

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»

НАКАЗ

«19» серпня 2016 р.

№ 257

м. Київ

Зареєстровано в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві	
« <u>19</u> » <u>серпня</u>	20 <u>16</u> р.
за № <u>99/1472</u>	
Керівник реєструючого органу _____	(підпис)

Про затвердження Обов'язкових постанов
по морському порту Білгород-Дністровський

Відповідно до статті 74 Кодексу торговельного мореплавства України, статей 15 та 17 Закону України «Про морські порти України» та з метою організації і забезпечення безпеки мореплавства в морському порту Білгород-Дністровський та визначення специфічної для означеного морського порту інформації, пов'язаної із забезпеченням безпеки мореплавства

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Обов'язкові постанови по морському порту Білгород-Дністровський, що додаються.

2. Начальнику Білгород-Дністровської філії державного підприємства

«Адміністрації морських портів України» (адміністрації Білгород-Дністрівського морського порту) Прокоф'єву В.В. забезпечити:

1) подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Головного територіального управління юстиції у місті Києві;

2) публікацію цього наказу в Повідомленнях мореплавцям України.

3. В.о. начальника прес-служби Казакуці І.О. забезпечити оприлюднення цього наказу у встановленому чинним законодавством України порядку після його державної реєстрації.

4. Цей наказ набирає чинності через 10 днів з дня його державної реєстрації.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Голови з логістики Вороного В.І

Голова



А.Амелін

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ державного підприємства

«Адміністрація морських портів України»

19 липня 2016 року № 257

Зареєстровано в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві	
“ <u>19</u> ” <u>липень</u>	20 <u>16</u> р.
за № <u>99/2412</u>	
Керівник реєструючого органу _____	(підпис)

Обов'язкові постанови

по морському порту Білгород-Дністровський

I. Загальні положення

1.1. Обов'язкові постанови по морському порту Білгород-Дністровський (далі – Обов'язкові постанови) розроблені відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про морські порти України».

При розробці «Обов'язкових постанов» використовувалися наступні нормативні акти:

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року з виправленнями (СОЛАС-74);

Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення

вахти 1978 року з поправками (Конвенція ПДНВ);

Міжнародна конвенція пр запобігання забруднення з суден 1973 року з поправками (МАРПОЛ 73/78);

Конвенції про міжнародні правила запобігання зіткнень суден у морі 1972 року з виправленнями МПЗЗС-72;

Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 року (Кодекс ОСПЗ);

Резолюція КБМ ІМО MSC. 158 (78) «Временное руководство по мерам контроля над выполнением требований по усилению морской охраны»;

Резолюція MSC. 255(84) Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій);

Резолюція ІМО А.851(20) «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, связанных со сбросом опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря»;

Резолюція ІМО А.1052 (27) «Процедуры контроля судов государством порта»;

Резолюція ІМО А.741 (18) «Международный Кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения Международный Кодекс по управлению безопасностью - МКУБ»);

Конституція України;

Закон України «Про морські порти»;

Закон України «Про транспорт»;

Кодекс торговельного мореплавства України;

Водний кодекс України;

Закон України «Про державну прикордонну службу України»;

Закон України «Про державний кордон України»;

Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища»;

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»;

Порядок розроблення і затвердження нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин та перелік забруднюючих речовин, скидання яких нормується, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 вересня 1996 року № 1100;

постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 року № 460 «Про межі акваторії морського порту Білгород-Дністровський»;

постанова Кабінету Міністрів України від 03 червня 2013 № 406 «Деякі питання акваторій морських портів»;

постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними»;

Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 року № 497, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 30 грудня 2000 року за № 848/3288;

Перелік обов'язкового радіобладнання торговельних суден (за винятком риболовних суден та суден, для яких радіобладнання не передбачено вимогами класифікаційних товариств), які не здійснюють міжнародні рейси та не підпадають під вимоги Конвенції СОЛАС-74/78, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 30 серпня 2002 року № 605, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 вересня 2002 року за № 770/7058;

Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952;

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті (СУБ), затверджене наказом Міністерства транспорту

України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514;

Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 травня 2005 року № 257, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 13 жовтня 2005 року за № 1191/11471;

Положення про навігаційне-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 514, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 14 червня 2006 року за № 708/12582;

Перелік обов'язкового суднового навігаційного обладнання та систем для торговельних суден (за винятком риболовних суден) валовою місткістю 150 одиниць, які здійснюють будь-які рейси та інших суден, що не здійснюють міжнародні рейси, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 22 липня 2008 року № 912, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 серпня 2008 за № 706/15397;

Правила льодового проведення суден, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 12 березня 2011 року № 14, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2011 року за № 447/19185;

Положення про капітана морського порту та службу капітана порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 08 квітня 2013 за № 632/23164;

Положення про морських лоцманів, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 08 травня 2013 року № 292, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10 червня 2013 року за № 920/23452;

Правила надання послуг у морських портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 року № 348, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 року за

№ 1401/23933;

Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762.

1.2. Ці Обов'язкові постанови містять інформацію про межі зони нагляду, території та акваторії морського порту Білгород-Дністровський, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту зокрема підхідних каналах морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден, порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах, включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг; правила стоянки суден, включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування; правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування суден; правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів; правила охорони навколишнього природного середовища; правила проведення днопоглиблювальних робіт; вимоги санітарного та карантинного режиму; вимоги протипожежного режиму в морському порту; порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту під час стоянки судна; встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю; специфічну для морського порту Білгород-Дністровський інформацію та іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в порту.

1.3. Ці Обов'язкові постанови є обов'язковими до виконання у морському

порту Білгород-Дністровський всіма юридичними і фізичними особами. Вимоги Обов'язкових постанов розповсюджуються на судна, кораблі та інші плавзасоби усіх прапорів (далі – судна), що знаходяться на акваторії порту Білгород-Дністровський, незалежно від їх національної та відомчої приналежності та форм власності.

Винні в порушенні вимог Обов'язкових постанов притягуються до юридичної відповідальності згідно з законодавством України. Незнання Обов'язкових постанов не звільняє від юридичної відповідальності за їх порушення.

1.4. Вимоги Обов'язкових постанов не можуть суперечити чинному законодавству України.

1.5. Всі судна, що заходять у морський порт Білгород-Дністровський, повинні дотримуватися міжнародних нормативно-правових актів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

1.6. Обов'язкові постанови видаються державною мовою. Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський забезпечує переклад Обов'язкових постанов на англійську мову. Обов'язкові постанови можуть бути видані й іншими мовами, у разі необхідності.

1.7. Обов'язкові постанови підлягають перегляду у разі необхідності та внесення будь-яких змін до міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, і нормативно-правових актів України, стандартів і правил, що стосуються безпеки судноплавства, морської охорони і запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

1.8. Зміни до Обов'язкових постанов вносяться у встановленому чинним законодавством України порядку. У разі, коли обсяг і характер внесених змін ускладнюють користування документом або наявні інші вагомі причини, Обов'язкові постанови підлягають викладенню у новій редакції.

1.9. Морський агент судна повинен вручити примірник Обов'язкових постанов капітанам суден, які заходять у морський порт Білгород-Дністровський вперше.

II. Терміни та скорочення, які використовуються у цих Обов'язкових постановах

2.1. Терміни, які використовуються у цих Обов'язкових постановах по порту, мають такі значення:

аварійна морська подія (далі - АМП) - подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища;

адміністрація держави прапора - уряд держави, під прапором якої ходить судно, або уповноважений урядовий орган (згідно наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавання» від 17 липня 2003 року № 545, та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952);

адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту);

адміністрація порту – посадові особи порту, уповноважені на прийняття керівних рішень, контроль за виконанням норм, встановлених державою порту, а також застосування адміністративних заходів до порушників законодавства держави порту;

адміністрація морського порту Білгород-Дністровський – начальник БДФ ДП «АМПУ», капітан морського порту Білгород-Дністровський, головний інженер БДФ ДП «АМПУ», заступники начальника БДФ ДП «АМПУ», головний бухгалтер БДФ ДП «АМПУ»;

акваторія морського порту (портова акваторія) - визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;

безпека судноплавства - стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків (згідно з Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514);

внутрішній підхідний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту;

вихід судна – відхід судна від причалу, розташованого в акваторії порту, або з якірної стоянки в акваторії порту;

гідротехнічні споруди морських портів (гідротехнічні споруди) - інженерно-технічні споруди (портова акваторія, причали, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки), розташовані в межах території та акваторії морського порту і

призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден;

гідроцикл (водний мотоцикл) - швидкісний персональний водний транспортний засіб (плавзасіб) зі стаціонарним двигуном внутрішнього згорання, який призначений для руху шляхом глисування по водній поверхні;

«Дельта-лоцман» – філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України» - «Дельта-лоцман»;

довжина, ширина, висота борту судна – максимальна довжина, ширина, висота борту судна;

екіпаж судна - персонал судна, якому у встановленому порядку доручено виконання обов'язків щодо управління та обслуговування судна під час плавання. До екіпажу судна входять капітан, ін. особи команд, складу та суднова команда (особи, що виконують служб, обов'язки на судні й не належать до його командного складу);

забруднення навколишнього природного середовища - розлив нафти чи нафтопродуктів у кількості від 0,1 м³ до 1,0 м³ унаслідок пошкодження судна, що сталося під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

загримання - заборона виходу судна з порту, яка здійснюється капітаном порту згідно з законодавством, коли стан судна або його екіпаж суттєво не відповідають чинним вимогам;

Звід звичаїв – звід звичаїв морського порту Білгород-Дністровський;

місцеве плавання – плавання без виходу за межі акваторії порту;

агент морський – використовуються у значенні, що визначено у статті 116 Кодексу торговельного мореплавства України;

контролюючі органи – державні органи, які уповноважені контролювати в портах та їх акваторіях дотримання вимог законодавства;

морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та

експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

морський термінал (термінал призначення) - розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;

некомерційні судна – судна які виконують пасажирські перевезення без стягнення плати;

об'єкти портової інфраструктури - рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

об'єкти портової інфраструктури загального користування - акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

операційна акваторія причалу (причалів) - гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;

прихід судна – постановка судна на якір в акваторії порту або швартування судна до причалу, розташованого в акваторії порту, у визначеному адміністрацією морського порту місці;

перевірка - відвідання судна для перевірки дійсності відповідних свідоцтв та інших документів, а також загального стану судна, його устаткування і екіпажу;

портовий оператор (стивідорна компанія) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності;

портові власті – адміністрація порту, що є відповідальною за ефективну експлуатацію порту, ведення господарської діяльності, організацію та забезпечення безпеки мореплавства в акваторії порту, а також капітан морського порту (служба капітана морського порту), що здійснює нагляд (контроль) за безпекою мореплавства;

причал – гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;

рейд – частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в частині, захищеній повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд);

серйозне пошкодження судна - пошкодження судна, отримане внаслідок АМП, яке призвело до втрати міцності його конструкції (корпусу судна), виходу з ладу основних механізмів та обладнання та/або значного погіршення морехідних якостей судна, необхідності значного ремонту або заміни пошкоджених елементів конструкції;

сильне забруднення навколишнього природного середовища – розлив нафти або нафтопродуктів у кількості, що перевищує $1,0 \text{ м}^3$; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше $1/3$ від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 км^2 або більше 2 км^2 поверхні водного об'єкта при його видимій площі більше 6 км^2 унаслідок пошкодження судна під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

судно – термін вживається у значенні, що визначається у ст. 15 Кодексу торговельного мореплавства України;

судновласник - власник судна або будь-яка інша юридична чи фізична особа, що на законних підставах прийняла на себе обов'язки та відповідальність за експлуатацію судна;

суднова команда - особовий склад екіпажу судна (крім капітана і осіб командного складу), обслуговуючий судно. Складається з палубної команди, машинної команди і інших службовців на судні, а також обслуговуючого персоналу;

судноплавний канал – гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних басейнів;

стратегічні об'єкти портової інфраструктури – об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;

судновий хід - водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;

судна службово-допоміжного флоту – усі судна портового флоту окрім буксирів;

територія морського порту - частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки;

якірна стоянка - гідротехнічна споруда, розташована в межах акваторії морського порту, призначена для стоянки суден на якорі.

яхта - палубне, вітрильне, вітрильне-моторне або моторне, не конвенційне, прогулянкове судно, що використовується для відпочинку та спорту;

великі судна – судна з осадкою у повному вантажі більше 4,0 м;

мале/маломірне судно (далі – ММС) – моторне судно з корпусом довжиною до 24 м та вітрильне судно з корпусом довжиною від 2,5 м до 24 м валовою місткістю менш як 80 одиниць (за винятком суден, що перевозять більше 12 пасажирів, суден, що перевозять небезпечні вантажі, буксирів, штовхачів, криголамів, поромів, суден допоміжного та технічного флоту), а також водні мотоцикли (гідроцикли);

малотоннажне судно – судно валовою місткістю від 80 до 500 одиниць та/або з потужністю головної енергетичної установки від 55 до 750 кВт;

морехідний стан судна - сукупність властивостей судна, які забезпечують його експлуатацію за призначенням відповідно до норм, критеріїв та вимог, установлених класифікаційним товариством, що здійснює технічний нагляд за судном (Положення про класифікацію, порядок розслідування і обліку аварійних морських випадків з суднами, затверджене наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09 серпня 2006 року за № 959/12833).

