом начальника порту.

8.3.3 Рух пішоходів здійснюється позначеними маршрутами. Члени екіпажів іноземних суден проходять з/у порт тільки через головну контрольну прохідну.

8.3.4 Маневрові залізничні засоби повинні рухатися територією порту зі швидкістю не більше як 5 км/год, сповіщаючи сигналом про своє наближення до переїздів. Складач вагонів повинен завчасно перевірити стан колій і наявність вільного простору для проходження вагонів.

8.4 Пасажирські операції у порту

8.4.1 Перевезення пасажирів на судна, що стоять на якорі на акваторії і на зовнішньому рейді порту, здійснюється від причалів № 1, 11, 18 і причалу ПТФ. Стоянку біля цих причалів дозволено тільки на час посадки і висадки пасажирів (крім причалу ПТФ).

Капітани рейсових, рейдових катерів повинні перевіряти документи у пасажирів, з'ясовувати законність їх виходу на рейд, інформувати КПП про всі випадки виявлення осіб без відповідних документів.

8.4.2 Пасажирські перевезення між портом і суднами, що стоять на зовнішньому рейді, здійснюються при видимості не менше 1 милі і при хвилюванні моря до 2 балів.

9. Протипожежний режим у порту

9.1 Загальні правила протипожежного режиму в порту

9.1.1 Автотранспорт, який перевозить небезпечні вантажі, має бути обладнаний і забезпечений засобами пожежогасіння згідно з нормами (додаток 2) Правил пожежної безпеки в Україні.

9.1.2 Забороняється допускати до штабелів небезпечних вантажів класу 1-4 (МК МПНВ) тепловози, автомобілі, автонавантажувачі, пересувні крани ближче ніж за 5 м, а трактори – за 10 м за відсутності іскрогасника на вихлопних трубах.

9.1.3 Не допускається проведення вантажних робіт у складах, а також з небезпечними вантажами автонавантажувачами, автомобілями та іншими механізмами з двигунами внутрішнього згорання, не обладнаних іскрогасниками.

9.1.4 Користування електронагрівальними приладами без спеціального дозволу відділу головного енергетика і пожежної охорони порту – заборонено. На території порту заборонено користуватися тимчасовими металевими печами для обігрівання приміщень.

9.1.5 При вантажних операціях з легкозаймистими та горючими рідинами керівники робіт зобов'язані забезпечити у цих місцях робіт наявність пожежних постів.

9.1.6 Заборонено закладати та захарашувати вантажем пожежні гідранти, пожежні проїзди і під'їзди. Вільний простір біля пожежних гідрантів повинен бути радіусом не менше як 5 метрів.

9.1.7 Забороняється зберігати та застосовувати речовини і матеріали з невідомими пожежонебезпечними властивостями.

9.1.8 Контроль за дотриманням протипожежного режиму на об'єкті і нагляд за справним станом і готовністю до дії всіх засобів пожежогасіння покладаються на керівників об'єктів або уповноважених ними осіб.

9.1.9 Усі пожежні гідранти і пожежні крани господарств порту повинні утримуватися у постійній експлуатаційній готовності і один раз на шість місяців підлягають технічному обслуговуванню.

9.1.10 Території складів паливно-мастильних матеріалів (ПММ), автозаправних станцій (АЗС) та відкритих площадок для зберігання рідин у тарі повинні постійно утримуватися в чистоті, а пролиті легкозаймисті та горючі рідини – вчасно прибиратися. Вищезазначені території мають бути забезпечені відповідними знаками безпеки відповідно до ДСТУ 12.4.026-76.

9.1.11 Приміщення (підлога, стеля, стіни) та устаткування, де є виділення займистого пилу, стружки тощо, слід очищати в терміни, встановлені відповідними графіками, затвердженими керівниками господарств.

9.1.12 Евакуаційні шляхи і виходи необхідно утримувати вільними і нічим не захарашувати (меблями, обладнанням, різними матеріалами тощо). У разі виникнення пожежі забезпечити безпечну евакуацію людей, які перебувають у приміщеннях. Усі двері евакуаційних виходів повинні вільно відкриватися у напрямку виходу з будівель.