Терміни «забруднюючі вантажі», «нафта та нафтопродукти», «отруйні рідкі речовини», «шкідливі речовини» вживаються у значеннях, наведених у Додатках I – III до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден (далі – Конвенція MARPOL); «небезпечні вантажі» вживається у значенні, наведеному в Міжнародному кодексі з перевезення небезпечних вантажів морем 2012 року (Кодекс IMDG).

Інші терміни застосовуються в значеннях, наведених в Кодексі торговельного мореплавства України і Положенні про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904,

зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514.

2.2. У цих Обов'язкових постановах використовуються такі скорочення:

АІС – автоматизована ідентифікаційна система;

АМП – аварійна морська подія;

АТС – автоматична телефонна станція Порту;

ДЛК - Дністровсько – Лиманський підхідний канал

ВМС – Військово-Морські Сили Збройних Сил України;

ВОНПС – відділ охорони навколишнього природного середовища;

ВПО – відомча пожежна охорона;

ВПС – відділ прикордонної служби «Південний» Одеського прикордонного загону Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України;

ВРР – вантажно-розвантажувальний район;

ГМЗЛБ – Глобальна морська система зв'язку під час лиха і для забезпечення безпеки;

ДІОЧМ – Державна екологічна інспекція з охорони навколишнього природного середовища північно-західного регіону Чорного моря;

ДУ «ЛЦДСЕСУнаВТ» - Державне управління «Лабораторний центр державної санітарно-епідеміологічної служби України на водному транспорті»;

ЗДП – змінно-добовий план;

ЗНО – засоби навігаційного обладнання;

ІМО – Міжнародна морська організація;

КПП – контрольний-перепускний пункт;

МЗС – Міжнародний Звід сигналів;

МК МПНВ – Міжнародний кодекс з морського перевезення небезпечних вантажів;

ОСПЗ – Міжнародний кодекс охорони суден і портових засобів

- МЛС – морська лоцманська служба;
- МОЗ України – Міністерство охорони здоров'я України;
- МПЗЗС-72 – Міжнародні правила запобігання зіткненню суден, 1972 року;
- ОК УДСО – окрема команда Управління державної служби охорони;
- ООПЗ – офіцер охорони портових засобів;
- ОП – Обов'язкові постанови по морському порту Білгород-Дністровський;
- БДФ ДП «АМПУ» - Білгород- Дністровська філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрація морського порту Білгород-Дністровський);
- ПДІКР – прикордонна державна інспекція карантину рослин;
- ПММ – паливно-мастильні матеріали;
- ППК – портовий перевантажувальний комплекс;
- ППО – підрозділ пожежної охорони порту;
- ПТФ – портовий флот (портофлот);
- РПК – рейдовий перевантажувальний комплекс;
- РШ – рекомендований шлях (руху суден);
- СБМ – служба безпеки мореплавства;
- СДВК – служба державного ветеринарного контролю;
- СК — стивідорна компанія;
- СКВ(С) – санітарно-карантинний відділ (служба);
- СКМП – служба капітана морського порту;
- СМБ – служба морської безпеки;
- СПБ – служба пожежної безпеки;
- СПК – судно на підводних крилах або судна з динамічними принципами підтримки;
- ТТД – тактико-технічні дані;
- УКХ – ультракороткі хвилі;
- ВГІС – відділ гідротехнічних та інженерних споруд.

III. Межі зони нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформація про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден

3.1. Обов'язкові постанови по морському порту Білгород-Дністровський видані у відповідності зі статтею 17, 20 Закону України «Про морські порти України» і статтями 74, 75 Кодексу торговельного мореплавства (КТМ) України, застосовуються у межах території та акваторії порту, встановлених постановою Кабінету Міністрів України «Про межі акваторії морського порту Білгород-Дністровський» від 14.05.2008 року № 460 та включають в себе межі дії на території та акваторії порту, інформацію про глибини в порту і на підхідних каналах, технічні характеристики морського порту Білгород-Дністровський, а також райони і порядок плавання суден та інш. (Додаток 1)

Вимоги викладені в ОП розповсюджуються на судна, кораблі, та інші плавзасоби усіх прапорів (далі – судна), що знаходяться на акваторії порту, незалежно від їх національної, відомчої приналежності та форм власності, юридичних і фізичних осіб, які здійснюють свою діяльність у межах акваторії та території морського порту.

3.2. Допустима осадка судна біля причалів обчислюється з урахуванням глибин біля причалів у межах 3-метрової смуги від їх кордонів, без урахування згону/нагону води у порту, і оголошується наказом начальника адміністрації Білгород-Дністровського морського порту за результатами промірювання глибин що проводяться не рідше двох разів на рік (весняні та осінні) та доводиться до відома зацікавлених осіб.

IV. Опис морського порту

4.1. Морський порт розташований в північно-західній частині Чорного моря. Межі акваторії порту встановлені постановою Кабінету Міністрів України «Про межі акваторії морського порту Білгород-Дністровський» від 14.05.2008 року № 460.

У межах акваторії морського порту знаходяться: Підхідний Дністровсько-Лиманський канал протяжністю 15 км і завширшки 60 м.

Водна акваторія обмежується залізничним мостом, перекинутим через гирло Дністровського лиману, зі сходу; лінією, що сполучає точку з координатами $46^{\circ}04'35''$ N $30^{\circ}28'05''$ E з правою опорою моста, з півдня; лінією, яка сполучає точку з координатами $46^{\circ}04'43''$ N $30^{\circ}28'06''$ E з лівою опорою моста, з півночі.

Акваторія п/п Бугаз, яка обмежується кордоном причалу з півдня, залізничним мостом із заходу, береговою лінією із півночі та меридіаном $30^{\circ}28'38''$ E.

Підхідний канал Дністровсько-Цареградського гирла протяжністю 1,5 милі і завширшки 80 м з напрямком руху: $88,2^{\circ}(268,2^{\circ})$, який вказується секторним вогнем, встановленим у координатах: $46^{\circ}04'30,1691''$ N $30^{\circ}28'10,9542''$ E.

4.2. Морський порт має суміжну акваторію з Іллічівським морським портом.

4.3. Навігація в морському порту здійснюється цілорічно, морський порт здійснює роботу цілодобово і має вантажопасажирський постійний багатобічний пункт пропуску через державний кордон України.

4.4. Морський порт Білгород-Дністровський є замерзаючим.

4.5. Умови плавання в морському порту характеризуються наступними гідрометеорологічними умовами: у районі порта Білгород-Дністровський протягом

рока переважають північні та східні вітри. З листопада по квітень переважає вітер північних та північно-західних напрямків. Максимальна швидкість вітру - 28 м/с. Спостерігається обмерзання суден і гідротехнічних споруд. Висота хвилі в акваторії морського порту може досягати 1,5 м, а на портовому пункті Бугаз до 2-х м.

4.6. Морський порт має можливості для здійснення вантажних операцій з генеральними вантажами, проведення фумігації, поповнення запасів продовольства, прісної води, прийому стічних і нафтомісних вод, всіх категорій сміття, а також проведення водолазного огляду судна.

V. Порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах, правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг

5.1. Загальні положення.

5.1.1. Дія ОП поширюється на судна всіх прапорів, форм власності та відомств, які знаходяться в акваторії морського порту Білгород-Дністровський, а також на підприємства, організації, установи і окремих осіб, котрі здійснюють свою діяльність на території та акваторії порту. Незнання вимог Загальних правил морських торговельних і рибних портів (далі – Загальні правила) і цих ОП не звільняє від відповідальності за їх порушення. У разі розбіжності вимог Загальних правил з положеннями цих ОП, керуватися належить останніми.

5.1.2. Судна, що заходять у морський порт Білгород-Дністровський, незалежно від їх відомчої приналежності, форми власності і прапора, повинні відповідати вимогам міжнародних морських конвенцій, прийнятих Україною, і задовольняти вимогам безпеки порту, навколишнього середовища, людського

життя і самого судна. Відсутність доказів вищевказаного, або наявність серйозних порушень положень міжнародних морських конвенцій, можуть стати причиною затримання судна, або сплати ним штрафу. Контрольний огляд суден з метою перевірки судових документів, установлення відповідності судовим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування судового екіпажу здійснюється службою капітана морського порту згідно з нормами КТМ України та Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 08 квітня 2013 року за № 632/23164.

Капітан морського порту Білгород-Дністровський має право заборонити експлуатацію судна, яке створює загрозу безпеці мореплавства і навколишньому середовищу, до усунення порушень вимог нормативних актів і приписів.

5.1.3. У разі виникнення необхідності підняття затонулого майна адміністрація Білгород-Дністровського морського порту організує проведення таких робіт. Капітан морського порту Білгород-Дністровський надає дозвіл на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту.

5.1.4. На підхідних каналах та внутрішній акваторії морського порту Білгород-Дністровський заборонена діяльність баз (пунктів) прокату маломірних човнів і гідроциклів, а також катання на різноманітних об'єктах, буксированих моторними засобами.

5.1.5. Крім вимог ОП, усі судна повинні керуватися і виконувати вимоги МПЗЗС-72.

5.1.6. Відсутність доказів відповідності суден вимогам міжнародних морських конвенцій, прийнятих Україною, вимогам безпеки порту, навколишнього середовища та людського життя, або наявність серйозних порушень, можуть стати причиною затримання судна, або сплати ним штрафу.

5.1.7. Невиконання вимог ОП тягне за собою накладення штрафу згідно чинного законодавства.

5.1.8. Відповідальність фізичних та юридичних осіб за порушення вимог, встановлених ОП, визначається уповноваженими посадовими особами відповідно до чинного законодавства України, з відповідним накладанням адміністративних стягнень.

5.2. Захід суден у порт і вихід їх із порту

Вхід суден до морського порту і вихід із порту визначається чинними ОП та Порядком оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762.

5.3. Прибуття суден у порт (оформлення приходу)

5.3.1. Капітан судна, що прямує в порт, безпосередньо або через агента, зобов'язаний надавати портовим властям інформацію про підхід судна, яка містить такі дані:

назву, позивний сигнал і прапор судна;

термінал призначення;

тип судна, код ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI);

найменування/прізвище, ім'я та по батькові судновласника;

порт виходу (попередній порт заходу);

назви 10 останніх портів, до яких заходило;

найбільшу довжину та ширину судна;

висоту борту судна;

фактичну осадку судна носом і кормою;

вантаж та його кількість;

кількість на борту пасажирів і членів екіпажу;

вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів, наявність і кількість твіндеків;

несправність суднових вантажних пристроїв (механізмів) і відсутність електроосвітлення, необхідного для забезпечення навантажувально-розвантажувальних робіт;

серйозних пошкоджень корпусу, механізмів або обладнання, недостатню керованість, що може істотно вплинути на безпеку плавання в порту;

найменування/прізвище, ім'я та по батькові агента;

потребу в бункері, прісній воді, постачанні тощо;

заявку на портові послуги;

очікуваний час приходу до місця приймання лоцмана;

заходи, передбачені в порту призначення або на якірній стоянці призначення (навантаження, розвантаження тощо);

заплановані обов'язкові перевірки, а також основні роботи з технічного обслуговування та ремонту, що мають здійснитися під час перебування у порту;

дату останньої перевірки інспекцією контролю держави порту, проведеної в рамках Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському (або в іншому) регіоні;

дату останньої перевірки інспекцією контролю держави прапора (для суден під Державним прапором України);

морські протести (у разі наявності);

судна, на які розновсюджуються вимоги Правила 2 Глави XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, додатково подають портовим властям інформацію стосовно заходів з морської охорони, зокрема встановлений на судні рівень охорони згідно з вимогами Кодексу ОСПЗ;

Судноплавна компанія, морський агент або капітан судна, що перевозить небезпечні або забруднюючі вантажі та прямує до морського порту або до місця якірної стоянки повідомляють портовим властям морського порту таку інформацію:

правильні транспортні назви небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН, клас безпеки;

кількість таких вантажів та їх розташування на борту, якщо вони перевозяться в одиницях перевезення вантажу, які відрізняються від цистерн, їх ідентифікаційний номер;

підтвердження, що інформація про небезпечні та забруднюючі вантажі, які перевозяться, та про їх розташування на судні знаходиться на борту;

контактні відомості судноплавної компанії, морського агента, адміністрації порту, іншої особи, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості вантажу, а також про заходи, які необхідно вжити у випадку надзвичайної ситуації.

Інформація, зазначена у цьому подається щонайменше за 24 години до очікуваного часу прибуття судна до морського порту Білгород-Дністровський або не пізніше часу, коли судно залишає попередній порт, якщо час плавання менше ніж 24 години. Якщо порт заходу невідомий або змінюється протягом плавання - як тільки ця інформація стане доступною.

Капітан судна повинен негайно інформувати портові власті про будь-яку зміну в інформації, повідомленій відповідно до цього додатку та несе особисту

відповідальність за несвоєчасне подання інформації або подання недостовірної інформації.

5.3.2. Захід суден у порт здійснюється цілодобово. Для планування технологічних «вікон» підйому моста, капітани суден особисто або через морського агента за 72 години мають надати попередню інформацію про час прибуття судна, вантаж та термінал призначення, з наступним уточненням щодо часу прибуття за 12 годин та 4 години до підходу до акваторії морського порту.

Плавання суден в акваторії порту здійснюється підхідними каналами, зазначеними в Додатку 2.

5.3.3. Не пізніше ніж за 4 години до підходу судна до місця приймання лоцмана капітан зобов'язаний повідомити уточнений час приходу судна у морський порт, вказавши у повідомленні очікувану на момент підходу судна осадку носом і кормою.

5.3.4. У разі зміни порту заходу (у наслідок переадресації судна) капітан зобов'язаний скасувати раніше подану морському порту заяву про підхід судна.

5.3.5. Прихід судна у морський порт Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» оформляється СКМП.

Прихід судна в порт оформлюється капітаном морського порту не більше ніж через 6 годин з моменту приходу судна за умови виконання прикордонних, митних, санітарних і карантинних процедур в установленому законодавством порядку.

Капітану морського порту подається капітаном судна (або агентом) Загальна декларація (General Declaration) з поміткою «Прихід/Arrival», суднова роль (Crew List), список пасажирів (Passenger List).

Капітан судна або агент забезпечує відповідність та достовірність заповнення Загальної декларації.

До початку навантажувально-розвантажувальних операцій усі судна, що прибули до порту, оглядаються уповноваженими особами СКМП (крім суден, відносно яких застосовується вільна практика) для встановлення факту відсутності в останньому рейсі таких порушень:

завантаження судна понад вантажну марку;

перевищення кількості людей на борту порівняно з кількістю людей, для яких передбачено рятувальні засоби;

перевищення кількості пасажирів на борту порівняно з кількістю, що зазначена у пасажирському свідоцтві;

крену судна (понад 5 градусів), а також диференту на ніс, якщо цей диферент не передбачений конструкцією судна або якщо варіант завантаження судна з диферентом на ніс не міститься в інформації з остійності судна;

ускладнення вільного доступу до рятувальних засобів, шляхів евакуації, мірильних трубок, пожежних кранів та водостічних отворів, а також засобів боротьби за живучість судна і місць посадки людей у рятувальні засоби, з причин неправильного розміщення палубного вантажу, тари, предметів суднового постачання та іншого майна;

невиконання вимог попередніх актів перевірки судна інспекторами контролю державою порту та Службою;

обставин, що перешкоджають безпечному руху суден у портових водах або діям в умовах аварійного забруднення чи загрози аварійного забруднення нафтою;

У разі виявлення порушень правил безпеки руху, перевезення пасажирів і вантажів, експлуатації судна та інших правопорушень з боку екіпажу судна, капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері морського та річкового транспорту в межах компетенції вживаються заходи, передбачені чинним законодавством.

Прихід у порт судна місцевого базування, місцевого плавання або маломірного (малого) судна оформлюється у порядку, встановленому Додатком 8

цих ОП.

Вихід та прихід гідрографічних (лоцмейстерських) суден у межах акваторії і підхідних каналах порту для відновлення роботи засобів навігаційного обладнання в штатному режимі здійснюється з дозволу капітана морського порту без оформлення приходу/виходу судна.

Під час заходів цим судном до акваторій морського порту у подальшому протягом календарного року капітан судна безпосередньо або через морського агента завчасно (за 6 годин або в разі переходу менше ніж 6 годин негайно після виходу з попереднього порту) надає капітану морського порту електронною поштою таку інформацію:

назва і прапор судна;

тип судна, номер ІМО;

найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації судновласника;

порт відходу (попередній порт заходу);

очікуваний час приходу на акваторію порту;

назви морських або річкових терміналів, до яких заходило судно під час рейсу;

найбільша довжина та ширина судна;

висота борту судна;

фактична осадка судна на прихід носом і кормою;

суднова роль та список пасажирів (у разі наявності);

вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів;

найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації морського агента;

потреба в бункері, прісній воді, постачанні тощо;

заявка на портові послуги (у разі наявності);

морські протести (у разі наявності).

У разі відсутності встановлених законодавством підстав для відмови у видачі дозволу на захід до порту капітан морського порту підтверджує дозвіл на захід цього судна засобами зв'язку.

5.3.6. Капітан судна (або морський агент) після приходу судна в порт подає капітану морського порту разом з документами, зазначеними у п. 5.3.5. цих ОП, оригінали та копії таких документів:

класифікаційне свідоцтво (Classification Certificate);

свідоцтво про реєстрацію (Ship's Registry Certificate);

міжнародне обмірне свідоцтво (Tonnage Certificate);

міжнародне свідоцтво про вантажну марку (Load Line Certificate).

Копії наданих документів зберігаються в Службі протягом 2 років.

Капітан судна повинен письмово повідомити капітана морського порту про будь-які несправності пристроїв чи вузлів і механізмів під час попереднього рейсу, що виникли на судні.

Капітани суден що мають обмеження району плавання, встановлені класифікаційними свідоцтвами, додатково пред'являють план попереднього рейсу, судновий журнал, інші документи, що підтверджують факт прямування судна установленим районом плавання.

Судна, щодо яких застосовується глава XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, підлягають контролю з боку Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» відповідно до правила 9 глави XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74.

Капітан судна відповідає за достовірність наданих документів та інформації.

5.3.7. Перелік документів, наведений у п. 5.3.6. не є обов'язковим для кожного конкретного судна і може змінюватися залежно від типу, призначення, району плавання судна та чинного законодавства держави прапора судна.

5.3.8. Судно, що прибуло у морський порт Білгород-Дністровський на буксирі і має на борту екіпаж, очолюваний капітаном, оформляє прибуття самостійно. В інших випадках прибуття буксированого каравану оформляє капітан судна-буксирувальника.

5.3.9. Судна, що беруть участь в аварійно-рятувальних роботах, повинні оформити прибуття по УКХ з СКМП.

5.3.10. Судна місцевого плавання, буксири портового флоту і судна які виконують днопоглиблювальні роботи на акваторії порту, які мають місячний дозвіл на право плавання у межах акваторії морського порту, можуть не оформляти прибуття при кожному заході у Порт, а лише повідомити СКМП по УКХ таку інформацію: час підходу, пункт призначення, кількість вантажу.

5.3.11. Морський агент завчасно подає головному диспетчерові заявку на надання портових послуг (постачання води, здачі льяльних, стічних, господарсько-фекальних вод, твердого сміття тощо).

5.3.12. Захід у морський порт Білгород-Дністровський рибальським суднам може бути дозволений лише Головною диспетчерською після погодження з відділом прикордонної служби, СМБ та інформування СКМП.

5.3.13. До початку вантажних операцій капітан судна зобов'язаний пред'явити представнику СКМП такі документи:

попередній вантажний план судна (у тому числі і з метою недопущення навантаження небезпечних вантажів, не пристосованих для сумісного перевезення);

вантажну декларацію, дані про вантаж і стан вантажу на момент завантаження, які надаються капітану судна як інформація про вантаж з метою його

безпечного морського перевезення;

у разі завантаження небезпечними вантажами – документ про відповідність (правило II-2 Таблиця 54.3 Конвенції СОЛАС-74);

у разі приймання навалочних вантажів – Свідоцтво про придатність судна для перевезення навалювальних вантажів;

у разі завантаження зерном – інформацію щодо остійності судна і завантаження зерном, а також Свідоцтво про придатність судна для перевезення зерна насипом (додається до Інформації з остійності судна і завантаження зерном);

у разі приймання вантажів, зазначених у додатку I до конвенції MARPOL, у паспорті безпеки повинні бути зазначені фізико-хімічні характеристики матеріалів, а також дані, що містяться в паспорті даних про безпеку матеріалів, відповідно до резолюції ІМО MSC.286 (86) прийнятої 5 червня 2009 року.

Відправник вантажу зобов'язаний надати капітану судна інформацію про вантаж та забезпечити відповідність вантажу задекларованій інформації, наданій капітану судна.

Для перевірки суден під українським прапором перед вантажно-розвантажувальними роботами залучаються посадові особи СПБ відповідної кваліфікації.

5.3.14. У разі необхідності прибуття суден, що стоять на якірних стоянках оформляється морськими агентами у приміщенні СКМП.

Завірення Реєстру суднових журналів, суднові, машинні та інші журнали, видача довідок для оформлення Морського протесту здійснюються у приміщенні СКМП.

5.4. Вихід суден з морського порту

5.4.1. Підготовка до виходу

5.4.1.1. Вихід суден із морського порту Білгород-Дністровський здійснюється цілодобово.

Дозвіл на вихід судна з порту надає капітан морського порту відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952, та після перевірки судових документів, зазначених у п. 4.3 розділу IV цього Порядку, за умови позитивних результатів контролю судна, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море.

5.4.1.2. Відповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, кодексів, національних правил та інших нормативних документів з питань забезпечення безпеки мореплавства, охорони життя людини на морі та запобігання забрудненню навколишнього середовища перевіряється Службою капітана морського порту, як правило, за 2-3 доби до виходу судна із порту або заздалегідь, якщо стоянка судна в порту становить менше доби. Результати перевірки оформляються актами за формою «А» та, у разі виявлення зауважень – за формою «В».

Готовність судна до виходу у море перевіряється СКМП порту після завершення вантажних операцій і закріплення вантажу, після чого оформляється дозвіл на вихід у море.

5.4.1.3. Капітани суден, що вирушають у закордонне плавання, через агентуючі фірми інформують СКМП про готовність судна до виходу у море не пізніше ніж за 2 години до початку роботи на судні прикордонних і митних контролюючих органів.

У разі затримки початку маневрених операцій більш ніж на 30 хвилин від заявленого часу з вини судна або відмови капітана від швартування, перешвартування чи відшвартування судна, після надання ним заяви про готовність судна до виконання названих операцій, морський лоцман і буксири, виділені для

забезпечення цих операцій, можуть бути відкликані. За таких умов заявка на них слід подавати повторно. При цьому за марний виклик стягуються лоцманський збір і плата за фактично відпрацьований буксирами, на підставі відповідних договорів, час згідно із затвердженими тарифами (окрім випадків, коли гідрометеорологічні умови змінилися після виходу буксирів з базового причалу до місця виконання робіт, що не дозволяє виконати швартовну операцію безпечно).

5.4.1.4. Вихід судна оформляється, як правило, за 2–3 години до його виходу з морського порту після завантаження і закріплення вантажу і після виконання необхідних процедур встановлених чинним законодавством України та уповноваженими органами.

Вихід з порту судна місцевого сполучення, тривалість стоянки якого не перевищує 12 годин, допускається оформляти з дозволу капітана морського порту одночасно з оформленням приходу його в порт.

5.4.1.5. Вихід судна з морського порту Білгород-Дністровський без дозволу капітана морського порту, оформлення відходу СКМП забороняється.

Капітан морського порту не дозволяє капітанові судна закордонного плавання виходити з акваторії морського порту без відмітки митного органу в загальній декларації.

Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід судна з порту в разі:

- 1) порушення вимог до судових документів;
- 2) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;
- 3) непридатності судна до плавання, а саме:

- наявності крену судна (понад 5 градусів), а також диференту на ніс, якщо цей диферент не передбачений конструкцією судна або якщо випадок завантаження судна з диферентом на ніс не міститься в Інформації з остійності судна;

- ненадійного кріплення палубного вантажу;

4) порушення вимог щодо його завантаження, а саме:

- завантаження судна понад вантажну марку;
- перевищення кількості людей на борту порівняно із кількістю людей, для яких передбачено рятувальні засоби;

5) порушення вимог щодо укомплектування судна екіпажем або наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, а саме:

- відсутності у членів екіпажу судна відповідних чинних кваліфікаційних документів;
- неуккомплектованості екіпажу відповідно до свідоцтва про мінімальний склад екіпажу, за якого допускається вихід судна в море;
- перевищення кількості пасажирів на борту порівняно з кількістю, зазначеною у пасажирському свідоцтві;
- ускладнення вільного доступу до рятувальних засобів, проходів, мірильних трубок, пожежних кранів та водостічних отворів, а також засобів боротьби за живучість судна і місць посадки людей у рятувальні засоби, через неправильне розміщення палубного вантажу, тари, предметів суднового постачання чи іншого майна;
- відсутності повного комплекту аварійного майна, протипожежних і рятувальних засобів відповідно до встановлених норм;
- відсутності або несправності суднового водяного протипожежного обладнання, засобів локалізації аварійних розливів нафти, передбачених судновими документами;
- наявності обставин, що перешкоджають безпечному руху суден у портових водах, в тому числі у разі необхідності усунути аварійне забруднення чи наявності загрози аварійного забруднення нафтою;
- неготовності екіпажу до боротьби за живучість судна;

- невідповідності району й умов плавання запланованого рейсу обмеженням, зазначеним у суднових документах;
- некомплектності або несправності апаратури ГМЗЛБ;
- відсутності або несправності магнітних компасів, гірокомпаса, ехолота або радіолокаційних станцій та відсутності чинної таблиці девіації магнітного компаса;
- наявності навігаційних або гідрометеорологічних обставин, що перешкоджають виходу судна з порту;
- неможливості забезпечення евакуації людей із суднових приміщень;
- відсутності повного комплекту аварійного майна, протипожежних і рятувальних засобів відповідно до встановлених норм та транспортних небезпек вантажу, зазначених у документах про вантаж;
- відсутності лоцмана на борту судна, якщо лоцманське проведення для відповідного судна є обов'язковим.

Про затримку судна морський агент негайно повідомляє судовласника.

Уповноважена особа СКМП під час оформлення виходу суден має перевірити правильність введення інформації до суднового обладнання АІС, пов'язаної з рейсом, звіряючи дані з фактичним станом завантаження судна, відповідність інформації щодо рейсу, відображати результати перевірки суднової АІС (пункт 6.3 Рекомендацій з експлуатаційних вимог до універсальної суднової системи АІС, прийнятих резолюцією Комітету з безпеки на морі ІМО MSC.74(69) від 12 травня 1998 року).