9.1.13 Переїзди та проходи через залізничні колії повинні мати суцільні настили на рівні поверхні рейок. Пожежні переїзди через залізничні колії завжди мають бути вільні для проїзду пожежних автомобілів. Стоянка вагонів на переїздах без локомотивів забороняється. Про закриття ділянок доріг або переїздів для ремонту (або інших причин) необхідно негайно повідомити пожежну охорону порту за телефонами: 9-17-01; 9-35-01.

9.1.14 Зони перевантаження небезпечних вантажів, складські приміщення та відкриті площадки для збереження небезпечних вантажів мають бути забезпечені відповідними знаками безпеки згідно з ДСТУ 12.4.026-76. Перебувати в небезпечних зонах (місцях, де проводяться перевантажувальні роботи з небезпечними вантажами) автотранспорту, не пов'язаного з вантажними роботами, – забороняється.

9.1.15 Усі вогнебезпечні роботи на тимчасових місцях (електрогазоварювальні, газорізальні та роботи, пов'язані із використанням відкритого вогню) у будівлях, спорудах, на території порту, а також на суднах, що знаходяться біля причалів порту, повинні виконуватися згідно зі Стандартом ІТП СТП 195-518-2004 з обов'язковим узгодженням з пожежною охороною порту напередодні виконання робіт.

9.1.16 Залізничні потяги, що знаходяться у безпосередній близькості до пришвартованих суден, повинні мати розрив у районі трапів (сходень), що забезпечують евакуаційний шлях до трапу (сходень) судна не менш як 5 метрів.

9.1.17 Керівники підприємств-орендаторів та інших організацій, у т. ч. організацій спільної діяльності, розміщених на території ІМТП, зобов'язані забезпечити вільний доступ на підпорядковані їм об'єкти призначеним працівникам пожежної охорони порту для проведення пожежно-профілактичних робіт.

9.2 Пожежна безпека на суднах, що перебувають у порту

9.2.1 Контроль за дотриманням протипожежного режиму в порту здійснює пожежна охорона порту.

9.2.2 Перевірку протипожежного режиму та видачу Свідоцтва пожежної охорони суден під Українським прапором, що знаходяться на акваторії порту, виконують тільки робітники пожежної охорони порту.

9.2.3 Бункерування суден, що стоять біля причалів порту та на рейді, рідким паливом здійснюється бункерувальними суднами. Бункерувальні операції в порту, як правило, виконуються у світлу пору доби. Керівництво порту може дозволити проведення бункерування у нічний час. При цьому слід вжити додаткових заходів пожежної безпеки. Місце прийняття бункера і район робіт додатково освітлюються, вживаються заходи щодо запобігання розливу з бункера.

Отримання або видача бункера з автомобільних цистерн здійснюється тільки після узгодження робіт з пожежною охороною порту.

9.2.4 Бункерувальні операції на зовнішньому рейді здійснюються лише з дозволу капітана порту. Можливість такої операції капітан порту визначає разом з капітанами суден, що беруть участь у бункерувальній операції, залежно від погодних умов.

9.2.5 При виконанні вантажних операцій з вибухо-пожежонебезпечними вантажами біля причалів та на борту судна виставляється посилений пожежний пост або встановлюється чергування пожежного катера. Капітан судна зобов'язаний дати заявку на встановлення такого пожежного поста або на чергування біля його борту пожежного катера і оплатити видатки по несенню посиленого пожежного нагляду відповідно до встановлених тарифів.

У разі невиконання капітанами суден вимог цієї статті, проводити вантажні операції зі згаданими вище вантажами – заборонено.

9.2.6 Швартування нафтових танкерів з вантажем або в баласті з дегазованими танками, а також суден, що мають на борту вантажі 3 класу МК МПНВ до причалів порту може бути дозволено тільки після спеціального узгодження з пожежною охороною порту.

Швартування нафтових танкерів у баласті з недегазованими танками до причалів порту (крім причалу ЗАТ «ІТТ») заборонено.

Забороняється швартування бункерувальників лагом один до одного.

9.2.7 На буксирування несамохідних суден з вогнебезпечними вантажами і роботу буксирувальників і буксирувальні судна повинні мати дозвіл Регістра і пожежної охорони порту, та мати в наявності не менше 2-х сталевих пожежних кінців (на баку і кормі), приспущених до 2-х метрів над рівнем води, а вихлопні труби ДВС повинні бути обладнані іскрогасниками.