5.4.2. Оформлення відходу

5.4.2.1. Капітан судна повинен сповістити капітана морського порту про запланований вихід судна з порту завчасно, але не пізніше ніж за 6 годин до запланованого часу виходу.

Якщо термін дії пожежного свідоцтва судна під Українським прапором закінчується, капітан цього судна повинен самостійно або через агентуючу фірму,

не пізніше ніж за добу до виходу, повідомити Службу пожежної безпеки (СПБ) адміністрації Білгород-Дністровського морського порту про майбутній вихід судна у рейс, для здійснення перевірки готовності плавзасобу до виходу на предмет забезпечення вибухопожежної безпеки та одержання Свідоцтва пожежної охорони на вихід судна у море. Послуги з оформлення Свідоцтва оплачуються за чинними у порту тарифами.

5.4.2.2. Для одержання дозволу на вихід з морського порту капітан судна повинен надати інспектору СКМП:

Загальну декларацію з поміткою «Відхід/Departure»;

суднову роль;

кваліфікаційні документи членів екіпажу (у разі змін з моменту приходу);

список пасажирів (за наявності);

копію виконавчого вантажного плану судна;

схему розміщення вантажу, у разі завантаження вантажів, які потребують кріплення (може бути надана в електронному вигляді);

розрахунок остійності та повздожньої міцності корпусу судна протягом усього рейсу;

розрахунок і схему кріплення палубних і великовагових вантажів;

для суден під українським прапором – Свідоцтво пожежної охорони.

Надані документи завіряються капітаном судна і зберігаються в СКМП протягом 2 років.

До оформлення виходу судна уповноваженою особою СКМП додатково перевіряється план переходу та наявність прогнозу погоди по запланованому маршруту переходу.

Якщо судно одержало пошкодження під час рейсу або стоянки у морському порту, при оформленні відплиття воно зобов'язане пред'явити документи класифікаційного товариства, що підтверджують його морехідний стан.

5.4.2.3. Капітан буксирного судна, що здійснює буксирувальну операцію з виходом за межі акваторії морського порту, у зв'язку з майбутнім виходом з морського порту разом з буксированим об'єктом, незалежно від його прапора, звертається до СКМП за дозволом на вихід з морського порту за 24 години до запланованого виходу.

Власники суден що буксируються або інших буксированих об'єктів перед буксированням до його початку надають капітанові морського порту такі відомості:

повні дані про об'єкт що буксирується (назва, тип, довжина, ширина, осадка);

назва судна-буксирувальника, прапор, ідентифікаційний номер ІМО, потужність головного двигуна, довжина буксирного троса (повна на лебідці), тип і діаметр (окружність) тросу;

план переходу, затверджений судновласником, погоджений капітаном порту і підписаний капітаном судна-буксирувальника;

при буксированні законвертованого об'єкта слід надати акт конвертування та дозвіл класифікаційного товариства на буксировання.

5.4.2.4. Щомісяця судна портового флоту та інші судна допоміжного флоту сторонніх організацій підлягають контрольному огляду СКМП згідно з графіком. Акт огляду є підтвердженням права цих суден на роботу в акваторії морського порту на термін один місяць, якщо не має зауважень стосовно судових документів, документів екіпажу, стану судна та його обладнання.

Оформлення прибуття/відходу здійснюється у порядку, визначеному керівними та нормативними документами.

5.4.2.5. Усі судна місцевого плавання, які здійснюють часті рейси і мають короткочасні стоянки у морському порті підлягають контрольному огляду СКМП один раз на місяць.

Оформлення приходу/відходу здійснюється у порядку, визначеному керівними та нормативними документами.

5.4.2.6. Суднам, що виходять в закордонний рейс, видається дозвіл на вихід (Port Clearance Certificate).

Суднам, що виконують каботажні рейси Капітан морського порту підтверджує дозвіл на вихід з морського порту штампом виходу, який ставить на суднову роль.

Дозвіл на вихід є дійсним протягом 24 годин.

Якщо з будь-яких причин судно затримується в морському порту понад встановлений термін (24 години), капітан судна зобов'язаний сповістити про це СКМП і знову оформити відход.

Оформлення відходу може не здійснюватися за розпорядженням капітана морського порту у разі, якщо судно виходить з морського порту за стихійних обставин або для надання термінової допомоги судну і людям, які зазнають лиха.

У такому випадку капітан судна повинен повідомити капітана морського порту про фактичний вихід судна усіма доступними засобами.

Для тимчасового виходу судна з порту у зв'язку з дією непереборної сили, стихійним лихом, а також з метою рятування людей наявність дозволу митного органу не обов'язкова. Про такі події інспектор портового нагляду негайно інформує митний орган.

У разі якщо після оформлення відходу відбулися зміни складу екіпажу або технічного стану судна капітан судна повинен повідомити про ці зміни капітана морського порту і поновити оформлення відходу.

Якщо судновими документами встановлено обмеження щодо району плавання судна, погодних або інших умов, капітан морського порту видає дозвіл на вихід судна з урахуванням таких обмежень, при цьому капітан судна забезпечує виконання встановлених обмежень під час рейсу.

5.4.2.7. Морський агент не пізніше ніж за 30 хвилин повідомляє змінному диспетчеру передбачуваний час закінчення оформлення виходу і час готовності судна до приймання лоцмана.

Черговий диспетчер, виходячи з готовності лоцмана і буксирів, через морського агента оповіщає капітана судна про час прибуття лоцмана на борт, інформує СКМП про майбутню операцію.

5.4.2.8. Дозвіл на вихід із порту суден, що оформили відхід, надає СКМП по УКХ-радіостанції після погодження з черговим диспетчером.

5.4.2.9. Капітани суден, що прибувають у морський порт Білгород-Дністровський для завантаження або часткового відвантаження зернових, сипучих і навалочних вантажів, до початку вантажних операцій повинні надати СКМП вантажний план (на момент завершення завантаження чи часткового відвантаження судна), який має відповідати одному з варіантів завантаження згідно з інформацією про остійність судна під час перевезення зернових чи навалочних незернових вантажів. Інформація про остійність судна повинна бути завірена (підпис і печатка) Класифікаційним товариством.

Судну, на якому відсутня інформація про остійність під час перевезення зернових, сипучих і навалочних вантажів або якщо така інформація не завірена відповідним Класифікаційним товариством, відхід може бути дозволено після укладання вантажного плану Класифікаційним товариством, яке робить на ньому відповідну відмітку.

5.4.2.10. До виходу судна у море його адміністрація повинна надати СКМП розрахунок остійності судна, діаграму статичної остійності із зазначенням виправленої і допустимої метацентричних висот.

В разі оформлення виходу у море буксирних караванів у складі буксирів та об'єктів, що буксируються (включаючи законвертовані об'єкти) для міжпортового

(морського) перегону, їх власники або представники (агенти) для отримання дозволу на вихід з порту повинні надати в СКМП наступні документи:

свідоцтва на об'єкт, що буксирується, видані Державою прапору та класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться об'єкт, що буксирується (копія залишається в СКМП);

свідоцтва на буксири, видані Державою прапору та класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходяться буксири (копії залишаються в СКМП);

обґрунтування разового перегону, обчисленого та складеного для об'єкту, що буксирується, яке повинне бути схвалене класифікаційним товариством;

свідоцтво на разовий перегін, видане класифікаційним товариством (копія залишається в СКМП);

акт засвідчення придатності об'єкту до буксировки, виданий класифікаційним товариством (копія залишається в СКМП);

розпорядження з визначенням керівника буксирної операції, розподілом обов'язків та відповідальності між буксирами;

акт приймання об'єкту для буксирування морем, складений капітанами буксирів (копія залишається в СКМП);

схема буксирної лінії, схвалена регістром судноплавства України (залишається в СКМП);

Інспекторами СКМП проводиться зовнішній огляд об'єкту, що буксирується, на відповідність «Плану перегону».

Дозвіл на вихід з морського порту Білгород-Дністровський буксирного каравану, за умови пред'явлення зазначених вище документів, надається тільки після отримання інспектором СКМП сприятливого прогнозу погоди.

5.4.2.11. Послуги, що надаються СКМП з оформлення приходу, відходу суден, перевірки їх відповідності міжнародним конвенціям, оплачуються за

чинними тарифами, затвердженими у встановленому законодавством України порядку.

5.4.2.12. Відхід суден оформляється на постах СКМП капітанами суден або морськими агентами.

Відхід службово-допоміжних і маломірних суден, а також пасажирських катерів, які здійснюють плавання в акваторії порту Білгород-Дністровський, оформляється СКМП таким чином: у період їх роботи або навігації ці судна щомісячно перевіряються СКМП з обов'язковим складанням акта перевірки за формою, затвердженою Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952.

Вихід у море планується Головною диспетчерською адміністрації морського порту Білгород-Дністровський та погоджується зі СКМП.

5.4.3. Загальний порядок заходу суден у порт і виходу їх із порту

5.4.3.1. Капітани усіх суден під час плавання у акваторії морського порту Білгород-Дністровський зобов'язані дотримуватися вимог цих Обов'язкових постанов.

5.4.3.2. Для заходу суден у морський порт Білгород-Дністровський і виходу їх із морського порту Білгород-Дністровський призначаються:

підхідний канал Дністровсько-Цареградського гирла протяжністю 1,5 милі завширшки 80 м;

підхідний Дністровсько-Лиманський канал протяжністю 15 км і завширшки 60 м.

Прохідну осадку суден на підхідних каналах визначає інспектор СКМП за 4 рази на добу після отримання інформації про рівень води з урахуванням гідрометеорологічних факторів, конкретних навігаційних умов та типу операцій, які належить здійснити.

Порт приймає судна з осадкою, оголошеною капітаном морського порту. Розміри суден не повинні перевищувати: довжина - 140 м, ширина - 20 м, висота щогол не більше як 28 м від ватерлінії.

Заведення суден у Дністровсько-Лиманський канал, що веде у порт, здійснюється підхідним каналом Дністровсько-Цареградського гирла.

Через гирло перекинуто міст з підйомним прогоном. Максимальна висота, на яку піднімається прогін — 29 м від рівня води (рівень води у Дністровському лимані може коливатися у межах 0,5 м). Проходження судна під мостом слід попередньо узгоджувати по телефону чи УКХ-радіотелефону зі СКМП, диспетчерською службою, інспектором СКМП портопункту Бугаз.

Примітка. Висота залізничного моста від рівня води у районі судноплавного прогону без його підняття становить 8 м.

Рух суден підхідними каналами до морського порту Білгород-Дністровський і портового пункту Бугаз здійснюється цілодобово.

Пасажирські катери, судна на підводних крилах, шхуни, човни тощо повинні здійснювати своє плавання поза межами Дністровсько-Лиманського каналу і не перетинати шлях транспортним суднам по курсу судна.

Ловити рибу і ставити рибальські сіті у 100-метровій зоні з обох боків траси підхідного каналу заборонено. Проведення суден підхідними каналами здійснюється за видимості не менше як 1000 м.

Проведення суден здійснюється лише в одному напрямку - при заходженні у порт чи при виході з порту. Обгін суден на каналах забороняється.

Загальна протяжність проведення підхідними каналами порту становить 10 миль.

Швидкість руху суден каналами не повинна перевищувати 7 вузлів.

Малотоннажні судна і буксирні каравани завжди зобов'язані поступатися дорогою транспортним суднам, які прямують каналами, і завчасно виходити за межі каналу.

Під час плавання каналами якорі на суднах мають завжди перебувати у стані готовності до негайної віддачі. Враховуючи складні навігаційні, гідрологічні умови плавання, наявність залізничного моста та з метою попередження аварійних випадків, можливого пошкодження суднами моста, слід дотримуватися таких правил.

На судні, що готується до виходу у море, оформлення портових формальностей має бути завершено за 2 години до підняття моста за графіком.

Судно не повинно виходити з порту до отримання від диспетчерської служби інформації, що підтверджує точний час підйому моста, не пізніше ніж за 1 годину 30 хвилин до виходу з порту. Якщо судно за 1 годину до підняття моста не увійшло у канал для виходу із порту, проведення скасовується.

Кількість суден для проведення визначає диспетчер порту за погодженням із старшим лоцманом, а у разі його відсутності – із черговим лоцманом, керуючись конкретними обставинами (метеопрогноз, тип та технічні особливості судна, час руху судна каналом, час, впродовж якого судноплавний прогін моста знаходиться у піднятому положенні).

Рух транспортних суден каналами є одностороннім, обов'язково на борту судна має бути присутній лоцман.

Проведення транспортних суден здійснюється при швидкості вітру до 12 м/сек.

На випадок непередбачуваного не підняття моста (з технічних причин, через метеоумови, тощо) диспетчерська служба зобов'язана негайно надати у розпорядження лоцмана два буксири для розвороту судна перед мостом і повернення його у порт.

Ставати на якорі суднам у районі моста заборонено.

При підході транспортних суден до залізничного моста маневрування і

швартовні операції в акваторії портопункту Бугаз здійснювати заборонено.

Проведення суден при швидкості течії з боку лиману понад 4 вузли забороняється.

При плаванні Дністровсько-Лиманським каналом між буями № 33-35 у районі газогону між точками:

46°10'14,76"N 30°23'22,84" E;

46°10'13,53" N 30°23'20,68" E

за 100 м до і 100 м після газогону суднам забороняється кидати якорі або волочити їх по дну каналу.

Лоцманське проведення суден в Білгород-Дністровському порту є обов'язковим. Захід суден у порт, вихід їх із порту і перешвартування у порту здійснюються цілодобово і лише під проведенням морського лоцмана.

Виняток становлять:

гідрографічні (лоцмейстерські) судна державної установи «Держгідрографія»; судна Збройних Сил України, Морської охорони Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій;

судна місцевого базування, яхти та судна валовою місткістю 500 одиниць і менше;

судна, визначені у відповідних Правилах плавання, затверджених в установленому порядку Міністерством інфраструктури України, як такі, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення та (або) не підлягають обов'язковому лоцманському проведенню.

Для лоцманських катерів, прогулянкових некомерційних суден вхід і вихід із порту допускається без морського лоцмана за обов'язковим контролем СКМП. Під час заходу судна в акваторію, обмежену гідротехнічними спорудами морського порту, СКМП надає дозвіл на вхід у морський порт лише після погодження з приймаючою стороною.

5.4.3.3. Капітан судна (заявкою через морського агента) замовляє морського лоцмана за 45 хвилин до повної готовності судна до швартовних операцій через Головну диспетчерську адміністрації морського порту Білгород-Дністровський.

Позивний диспетчерської служби – «Радіо-1» (048-49-63-110).

Позивний Служби капітана морського порту – «Радіо-2» (048-49-2-86-45).

Позивний Служби капітана морського порту портопункту Бугаз — «Затока-радіо» (0-48-49-71-546).

5.4.3.4. За 30 хвилин до виконання швартовних операцій капітан судна через морського лоцмана викликає буксирне забезпечення по каналу 16 УКХ.

Необхідна кількість та потужність буксирів для швартовних операцій визначається капітаном судна та узгоджується лоцманом у кожному конкретному випадку залежно від обставин і на підставі ОП у частині, що стосується мінімальної кількості і потужності буксирів для швартовних операцій суден у морському порту (Додаток № 4).

5.4.3.5. Для суден, які прямують з моря до причалу, місце зустрічі морських лоцманів знаходиться у точці: приймальний буй № 1, розташований за координатами 46°04,6' N 30°30,4' E.

За несприятливих гідрометеорологічних умов місце приймання/висадки морських лоцманів може змінюватися за погодженням із капітаном судна, морським лоцманом, СКМП і капітаном плавзасобу, що обслуговує морського лоцмана. Морський лоцман може доставлятися та зніматися з судна різними плавзасобами, які обладнані засобами безпеки висадки/прийому морського лоцмана, залежно від гідрометеорологічних умов.

5.4.3.6. Плавання у аквіторії порту службово-допоміжних, маломірних суден і пасажирських катерів регламентується «Порядком плавання суден в акваторії

морського порту Білгород-Дністровський» (п. 5.4.4) та «Правилами плавання малих/маломірних та спортивних суден» (Додаток 8).

5.4.3.7. Незалежно від наявності права самостійного плавання, за вказівкою СКМП, капітани усіх суден, за винятком пасажирських катерів, СПК і маломірних суден, зобов'язані взяти морського лоцмана, якщо в обстановці акваторії порту відбулися зміни.

5.4.3.8. Швартування, перешвартування та відшвартування суден із виведеними з експлуатації головним двигуном, рульовим чи якірним пристроями здійснюється лише після погодження зі СКМП, обов'язково фіксується у лоцманській квитанції і оплачується за збільшеними на 50% зборами та платами за надані послуги морського лоцмана, а також інші фактичні витрати.

5.4.3.9. Перед прибуттям судна до морського порту Білгород-Дністровський і виходом його у рейс капітан повинен переконатися у відсутності на борту свого судна сторонніх осіб і повідомити про це прикордонним властям.

5.4.3.10. Судна, які мають на борту вибухонебезпечні і вогненебезпечні вантажі, зобов'язані стати на якір у зазначене СКМП місце, до отримання розпоряджень адміністрації морського порту. Ці судна у в акваторії порту зобов'язані тримати піднятими на видному місці вдень – прапор «БРАВО»; уночі – червоний вогонь, видимий довкола по всьому горизонту (дальність видимості не менше як 3 милі).

5.4.4. Порядок плавання суден в акваторії морського порту Білгород-Дністровський.

5.4.4.1. Режим плавання

5.4.4.1.1. Під час плавання у акваторії порту судна повинні дотримуватися МПЗЗС-72 та п. 5.4.4. цих ОП.

5.4.4.1.2. Плавання усіх суден у акваторії порту може здійснюватися тільки з дозволу СКМП.

5.4.4.1.3. Заборонено плавання суден і виконання швартовних операцій, якщо не готовий до роботи головний двигун (за винятком перетягування суден на швартовних кінцях уздовж причалу).

У разі необхідності, згідно заявлення від терміналу, капітан морського порту розглядає можливість перешвартування судна, його розкантування, виходу на якірне місце, враховуючи при цьому ТТД судна, погодні умови, пору доби.

5.4.4.2. Плавання суден

5.4.4.2.1. Порядок руху суден підхідними каналами визначає СКМП.

5.4.4.2.2. Рух підхідним каналом є одностороннім.

Під час плавання у акваторії порту та швартовних операціях усі судна несуть вахту на УКХ-радіо, канал 16.

5.4.4.2.3. Заходити у порт чи виходити із порту при видимості до 1000 м – заборонено.

5.4.4.2.4. Обгін в акваторії морського порту Білгород-Дністровський заборонено.

5.4.4.2.5. Судна, що прямують на швартування до причалів, повинні бути готові до негайної віддачі якоря при виникненні критичної ситуації.

5.4.4.2.6. Усім суднам на ходу заборонено тримати виваленими за борт стріли, крани, парадні трапи, шлюпки та інші предмети (за винятком лоцманських трапів). Ця заборона поширюється також на морський борт ошвартованих суден.

Судна, які мають будь-які види воріт і лацпортів, під час руху повинні тримати їх зачиненими і закріпленими по-похідному. Ворота і лацпорти дозволяється відчиняти тільки після ошвартування судна до причалу, так само і відхід судна дозволяється розпочинати тільки після закриття і закріплення воріт та лацпортів по-похідному.

5.4.4.2.7. Рухаючись поблизу суден, що стоять біля причалів або на якорі, місць проведення підводних і водолазних робіт, слід знизити швидкість до мінімальної, яка б забезпечувала керованість судна за таких умов плавання. Якщо технічної можливості рухатися з такою швидкістю немає, судно повинно рухатися на буксирі.

5.4.4.2.8. Плавання суден з динамічними принципами підтримки на внутрішній акваторії морського порту дозволяється лише у водотоннажному стані. На решті акваторії морського порту та Зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту, залежно від конкретних умов і обставин та з дозволу СКМП – у неводотоннажному стані по рекомендованих шляхах або погоджених маршрутах, при цьому швидкість і маршрут мають бути погоджені з СКМП до початку руху.

5.4.4.2.9. Вимога щодо обмеження швидкості не поширюється на судна, що вирушають для участі в аварійно-рятувальних операціях, а також на кораблі і судна прикордонної служби, ВМСУ, митної служби, що виконують спеціальні завдання. Але при цьому вони не повинні створювати небезпеки для інших суден і об'єктів.

5.4.4.2.10. Будь-яке судно, що здійснює плавання акваторією морського порту, зобов'язане на вимогу СКМП, кораблів і суден прикордонної служби, ВМСУ, митної, санітарно-карантинної служб, СМБ наскільки це безпечно, зупинитися або знизити швидкість і, у разі необхідності, прийняти до борту шлюпку чи катер з представниками цих служб.

5.4.4.2.11. Суднам, що не мають УКХ-радіостанцій, плавання підхідними каналами порту не дозволяється.

VI. Райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, які звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

6.1. Райони обов'язкового лоцманського проведення та організація лоцманського обслуговування встановлені Переліком районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 04 вересня 2013 року № 662, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 12 вересня 2013 року за № 1575/24107.

6.2. Лоцманське проведення здійснюють морські лоцмани, які працюють у лоцманському підприємстві, дозвільний порядок руху і стоянки суден відповідно до графіка руху і розставляння суден в морському порту. Морський лоцман зобов'язаний вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, Обов'язкових постанов й інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а у разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог державного морського лоцмана – негайно сповістити про це капітану морського порту.

6.3. Лоцманські послуги надаються в порядку, передбаченому Положенням про морських лоцманів, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 08 травня 2013 року № 292, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 10 червня 2013 року за № 920/23452.

6.4. Лоцманське проведення в акваторії, обмеженій гідротехнічними спорудами, є внутрішньопортовим.

VII. Опис зони дії системи управління рухом суден і організація порядку руху суден у цій зоні

Пост регулювання руху суден в морському порту Білгород-Дністровський відсутній

VIII. Правила стоянки суден, включно з координатами місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування

8.1. Стоянка суден на рейді

8.1.1. Стоянка суден на рейді здійснюється на зовнішніх і внутрішніх рейдах морського порту в районах якірних стоянок.

Постановка суден на якірних стоянках здійснюється так, щоб корпус судна не виходив за межі району якірної стоянки.

8.1.2. Постановка судна на якір або зміна місця стоянки судна здійснюється на підставі графіку розставлення і руху суден в морському порту, який затверджує капітан морського порту.

Якщо капітан судна вважає, що місце якірної стоянки не безпечно, то він повинен сповістити про це капітана морського порту. У такому разі судну має бути вказане інше місце, що забезпечує безпечну стоянку судна. У разі, якщо безпечну стоянку судна в морському порту забезпечити неможливо, таке судно повинне вийти за межі морського порту.

8.1.3. Стоянка суден в акваторії морського порту здійснюється на внутрішній якірній стоянці і у причалів морського порту.

У районі між буями № 33-35 між точками:

46°10'14,76"N 30°23'22,84" E;

46°10'13,53" N 30°23'20,68" E

за 100 м до і 100 м після газогону суднам забороняється кидати якорі або волочити їх по дну каналу.

8.1.4. Не допускаються постановка на якір, ловля риби придонними знаряддями лову, підводні і днопоглиблювальні роботи, вибухові роботи і плавання з витравленою якір-ланцюгом.

8.1.5. Використання на судах і інших плавучих об'єктах вогнів, які можуть бути помилково прийняті за навігаційні вогні, не допускається.

8.1.6. У темний час доби на судні, що стоїть на якорі, включається штатне зовнішнє освітлення.

Судно, що стоїть на рейді із заведеними з корми якорями, окрім вогнів і знаків, передбачених МПЗЗС-72, несе в темний час доби білий вогонь, а у світлий час доби - червоний прапор, спущені з корми у якірного ланцюга на половину висоти надводного борту судна.

8.1.7. При постановці на якір несамохідних плавучих засобів або суден з несправними якірними пристроями і/або головними двигунами буксирний супровід таких плавучих засобів або суден повинен забезпечувати їх безпечну стоянку а також безпечне виведення плавучих засобів або суден з морського порту або постановку їх до причалу або на інше якірне місце у разі небезпечних гідрометеорологічних умов.

8.2. Стоянка суден біля причалів.

8.2.1. Загальні положення

8.2.1.1. Під час підготовки причалу до швартовки судна :

забезпечується достатня вільна довжина причалу для швартовки судна;

причал звільняється від вантажів, устаткування і інших предметів, що заважають нормальній швартовці (відшвартовке);

припиняються роботи і рух усіх видів транспорту в зоні швартовки;

у темний час доби забезпечується освітлення причалу.

Освітлення на причалах, біля яких стоять і до яких мають швартуватися судна, у темну пору доби повинно складати не менше 25 лк згідно вимог НПАОП 63.22-1.04-88 «Правила безпеки труда в морских портах». Відповідальність за освітлення причалу несе адміністрація перевантажувального комплексу.

8.2.1.2. Усі причали морського порту Білгород-Дністровський мають зовнішню розмітку, що визначає їхні межі. Крім того, на кожній швартовній тумбі зазначені відстані у метрах до найближчих швартовних тумб. Двометрова (від кордону) смуга причалу повинна бути вільною від вантажів і сторонніх предметів для забезпечення безпечної роботи берегових матросів при швартовних операціях.

8.2.1.3. Вільна довжина причалу, призначеного для швартування має бути не менше як 110 % максимальної довжини судна, що швартується. Місце швартування удень позначається двома (ніс – корма) червоними прапорами, уночі – ліхтарями. Якщо таких сигналів немає, причал вважається не підготовленим до швартування.

У зимовий період:

прикордонна частина причалу при наявності снігу або ожеледиці повинна бути посипана піском;

до підходу судна лід у причальній зоні повинен бути зламаний, крижаний припай відколотий від причалу буксирами або криголамом.

Про готовність причалу диспетчер (стивідор) терміналу повідомляє змінному диспетчеру адміністрації морського порту.

Перевірку причалу щодо готовності прийняття судна здійснює інспектор СКМП. За готовність причалу до прийняття судна відповідає портовий оператор.

8.2.1.4. Під час швартування, розкантування і відшвартування суден на причалі повинні перебувати лише представник перевантажувального комплексу, представник СКМП і бригада швартувальників на чолі з керівником швартовними операціями, які прибувають на причал за 20 хвилин до початку швартовних робіт, при цьому місце швартування визначають швартувальники.

8.2.1.5. Швартування, розкантування суден до не підготовлених належним чином причалів забороняються.