9.2.8 Судну, що має на борту небезпечний вантаж або зайняте бункерувальними операціями, слід виставити сигнали:

- вдень – піднімати прапор «БРАВО» по МПЗЗС-72;
- вночі – виставляти червоний вогонь.

9.2.9 Тимчасові вогнебезпечні роботи на суднах, що знаходяться біля причалів порту, дозволено проводити лише після попереднього узгодження відповідного Дозволу з представником пожежної охорони порту.

Виконання вогнебезпечних робіт (електро-газозварювальні, газорізальні тощо) силами суднового екіпажу – заборонено.

Вогнебезпечні роботи повинні припинятися за першою вимогою представника Держпожнадзора, пожежної охорони порту, ІДПН, адміністрації судна або порту.

10. Про будівництво, експлуатацію і схоронність споруд порту

10.1 Про експлуатацію будівель, портових споруд і пристроїв

10.1.1 Усі споруди, що знаходяться на території порту, повинні мати технічний паспорт.

10.1.2 Власники всіх будинків і споруд, розташованих на території порту та у припортовій зоні, зобов'язані тримати їх у технічно справному стані. Зовнішній вигляд будинків і споруд має бути охайним, а прилегла до них територія на відстані до 20 м – постійно підтримуватися у належному порядку та чистоті.

10.1.3 Підприємства та організації всіх видів власності, розташовані на території порту, зобов'язані своїми засобами і за свій рахунок щоденно очищувати займані ними ділянки, складські приміщення, пакгаузи, причали та інші місця.

10.1.4 Очищення від сміття, снігу і льоду під'їзних залізничних колій, розташованих біля складів, що належать порту і експлуатуються ним, здійснюється портом за власний рахунок.

Очищення всіх інших залізничних колій здійснює Управління залізниці.

10.1.5 Усі організації, підприємства та установи, розташовані на території ІМТП або на території, що безпосередньо прилягає до території порту, зобов'язані брати часткову участь у прибиранні доріг загального користування. Закріплення ділянок, що підлягають прибиранню, за тією або іншою організацією, здійснюється наказом начальника порту і доводиться до відома відповідної організації.

10.2 Про схоронність гідротехнічних споруд

10.2.1 Суднам на швартовах працювати гвинтами забороняється.

Як виняток, дозволяється повертання гвинтів:

- дизельним суднам на найменших обертах перед відходом судна від причалу;
- паровим суднам для прогрівання машин перед виходом у море (перед початком роботи головними двигунами) тільки з дозволу капітана порту за умови роботи гвинтів на найменших обертах і якщо їх відстань від причалу становить не менше як 10 м.

10.2.2 Усі пошкодження, заподіяні судном портовим спорудам, відшкодовуються судовласником.

10.3 Про заходи щодо попередження пошкодження підводних кабелів і трубопроводів. Водолазні роботи

10.3.1 Райони, заборонені для поставлення на якір, показано на навігаційних картах.

10.3.2 Водолазні роботи у порту можуть виконуватися тільки з дозволу капітана порту.

Капітан судна або організація-замовник запитує дозвіл на водолазні роботи у капітана порту, а капітан водолазного бота перед початком робіт – у ІДПН.

11. Санітарний і карантинний режими в порту

11.1 Санітарно-карантинний огляд суден, що прибувають у порт або відбувають з порту, здійснюється цілодобово.

Капітани всіх суден, що прямують з іноземних портів, зобов'язані через агентуючі фірми поінформувати санітарно-карантинну службу про санітарно-епідеміологічний стан судна і про наявність на борту інфекційних хворих членів екіпажу або пасажирів з підвищеною температурою.

Крім того, всі судна, що прямують до ІСРЗ, повинні мати дозвіл санітарно-карантинної служби, а також дозволи митної та прикордонної служб.

11.2 Про час прибуття українських і іноземних суден із-за кордону агент телефонограмою повідомляє санітарно-карантинну службу за 12 годин, а при тривалості переходу до 48 годин – не пізніше ніж за 6 годин. Телефонограма для санітарно-карантинної служби повинна містити таку інформацію: найменування судна, порт приписки, прапор, чисельність і стан здоров'я екіпажу і пасажирів, наявність і марка системи знезаражування стічних вод, відомості про вантаж.

У разі повідомлення капітаном про те, що обстановка на судні неблагополучна або про те, що на борту є хворі з числа членів екіпажу або пасажирів, судно має бути поставлене на якірну стоянку № 351 (за вказівкою ЦРПС) до ухвалення подальших розпоряджень.

11.3 Після прибуття судна в порт капітан зобов'язаний подати санітарно-карантинній службі такі документи:

- морську санітарну декларацію;
- 1 примірник суднової ролі;
- генеральну і вантажну декларації;
- відомості про токсикологічну (радіаційну) безпеку вантажу;
- відомості про наявність на судні установки знезаражування та очищення стічних вод, що діє в нормативному режимі, або збірної цистерни;
- інші документи, передбачені конвенціями й угодами.

11.4 У разі підходу або стоянки на рейді судна з фумігованим вантажем (зерно, шрот, тапіока тощо) санітарний огляд виконується разом з лікарем-токсикологом, який визначає безпеку роботи членів комісії в зоні фумігації.

11.5 Для виконання протиепідемічних заходів, дератизації суден виділено причал № 18, який на період проведення заходів повинен бути вільним, забезпеченим електроенергією, мати вільні під'їзні колії для автотранспорту. Територія причалу добре освітлюватися у темну пору доби, мати справний гідрант і надійний телефонний зв'язок.

Дератизація судна проводиться за розпорядженням санітарно-карантинної служби. Заявку на її проведення капітани суден подають у відділення профілактичної дезінфекції.

- 11.6 Капітани суден, що знаходяться на дератизації, зобов'язані забезпечити охорону і безпеку судна, несення на ньому запропонованих сигналів.
- 11.7 Судна, що прибувають із продовольчими вантажами, а також небезпечними (у тому числі радіоактивними), у кожному окремому випадку інформують про це санітарно-карантинну службу порту для вирішення питання щодо їх обробки і вжиття відповідних санітарних заходів.
- 11.8 Порт не приймає санітарно-небезпечних вантажів (шкірсировину й інші продукти тваринного походження) у зв'язку з відсутністю у порту умов для їх переробки. Заборонено приймати і відправляти тварин.
- 11.9 У літню пору дороги і вільні вантажні площі у порту, які використовуються транспортом, необхідно періодично поливати водою.
- 11.10 Товари і матеріали, що знаходяться у складських приміщеннях порту і за висновком санепідстанції, почали псуватися, негайно вивозяться з порту.
- 11.11 Туалети громадського користування повинні відповідати санітарним вимогам, щорічно чиститися, промиватися водою і систематично дезінфікуватися.
- 11.12 Завідувачі складів зобов'язані негайно сповіщати відділення профілактичної дезінфекції порту про всі випадки появи комах-шкідників. Заборонено завантажувати заражені шкідниками склади до їх дезінфекції.
- 11.13 Вивезення харчових вантажів і вантажів тваринного походження з території порту допускається за наявності дозволу санепідстанції.
- 11.14 Двері службових будинків і складських приміщень, а також сходи, коридори та інші місця громадського користування на території порту підтримують у чистоті власники (користувачі) будинків і приміщень за свій рахунок.
- 11.15 Ящики для сміття слід вчасно чистити і дезінфікувати. Для вільного під'їзду до сміттєвих ящиків територія біля них не повинна заставлятися вантажами.
- 11.16 Місця для збору і нетривалого зберігання портових відходів варто передбачати на спеціальних ділянках з удосконаленим покриттям на відстані не ближче як 25 м від їдалень, буфетів, виробничих і допоміжних споруд.
- 11.17 Організації або особи, відповідальні за санітарний стан установ, складських та інших приміщень, зобов'язані мати санітарні журнали, які вони повинні пред'являти на першу вимогу працівникам санепідстанції для внесення в них записів.
- Вимоги санітарного нагляду, пред'явлені в актах саноглядів, слід виконувати в запропонований у цих актах термін.

11.18 Усі установи й особи, що торгують харчовими продуктами на території порту, повинні виконувати санітарні вимоги і правила щодо утримання в чистоті і порядку місць для продажу продуктів, медичного огляду, охайність персоналу і про доброякісність продуктів, що продаються.