8.2.1.6. Капітани усіх суден зобов'язані стежити за тим, щоб вихідні отвори із корпусу судна для пару і води були ретельно закриті щитками або парусиною.

На суднах, що стоять біля причалів, проводити забортні роботи з боку моря заборонено.

Спускати із пришвартованих біля причалів порту суден допоміжні, рятувальні та інші суднові плавзасоби і переміщати їх по акваторії морського порту можна лише після погодження із СМБ та СКМП.

8.2.1.7. Усі заяви щодо пошкодження судна під час швартовних чи вантажних операцій капітан судна повинен подати адміністрації БДФ ДП «АМПУ» та власнику терміналу не пізніше як протягом 8 годин після такого випадку. Якщо судно виходить з морського порту раніше, претензія повинна бути пред'явлена заздалегідь. Після закінчення 8-годинного терміну Білгород-Дністровська філія ДП «АМПУ» претензій не приймає і відповідальності за пошкодження не несе.

8.2.1.8. Самостійне (без морського лоцмана на борту) переставлення від причалу до причалу, а також перетягування уздовж причалу на швартовних кінцях дозволяється таким суднам:

несамохідним (баржам, ліхтерам тощо);

валовою місткістю до 500 т;

портового флоту;

гідрографічним (лоцмейстерським) суднам державної установи «Держгідрографія»;

суднам Збройних Сил України, Морської охорони Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій;

суднам місцевого базування та яхтам;

суднам, визначеним у відповідних Правилах плавання, затверджених в установленому порядку Міністерством інфраструктури України, як такі, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення та (або) не підлягають обов'язковому лоцманському проведенню.

Перетягування суден дозволяється за умови, що відбійні пристрої на причалах не будуть пошкоджені.

У разі пошкодження відбійного пристрою, капітан судна (або через морського агента) повинен негайно повідомити про цей випадок адміністрації терміналу, адміністрації Білгород-Дністровського морського порту та в СКМП.

8.2.1.9. Іншим суднам самостійне перетягування на швартовних кінцях дозволяється лише на відстань не більшу за довжину корпусу судна після попереднього узгодження порядку перетягування з СКМП. При цьому на причалі обов'язково мають бути присутні представники СКМП і перевантажувального комплексу.

8.2.1.10. Якщо необхідно переставити, розкантувати судно, морський термінал має письмово повідомити змінного диспетчера до 11:00 години передпланової доби про майбутній час операції. Про готовність судна до переставлення капітан судна через морського агента сповіщає змінного диспетчера та СКМП.

8.2.1.11. Перешвартування, розкантування і перетягування суден можуть здійснюватися за таких умов:

судна у баласті і судна, що мають на борту не більше як 20 % вантажу від дедвейту перешвартовуються, розкантовуються при силі вітру до 12 м/сек;

переставлення, розкантування суден з неробочими головними двигунами або рульовим чи якірним пристроями здійснюються лише у світлі години доби при силі вітру до 10 м/сек;

переставлення пневмоперевантажувачів, плавкранів і несамохідних плаводениць ПТФ здійснюється при гідрометеоумовах, передбачених документами класифікаційного товариства, у будь-яку пору доби при достатньому буксирному забезпеченні;

швартування суден лагом здійснюється при силі вітру до 12 м/сек або видимості не менше ніж 500 м за згодою обох капітанів і за умови відсутності на борту вибухонебезпечних і легкозаймистих вантажів.

8.2.1.12. Письмова заява на ім'я капітана морського порту на дозвіл робіт на судні, що потребують виведення з експлуатації головного двигуна, рульового чи якірного пристроїв має бути попередньо погоджена з головною диспетчерською Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», терміналом (портовим оператором), СПБ і СМБ, містити чітко зазначений час початку і закінчення робіт. Дозвіл на одночасне проведення таких робіт не може бути наданий кільком суднам, а лише одному.

8.2.1.13. У разі виникнення аварійних ситуацій усі буксирні судна, що перебувають у порту, переходять в оперативне підпорядкування адміністрації Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» і виконують її розпорядження.

8.2.1.14. У разі отримання несприятливих прогнозів погоди СКМП зобов'язана попередити про це усі судна, що стоять у морському порту. Оповіщення здійснюється у такий спосіб:

судна, що стоять на рейді, оповіщає інспектор СКМП за допомогою УКХ-радіо, канали 16 і 6;

судна біля причалів – черговий капітан СКМП через морських агентів цих суден;

судна ПТФ – інспектор СКМП через чергового диспетчера ПТФ;

днопоглиблювальні каравани – СКМП через начальника каравану.

8.2.1.15. Судна, пришвартовані з вильотом корпусу судна, повинні бути надійно закріплені. Під час вантажних операцій такі судна повинні використовувати сигнали відповідно до Міжнародного зводу сигналів: вдень –

«РОУМІО-ЯНКИ» («Ви повинні рухатися малим ходом, проходячи повз мене»); уночі – червоний та зелений вогні розташовані вертикально.

Крім цього, такі судна незалежно від мети стоянки, повинні вночі виставляти червоний вогонь, приспущений з носа або корми, який би показував максимальний виліт судна за причал.

8.2.2. Проведення швартовних операцій з суднами, що мають максимальні розміри для причалів морського порту Білгород-Дністровський.

8.2.2.1. Швартування двох суден, кожне з яких має довжину більше 120 м, до причалів № 5 та № 6 забороняється.

8.2.3. Забезпечення безпечної стоянки судна на період проведення фумігації.

8.2.3.1. Судна швартуються до причалу, як правило, лагом, забезпечуючи при цьому надійне і безпечне сполучення з берегом.

8.2.3.2. Парадний трап або штормтрап збоку моря мають бути прибрані, палуба освітлена.

8.2.3.3. У процесі проведення фумігації, судна зобов'язані дотримуватись вимог п. XI. цих ОП.

8.2.3.4. В усіх випадках, коли судну загрожує небезпека, вахтовий помічник капітана повинен викликати капітана судна, котрий особисто або через морського агента інформує змінного диспетчера, СМБ та СКМП.

8.3. Тривала стоянка і стоянка суден на приколі у порту.

8.3.1. Організації, підприємства, установи незалежно від форм власності і відомчої приналежності, а також фізичні особи, що розміщують і ставлять на стоянку свої судна на тривалий період або на прикол (тривалий відстій судна з виведенням його з експлуатації), повинні керуватися чинним законодавством і вимогами цих Обов'язкових постанов.

8.3.2. Тривала стоянка суден у морському порту понад термін, необхідний для здійснення навантажувально-розвантажувальних операцій, надання судну послуг з його обслуговування (далі – тривала стоянка), поставлення суден на тривалий період або на прикол (тривалий відстій судна з виведенням його з експлуатації) здійснюються з дозволу адміністрації Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» і за погодженням з капітаном морського порту на підставі заявки судновласника або капітана судна (з додаванням судових документів), у якій необхідно вказати:

ІМО номер судна;

назву судна;

розмірність судна;

приналежність судна державі прапора, порт реєстрації судна;

місце і час передбачуваної тривалості стоянки у морському порту;

склад стоянкового екіпажу;

відомості про стан баластових, водяних, паливних танків і схема їх розміщення;

схема протипожежного захисту судна (Fair Plan);

порядок несення вахтової служби;

ІМО номер, найменування і адреса судновласника;

контактні дані особи, відповідальної за безпечну тривалу стоянку судна.

8.3.3. Судна, що перебувають у порту на тривалій стоянці, повинні мати плани заходів, спрямованих на забезпечення безпеки судна у період тривалої стоянки, затверджені судновласником і погоджені з капітаном морського порту

і СМБ, а також акти виведення з експлуатації, інструкції з несення вахтової служби під час перестою судна (з ознайомленням суднового і берегового персоналу), список контактних телефонів (аварійних служб, підрозділів порту, судновласника і відповідальної особи за безпечну тривалу стоянку судна).

8.3.4. Перед постановкою на тривалу стоянку наливного судна слід провести повне зачищення і дегазацію танків, а також насосних відділень.

8.3.5. Запаси рідкого палива на судні, яке перебуває на тривалій стоянці, можуть бути залишені лише з дозволу Поста екологічного контролю порту, СМБ і після погодження з капітаном морського порту.

8.3.6. Під час тривалої стоянки судна обов'язково мають бути забезпечені цілодобовим зв'язком (телефонним і УКХ-радіо).

8.3.7. Кожне поставлене на відстій судно повинно бути опшвартоване так, щоб воно не перешкоджало руху інших суден і вантажним операціям. Судновласником призначається особа, яка відповідальна за безпечну стоянку судна.

8.3.8. Судновласники або уповноважені ними підприємства (організації) зобов'язані:

організувати пункти відстою суден, постійно або тимчасово виведених з експлуатації;

завчасно скласти схему розміщення суден і не пізніше ніж за 10 діб до початку робіт з їх розміщення погодити цю схему з капітаном морського порту і головним диспетчером порту;

організувати охорону відстійних суден і забезпечити їх протипожежну безпеку, виконання санітарних правил і вимог з охорони навколишнього середовища. Відповідальність за порушення несуть капітан судна і судновласник;

надати останні заміри товщини корпусу і висновок класифікаційного товариства щодо водонепроникності корпусу, готовності судна до перестою;

організувати безпечну стоянку судна (робочий стан механізмів і обладнання, що відповідають за життєздатність і пожежну безпеку судна, наявність достатньої кількості надійних швартових кінців, надійність кранцевого захисту і т. ін.).

8.3.9. Відповідальність за безпеку відстійних суден, їх екіпажів, вахтових служб покладається на судновласників або на уповноважені ними підприємства (організації).

IX. Особливі випадки плавання суден в акваторії порту

9.1. Буксирування суден у акваторії порту.

9.1.1. Для суден завдовжки понад 50 м або місткістю більше як 500 т використання буксирів при швартовних операціях є обов'язковим.

9.1.2. Буксирні судна надають послуги з поставлення, виведення, розкантування та перешвартування суден на усіх причалах і рейдових перевантажувальних комплексах, розташованих в акваторії морського порту.

9.1.3. Капітан судна подає заявку на буксири змінному диспетчерові через морського агента не пізніше ніж за 2 години до підходу судна; капітан судна, яке стоїть у морському порті, – не пізніше ніж за 2 години до початку буксирувальної операції.

Виклик буксирів здійснює капітан судна через лоцмана або через змінного диспетчера за 45 хвилин до повної готовності судна до відходу, перешвартування або до підходу судна із зазначенням часу початку операцій.

9.1.4. Відмова від використання буксира(-ів) за раніше поданою заявкою має бути направлена морським агентом змінному диспетчерові не пізніше ніж за 1 годину до заявленого часу початку буксирувальної операції.

9.1.5. Наряди на буксирувальні роботи оформляються після їх завершення. Капітан судна (морський агент) зобов'язаний їх підписати, завірити судновою печаткою (у разі наявності) та передати безпосередньо на буксир або лоцманові.

9.1.6. У разі затримки початку буксирувальної операції більше як на 30 хвилин від заявленого часу, змінний диспетчер має право відкликати буксири. У цьому випадку капітан судна (або особа, що його заміщає) зобов'язаний оформити наряди на оплату, включивши до них час, затрачений буксирами на перехід до судна і у зворотному напрямку, та час очікування початку буксирувальної операції.

9.1.7. Керівництво та контроль за роботою буксирів при буксируванні або швартовних операціях самохідного судна, незалежно від його місткості і від того, використовує воно свої машини чи ні, здійснює капітан судна що буксирується.

Керівництво буксируванням або буксирувальною операцією при переставленні несамохідних суден і плавзасобів валовою місткістю до 500 т здійснює капітан судна-буксирувальника. Якщо у буксируванні бере участь кілька буксирів, то керівництво буксируванням покладається на капітана головного буксира. При цьому, незалежно від способу буксирування (кормою, лагом, штовханням і т. ін.), визначитися з головним буксиром слід до початку буксирування.

Керівництво буксируванням несамохідного судна місткістю 500 т і більше з наявним екіпажем на борту здійснює капітан буксированого судна.

9.1.8. Для керування роботою буксирів при швартовних операціях використовується УКХ-радіо, канал 6.

9.1.9. Керівник буксирування несе відповідальність за пошкодження буксирних і буксированих суден, гідротехнічних споруд і пристроїв та суден, що стоять на якорях або біля причалів.

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

9.1.11. Адміністрація морського порту не несе відповідальності за можливі затримки і простої судна у таких випадках:

якщо заявку на буксири подано з порушенням процедур;

у разі виникнення у Порту форс-мажорних обставин (раптової зміни гідрометеоумов, збройного конфлікту тощо);

судно не було готове до відшлиття у заявлений час.

9.1.12. Необхідна кількість буксирів для швартовних операцій з іншими суднами узгоджується лоцманом і капітаном у кожному конкретному випадку залежно від обставин і на підставі Обов'язкових постанов у частині, що стосується норм зайнятості буксирів-кантувальників при маневрених операціях з одним судном.

Капітан судна через морського лоцмана повідомляє змінному диспетчеру кількість буксирів, необхідних для виконання швартовної операції. Направляє буксири для проведення швартовної операції змінний диспетчер.

Відсутність заявки капітана на послуги буксирів не звільняє його від сплати за роботу буксирів за чинними тарифами.

9.1.13. Змінний диспетчер, з метою уникнення затримок і простою суден через зайнятість буксирів заявленої потужності, за згодою капітана судна та лоцмана (за сприятливих гідрометеоумов) може направити для буксирування буксири меншої потужності.

9.1.14. Довжина буксирного троса при буксируванні плавзасобів на акваторії порту та на вхідному каналі не повинна перевищувати 50 м.

9.1.15. Буксирування суден, що працюють (підпрацьовують) при цьому своїми головними двигунами, здійснюється на якомога коротшому буксирі, при якому забезпечується безпека буксирування.

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

9.1.17. Капітанам буксирних суден заборонено залишати баржі та інші несамохідні плавзасоби у акваторії порту на якорі без дозволу інспектора СКМП і головного диспетчера.

9.1.18. Судно, довжина якого перевищує 150 м, з виведеними з експлуатації головним двигуном або рульовим пристроєм при буксируванні на акваторії морського порту обов'язково має виставляти додатково до вогнів, рекомендованих Правилом 24(е), вогні та знаки, передбачені Правилом 27(а) МПЗЗС-72.

9.1.19. Під час буксирування несамохідних суден, які мають рульовий пристрій, біля стерна повинен стояти стерновий.

9.1.20. Під час виконання вантажних операцій на рейді буксирним суднам заборонено залишати плавкрани та інші плавперевантажувачі біля борту судна без погодження з капітаном судна та СКМП.

9.1.21. Безпечну стоянку пришвартованого до борту судна несамохідного плавзасобу забезпечує капітан судна.

9.2. Плавання суден у льодових умовах

9.2.1. Для керування криголамними проведеннями у аквіторії порту начальник Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» щорічно призначає оперативний Штаб з криголаманого проведення на чолі з капітаном морського порту.

9.2.2. Про початок і закінчення льодової кампанії у аквіторії порту капітан морського порту оголошує, виходячи із фактичної льодової обстановки у аквіторії порту, та інформує про це зацікавлені організації.

9.2.3. На період льодової кампанії начальникові оперативного штабу з криголаманого проведення підпорядковуються усі служби та відділи морського порту з усіх питань, пов'язаних з льодовими операціями.

9.2.4. Всі власники суден, які базуються у морському порті, зобов'язані щорічно до 01 листопада надавати капітанові морського порту списки суден, допущених до плавання у льодах.

9.2.5. На підхідному каналі та портовій акваторії в льодовий період допускається плавання суден, що мають відповідні даному району потужність і

льодову категорію корпусу, визначені документами Регістру судноплавства України.

Адміністрацією порту повинні щорічно видаватися накази, що визначають типи суден, які можуть заходити на підприємство в період зимової навігації без обмежень. Службою капітана морського порту протягом усього періоду льодової навігації повинен вестися Журнал, у якому мають відображатися:

льодова обстановка на підходах до підхідного каналу і портової акваторії, а також біля споруди;

час, затрачений на швартування (переставляння) та відшвартування суден у льодових умовах;

перелік і ефективність застосованих засобів, заходів проти льоду;

пошкодження суден і споруд, обумовлені льодовою обстановкою.

9.2.6. Визначає черговість заведення суден у морський порт і виведення їх із морського порту, керує криголамними засобами у акваторії порту начальник оперативного штабу з криголамного проведення.

У складних льодових умовах черговість виконання операцій з проведення суден у льодах визначається на оперативній нараді при начальникові оперативного штабу і вноситься до змінно-добових планів криголамних операцій і руху суден (швартовних операцій) в морському порті.

Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський не несе відповідальності за простій судна у разі підходу криголама до судна пізніше визначеного добовим планом часу, якщо це сталося через складну льодову обстановку або погодні умови.

При складній льодовій обстановці у морському порту Білгород-Дністровський і на прилеглий території, коли безпечна робота лоцманських катерів неможлива, доставка/зняття лоцманів на/із суден здійснюється силами і засобами портофлоту, які обладнані засобами безпеки висадки/прийому морського лоцмана, за рахунок судновласника.

Капітани суден при плаванні у льодових умовах зобов'язані керуватися Правилами льодового проведення суден, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 12.03.2011 року № 14, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2011 року за № 447/19185.

9.2.7. Здійснювати проведення і обколловати лід біля транспортного судна іншим транспортним судном заборонено.

9.2.8. Заявку на криголамне забезпечення при заході у морський порт слід подавати за 48 годин до початку проведення і уточнювати за 24, 12 та 4 години до підходу до зони дії СКМПІ або до кромки льоду. Заявка на криголамне забезпечення для виходу з порту подається за 24 години до виходу.

Заявка повинна містити назву судна, головні розміри, осадку, потужність головних двигунів, на скільки діб розраховані запаси палива та води, швидкість ходу у чистій воді, матеріал гребного гвинта, загальну кількість вантажу, наявність документів на право плавання у льодах, мореплавний стан судна на час підходу.

9.2.9. При оголошенні льодової кампанії капітани суден, що виходять з морського порту, повинні мати на борту необхідний запас палива, мастила, води та продуктів харчування для забезпечення переходу судна у порт призначення.

9.2.10. Судна, які не мають документів на право плавання у льодових умовах, приймаються для криголаманого проведення тільки за наявності письмового дозволу від класифікаційного товариства і письмової згоди капітана/судновласника на проведення та оплату витрат з ліквідації можливих льодових пошкоджень судна.

9.2.11. У період оголошення льодової кампанії адміністрація Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» забезпечує проведення криголамних робіт в акваторії порту та справляє плату згідно з чинним законодавством.

9.2.12. Капітан судна забезпечує виконання вимог чинного законодавства щодо охорони навколишнього природного середовища, дотримання правил плавання у льодах, а також забезпечує цілісність і збереження майна (судна, його конструкцій та інше).

9.2.13. Усі витрати, пов'язані із буксирним забезпеченням, необхідним для проведення швартовних робіт із конкретним судном, у тому числі, буксирне супроводження, обколювання причалу для швартування конкретного судна, околювання пришвартованого судна перед відходом та виламування льоду із простору між бортом судна і причальною стінкою у процесі швартування сплачується згідно чинного законодавства.

9.3. Плавання малих та спортивних суден

9.3.1. Під час руху судна відповідальні особи на борту судна мають нести радіовахту на 16 каналі УКХ за умови дотримання регламенту радіозв'язку.

Слід не перешкоджати плаванню транспортних суден, які рухаються в Системі розподілу руху суден або підхідними каналам. На бортах судна мати нанесену назву судна, яка добре розпізнається на безпечній дистанції.

До керування малими суднами допускаються особи, які мають необхідні документи на керування цими суднами.

9.3.2. Малі та спортивні судна, що здійснюють плавання на акваторії порту, повинні мати (яких це стосується) на борту відкориговані морські навігаційні карти і посібники на район плавання, навігаційний інструмент, магнітний компас, лот (ехолот), прилад АІС, УКХ-радіостанцію.

9.3.3. Заборонено зберігати на території і акваторії порту маломірні плавзасоби, що належать юридичним і фізичним особам, без письмового дозволу на це капітана порту.

9.3.4. Для яхт, малих суден, відхід/прибуття оформляються інспекторами Служби капітана морського порту на постах портового нагляду. Оформлення малих суден та яхт для відходу за кордон здійснюється тільки у пункті пропуску; відходять вони від причалу № 7 . Послуги з оформлення суден сплачуються згідно з чинними у порту тарифами .

Х. Правила охорони навколишнього природного середовища

10.1. Загальні умови

10.1.1. Усі судна та юридичні і фізичні особи, що здійснюють свою діяльність/знаходяться в акваторії та на території морського порту, зобов'язані:

дотримуватися вимог національного та міжнародного природоохоронного законодавства України, Обов'язкових постанов, Зводу звичаїв та інших нормативних документів, що діють у порту;

самостійно нести відповідальність за порушення вимог, визначених у вищевказаних документах;

забезпечувати доступ представникам адміністрації морського порту для здійснення природоохоронного контролю у межах своєї компетенції та своєчасно усувати усі виявлені ними недоліки;

погоджувати з адміністрацією морського порту (природоохоронною підрозділом адміністрації морського порту) усі свої дії, що можуть призвести до забруднення навколишнього природного середовища, відшкодувати Адміністрації морських портів витрати на: ліквідацію забруднення і його наслідків,

оренду залучених до роботи обладнання (плавзасобів, персоналу тощо) інших підприємств та інші надані послуги природоохоронного напрямку з метою попередження, локалізації аварійної морської події;

у випадку забруднення території чи акваторії порту – суб'єкт, що допустив забруднення, зобов'язаний вживати невідкладних заходів щодо припинення операцій, які призвели до цього забруднення, ліквідації джерела забруднення та здійснити першочергові дії щодо зменшення наслідків цього забруднення.

Усі витрати адміністрації морського порту, пов'язані з ліквідацією забруднення території або акваторії морського порту Білгород-Дністровський мають бути відшкодовані у повному обсязі винною стороною;

негайно повідомляти адміністрацію морського порту про випадки будь-якого викиду/скиду забруднюючих речовин, можливу загрозу або виявлення забруднення акваторії та території порту. Під час здійснення повідомлення слід зазначати точне місце виявленого забруднення, можливу причину, характер, розмір і напрямок його розповсюдження.

10.1.2. Крім обов'язків, викладених у цих правилах, адміністрація судна зобов'язана:

до заходу судна у територіальні води України - змінити ізольований баласт, раніше взятий в інших районах Світового океану на баласт вод Чорного моря, зробивши про це відповідний запис у судовому журналі;

скидати ізольований баласт лише за допомогою спеціально призначених для таких операцій насосів та трубопроводів;

до заходу судна у внутрішні морські води і територіальне море України - закрити всі запірні пристрої, через які можливе скидання забруднюючих речовин, включаючи води, які їх містять;

збирати роздільно за видами у спеціальних (маркірованих) судових ємностях рідкі та тверді забруднення з суден та інші забруднюючі матеріали, а також води, що їх містять;

до відходу судна від причалу порту – передавати (у відповідності до судового плану поводження з забрудненнями) забруднення на приймальні споруди порту або спеціалізованого підприємства, що діє в порту на підставі відповідного договору;

під час будь-яких операцій з нафтою, нафтопродуктами, забрудненнями з суден, що містять нафтопродукти та інші забруднюючі речовини – реєструвати їх у відповідних судових журналах затвердженої форми та вживати необхідних заходів щодо попередження їх потрапляння в навколишнє природне середовище (герметично закривати палубні шпігати, встановлювати піддони, забезпечувати збирання забруднень, що можуть утворитися на палубі та містити вищезазначені речовини).

10.1.3. Крім обов'язків, у цих правилах, юридичні і фізичні особи, які здійснюють свою діяльність в акваторії та на території морського порту (у тому числі адміністрації орендних, концесійних підприємств, «стивідорних» компаній, розташованих у порту), зобов'язані:

мати, передбачені законодавством дозвільні документи, ліцензії в сфері екологічної безпеки;

вести первинний облік та надавати необхідну звітність в природоохоронній сфері;

здійснювати розрахунки та оплату екологічного податку, що передбачено чинним законодавством;

виконувати вантажні роботи із дотриманням природоохоронних вимог, викладених у відповідних РТК та ТТШ;

роздільно та безпечно накопичувати до транспортної партії у спеціальних (маркірованих) ємностях (приміщеннях тощо) обсяги відходів по видах, що утворюються від їх діяльності, а також регулярно передавати ці відходи для подальшого поводження за договорами зі спеціалізованими організаціями, що мають дозвільні документи, ліцензії на ці види діяльності;

розробляти плани та вживати заходи, спрямовані на максимальне зменшення обсягів утворення відходів та їхнього негативного впливу на здоров'я людини, скидання забруднюючих вод, викидів забруднюючих речовин, недопущення та ліквідацію наслідків забруднення, заподіяних внаслідок аварійних та надзвичайних ситуацій;

розробляти спільно з адміністрацією морського порту комплексні заходи для захисту навколишнього природного середовища у регіоні розташування портових потужностей і брати участь у фінансуванні та/або придбанні необхідного для цього обладнання, технологій, моніторингових досліджень та інструментального контролю за станом довкілля тощо.

10.1.4. Усі судна, незалежно від відомчої приналежності і прапора, після прибуття в порт зобов'язані підтвердити свою відповідність вимогам природоохоронного законодавства України і Міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) (окрім суден, що не підпадають під дію зазначеної Конвенції).

Судна, що не відповідають вищенаведеним вимогам – морський порт Білгород-Дністровський має право не приймати.

Усім суднам, іншим плавучим засобам у період їх перебування в акваторії і на рейді порту, а також підприємствам і організаціям, розташованим на його території (або які мають скиди в його акваторію), ЗАБОРОНЕНО:

Скидати у море:

будь-які забруднення, відходи, сміття, залишки вантажів та брудний сніг;

забруднені води, які містять забруднюючі речовини у кількості, що перевищує встановлені гранично допустимі концентрації (ГДК)/гранично допустимі скиди (ГДС), встановлені для цих вод;

хімічну сировину і продукти хімічного виробництва;

недоочищені стічні води або стічні води після суднових очищувальних установок, якісні показники яких не відповідають вимогам санітарно-гігієнічного

та/або екологічного законодавства України/ Міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) і не мають на них діючого свідоцтва відповідного зразка.

Забороняється зливати ізольовані баластні води з суднових відливних пристроїв (кінгстонів) танкера, розташованих з «берегової сторони».

Забруднювати атмосферне повітря:

викидами забруднюючих речовин, що перевищують встановлені (дозволені) норми;

викидами в атмосферне повітря в результаті відкритого спалювання забруднень та від суднових «інсинераторів» для спалювання твердих забруднень.