11.19 Для попередження проникнення пацюків (та інших гризунів) на судно чи із судна на берег усі швартові кінці обладнуються запобіжними щитами діаметром не менше як 720 мм, які знаходяться там весь період стоянки судна біля причалу.

У нічні години, при зупиненні вантажних робіт, пішохідні і вантажні трапи прибираються або піднімаються над причалом на висоту не нижче 1 метра і мають бути достатньо освітленими.

11.20 Системи біологічного очищення на судах (там, де вони є) повинні експлуатуватися відповідно до інструкції на таку систему. Відповідальність за якість очищення стічно-фанових вод при стоянці біля причалу або на рейді покладається на капітана судна. Санітарно-карантинна служба здійснює лабораторний контроль за ефективністю очищення.

11.21 При оформленні дозволу СКВ на вихід капітан судна зобов'язаний пред'явити для огляду всі приміщення судна, надати медичні сертифікати і медичні свідоцтва членів екіпажу, 1 примірник суднової ролі, довідку про здані сміття і стічні води у портові ємності.

Дозвіл на вихід судна з порту видається на спеціальному бланку і завіряється круглою печаткою, оформляється, як правило, на борту судна.

11.22 Дозвіл СКВ на вихід судна з порту дійсний протягом 24 годин з моменту видачі і повинен бути пред'явлений для оформлення права на вихід в ІДПН.

Для суден місцевого сполучення дозвіл може бути виданий на більш тривалий термін (але не перевищувати один місяць).

11.23 У разі фумігації вантажів препаратами фосфіну (закладання фосфіну у вантаж) судно має залишити порт не пізніше ніж через 2 години після закінчення закладання фуміганта і закриття трюмів. Робота комісії з огляду починається негайно після моменту закладання фуміганта у вантаж і герметизації трюмів.

11.24 По заявкам судових агентів порт забезпечує працівників СКВ порту катерами для виконання санітарного огляду суден, які стоять на рейді, оформлення прибуття, а також для проведення протиепідемічних заходів на зазначених судах.

11.25 Контроль за виконанням санітарно-протиепідемічних правил, передбачених цими Обов'язковими постановами, здійснюється органами Державного санітарного нагляду. Порушення цих правил тягне відповідальність відповідно до Закону України «Про санітарне й епідемічне благополуччя населення» від 24.02.94 р. № 4005-ХП і «Санітарних правил для морських і річкових портів».

12. Заходи безпеки для транспортних суден і суден портофлоту у разі оголошення хімічної тривоги (хлор, аміак) у порту

12.1 Сигналу «ХІМІЧНА ТРИВОГА» передусе сигнал «Увага всім» – безперервними звуками сирен, гудками підприємств, суден та інших засобів з метою загострення уваги. Після цього оголошується тривога по гучномовному зв'язку з додаванням слів «хлор» або «аміак». Сигнал дублюється всіма суднами, що знаходяться в порту.

12.2 При оформленні прибуття судна капітан ознайомлюється з Інструкцією з організації захисту екіпажу й осіб, що відвідують судно від можливого ураження сильнодіючими отруйними речовинами (СДОР) і здійснює такі заходи:

- знайомить усіх членів екіпажу із сигналом «хімічна тривога»;
- приводить до готовності пости колективного захисту (ПКЗ) і визначає порядок і організацію захисту (укриття) екіпажу в ПКЗ і сховищах порту згідно з розкладом за сигналом «хімічна тривога»;
- знайомить усіх членів екіпажу з хімічними властивостями хлору й аміаку, розташуванням сховищ у порту і заходами для надання першої допомоги при отруєннях.

12.3 При оголошенні в порту «хімічної тривоги» заходи щодо захисту членів екіпажу і відвідувачів судна виконуються відповідно до судового розкладу; капітан будь-якими засобами зв'язку інформує начальника і капітана порту про обстановку на судні.

12.4 Інформацію про обстановку в порту при аварійній ситуації капітан судна одержує від чергового диспетчера, начальника зміни ІДПН, ЦРРС.

**Начальник Державного підприємства
«Іллічівський морський торговельний порт»**

К.К. Лавріненко