Забруднювати територію шляхом:

видалення будь-яких забруднень/відходів та їх накопичення на території морського порту Білгород-Дністровський у не призначених для цього місцях;

змішування різних видів забруднень/відходів та їх накопичення у ємностях, визначених (маркірованих) для інших видів забруднень/відходів;

видалення суднових забруднень не в ємності адміністрації морського порту чи спеціалізованого підприємства, яке виконує ці роботи згідно з договором/дорученням адміністрації морського порту.

Проводити:

будь-яке очищення забортної та підводної частини корпусів плавзасобів під час перебування цих засобів на плаву;

ремонтні та експлуатаційні роботи (оббивання, очищення, фарбування, миття та таке інше) на судах, причалах, портальних кранах та інших механізмах без дотримання запобіжних заходів, які б виключали можливість забруднення території та акваторії порту, а також без обов'язкового погодження цих робіт з адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський (природоохоронним підрозділом адміністрації морського порту);

спалювання суднових забруднень/відходів відкритим способом та в суднових «інсинераторах»;

миття техніки, грейферів та іншого обладнання в невстановлених місцях.

Використовувати:

для очищення акваторії порту препарати, що розчиняють забруднення, у тому числі нафту та/або нафтопродукти у морській воді, опускати їх на дно без відповідних дозвільних документів на їх використання згідно вимог законодавства.

ДОЗВОЛЕНО:

Скидати у море:

стічні води із суден, лише у тому випадку, якщо кількість осіб, які перебувають на борту судна, не перевищує десяти і судно не обладнане закритою системою стічних вод (відсутність накопичувального танка);

стічні води після їх очищення у суднових установках, що відповідають вимогам санітарно-гігієнічного та екологічного законодавства України, Конвенції МАРПОЛ-73/78 та мають підтвердження відповідності цим вимогам (діючі міжнародне свідоцтво та сертифікат якості скиду відповідного зразка);

ізольовані баластні води, якщо вони були замінені на води Чорного моря до заходження судна у територіальне море України або набрані у територіальних водах України, інформація про загальну кількість ізольованого баласту що підлягає скиданню надається інспектору СКМП. При цьому початок відкачування (якщо судно стоїть біля причалу порту) має відбуватися під наглядом інспектора СКМП.

Використовувати:

сорбуючі матеріали для ліквідації наслідків аварійних ситуацій на судне з наступною передачею утворених забруднень (до відходу судна з порта) на берегові приймальні споруди.

10.1.5. З метою недопущення скидання з суден забруднюючих речовин усі судові запірні пристрої (через які можливе їх скидання) повинні бути закриті та опломбовані.

Закривання усіх пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, включаючи і води, що їх містять, здійснюється відповідальними особами

із суднового екіпажу перед заходом судна у територіальні і внутрішні води України, про що робиться відповідний запис у судновому журналі.

Пломбування цих пристроїв повинні здійснювати спеціально уповноважені посадові особи, визначені чинним нормативним документом Кабінетом Міністрів України або центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах морського і річкового транспорту, після постановки судна до причалу порту.

Перелік пристроїв, які підлягають опломбуванню, визначається спеціально уповноваженою особою під час огляду судна, з виконанням вимог, викладених у п. 2.2 і Додатку №1 до Інструкції про порядок пломбування у морських торговельних і річкових портах України суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин і вод, що їх містять, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 30.09.2002 року № 695, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 14 жовтня 2002 року за № 826/7114.

Пломбування пристроїв, яке виконане спеціально уповноваженою особою, не звільняє адміністрацію судна та/або судновласника і судновий екіпаж від відповідальності за забруднення морського середовища і невжиття заходів із забезпечення безпеки мореплавства, визначених Кодексом торговельного мореплавства та іншими національними та міжнародними нормативними документами.

У разі несанкціонованого зриву пломби адміністрація судна має негайно вжити усіх необхідних заходів щодо недопущення скиду забруднюючих речовин через ці запірні пристрої, зафіксувати у судновому журналі місце, час, дату та причину зриву пломби та повідомити про цей факт відповідні служби, що виконували пломбування.

10.1.6. До початку проведення вантажних робіт з нафтою, нафтопродуктами та маслами:

усі танкери, що стоять біля причалів, мають бути «забоновані». Операції з бонування проводить адміністрація морського порту або відповідна організація, що здійснює свою діяльність на підставі відповідного договору з адміністрацією морського порту. Винятком для не встановлення бонового загородження (через його неефективність і недоцільність) можуть бути: наявність криги в акваторії або підвищена сила вітру понад чи посилене хвилювання моря в акваторії порту (конкретні величини сили вітру та хвилювання встановлюється кожною адміністрацією морського порту в залежності від специфічних умов у кожному порту);

представниками судна, адміністрацією комплексів та підприємств, що здійснюють вантажні операції (приймає/відправляє вантаж), має бути оформлений, перевірений та підписаний «Чек-алист» з безпеки судно-берег. Розпочинати вантажні операції без отримання у «Чек-лист» позитивних відповідей на усі поставлені запитання - суворо заборонено.

10.1.7. У разі бункерування суден біля причалу з автоцистерн або з судна-бункерувальника встановлення постійних бонових загороджень необхідно розглядати з урахуванням еколого-економічної доцільності. При цьому:

у район акваторії, де здійснюється дана операція, може направлятися нафтосміттезбирач для чергування;

при бункеруванні суден повинно бути забезпечено наявність на борту судна-бункерувальника необхідних технічних засобів (оперативні бонові плавучі загородження в комплекті з нафтозбірним пристроєм, біопрепарату, інструменту тощо) та підготовленого персоналу для вжиття негайних заходів для локалізації, ліквідації можливого аварійного забруднення навколишнього природного середовища.

10.1.8. У випадку забруднення водної поверхні під час бункерування або приймання/зливання вантажу, всі операції, пов'язані з цим забрудненням, мають

бути призупинені до тих пір, поки не буде ліквідовано причину та наслідки забруднення навколишнього природного середовища. Ініціатором призупинення вищеназваних операцій можуть виступати підрозділи Державної екологічної інспекції, капітан морського порту, адміністрація Білгород-Дністровського морського порту, або сторона, яка винна чи причетна до факту забруднення.

10.1.9. У випадку забруднення суднам і всім плавзасобам заборонено перетинати забруднену акваторію. Прямуючи поблизу району, де ведеться прибирання забруднень (нафтопродуктів тощо), необхідно знизити швидкість до мінімально можливої. Судно, що потрапило у забруднене «поле» при аварійному розливі, не повинно розпочинати свій рух до дозволу на це керівника робіт з прибирання забруднень, або організації, яка керує рухом суден у порту.

10.1.10. Судна відповідних груп сплачують у морському порту Білгород-Дністровськ санітарний збір або здійснюють оплату послуг за фактично прийняті обсяги/кількість забруднень з суден. Розмір та порядок сплати санітарного збору, судна що підлягають обов'язковій сплаті санітарного збору регулюється положеннями Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462.

10.1.11. Справляння санітарного збору передбачає:

обов'язкове прийняття у порту із судна забруднень (за винятком баластних вод, залишків вантажів, окремих видів небезпечних відходів тощо), які утворилися за весь час стоянки судна в порту, а також виконання своїми силами і за свій рахунок операцій, пов'язаних з прийняттям забруднень (подача і прибирання

плавзасобів, надання контейнерів та інших ємностей для збирання сміття, перевантажувальні операції тощо);

передача судном у порту утворених на борту обсягів/кількості забруднень (згідно судового плану поводження з забрудненнями) з метою запобігання їх скиданню у море. Факт прийому-передачі забруднень засвідчується відповідною довідкою/актом, форма яких встановлюється адміністрацією морського порту.

10.1.12. Суднам, що обладнані природоохоронним устаткуванням для повної утилізації всіх видів судових забруднень та мають міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами та сміттям (екологічно чистим), надається знижка у сплаті санітарного збору в розмірі 50 %.

10.1.13. Для отримання 50% скидки на санітарний збір необхідно надати представнику природоохоронному підрозділу адміністрації морського порту документацію, яка підтверджує наявність на борту судна ефективно працюючого устаткування для повної утилізації всіх видів судових забруднень (свідоцтв, сертифікатів, результатів ефективності/відповідності тощо) та чинних міжнародних сертифікатів/свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами та сміттям. На судна, що підтвердили свою відповідність вимогам п.7.1.11., природоохоронним підрозділом/особою адміністрації морського порту оформлюється відповідний акт, в порядку, передбаченому в адміністрації морського порту, який є підставою для надання 50% знижки на санітарний збір.

10.1.14. Збирання, перевезення та інші операції щодо подальшого поводження з забрудненнями/відходами із суден та інших об'єктів, розташованих у порту, може здійснюватися спеціалізованими підприємствами (за заявками, договорами тощо) з оплатою згідно зі встановленими тарифами. При цьому «особливі» забруднення з суден (відповідно встановлених контролюючим

органами епізоотичних та епідеміологічних заходів) в обов'язковому порядку видаляються з території порту для подальшого безпечного поводження з ними.

10.1.15. Тверді забруднення з суден приймаються у закритих та непошкоджених поліетиленових мішках, які видаляються та складаються екіпажем судна у ємності, які надані оператором відходів.

10.1.16. З моменту надходження забруднень та відходів у ємності операторів відходів (підписання обома сторонами відповідних довідок/актів), право власності на ці забруднення та відходи переходить до оператора відходів, який повинен поводитися з ними згідно з чинним законодавством України.

10.1.17. Власники суден і керівники підприємств, які вчинили порушення цього розділу Обов'язкових постанов, відшкодовують усі витрати адміністрації морського порту на ліквідацію забруднення і його наслідків, штрафні та позовні санкції, а також витрати на оренду залученого до роботи обладнання, плавзасобів та персоналу інших підприємств.

10.1.18. Усі судна та суб'єкти господарювання, що здійснюють господарську діяльність (розташовані) на території або акваторії порту, несуть повну відповідальність за недотримання вимог санітарно-гігієнічного та природоохоронного законодавства України та за неналежний санітарно-гігієнічний, екологічний стан на відведеній території і прилеглий до неї акваторії.

10.1.19. Забруднення/відходи 1-3-го класів небезпеки видаляються з території порту на підставі документів, що мають відповідне погодження природоохоронного підрозділу /особи адміністрації морського порту Білгород-Дністровський.

XI. Вимоги щодо проведення фумігаційних та бункерувальних операцій

11.1. Фумігаційні операції.

11.1.1. У процесі проведення фумігації, судна зобов'язані тримати піднятими на видному місці вдень – прапори «ВІКТА» «ЕКО»; уночі – зелений та білий вогні, розташовані вертикально. На березі біля штевнів повинні бути встановлені плакати українською та англійською мовами: «ГАЗИ! ПРОХІД ЗАБОРОНЕНО.».

Біля входу на трап, обов'язково на видному місці, має вивішуватися оголошення українською та англійською мовами про категоричну заборону проходу на судно у зв'язку з фумігацією.

11.1.2. Фумігаційні операції здійснюються на території морського порту Білгород-Дністровський суб'єктами господарювання, які мають відповідні договірні відносини щодо таких операцій з адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський.

Матеріали, що використовують для фумігації, повинні мати інформаційну картку (паспорт, сертифікат), де вміщуються їх фізико-хімічні властивості, а також показники пожежної небезпеки.

У разі застосування для фумігації речовин, здатних небезпечно взаємодіяти з водою, передбачаються заходи, що унеможливають прямий контакт таких речовин з водою, вологими речовинами та матеріалами. Використання з метою фумігації горючих газів, легкозаймистих рідин і твердих легкозаймистих речовин має бути предметом спеціального розгляду СПБ адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

Забороняється фумігація будь-яких суднових приміщень методом відкритого горіння в них фумігантів.

На період фумігації вахтова служба повинна складатися з необхідної кількості членів екіпажу, які можуть забезпечити безперервне спостереження за трапом і бортом судна. Кількість та склад вахти визначається капітаном судна.

11.1.3. Фумігація в порту проводиться згідно положень інструкції по проведенню фумігаційних робіт, затвердженою адміністрацією порту за погодженням з санітарно-карантинною службою порту.

11.1.4. Вахтовий помічник капітана на час фумігації повинен мати список членів екіпажу, котрі несуть вахтову службу, який пред'являє на вимогу перевіряючих.

11.1.5. Вахтовий помічник капітана повинен знати номери телефонів для виклику Служби капітана морського порту, «швидкої допомоги» та СПБ адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

11.1.6. Екіпаж повинен чітко виконувати вказівки керівництва фумігаційної партії, що стосуються охорони здоров'я членів команди, які перебувають на березі поблизу судна, а також тих, хто прибув на борт для виконання необхідних робіт.

11.1.7. Організації, що здійснюють операції з фумігації вантажів, несуть повну відповідальність за недотримання природоохоронного та санітарного законодавства, а також за викиди та відходи (що можуть утворюватися під час виконання цих робіт) та сплату відповідних платежів, передбачених українським законодавством.

11.2. Бункерувальні операції

11.2.1. Бункерувальні операції мають здійснюватися у суворій відповідності з робочими технологічними картами, інструкціями та іншими керівними документами, що встановлюють порядок їх проведення та лише за сприятливих погодних умов, при швидкості вітру не більше як 12 м/сек і хвилювання моря до 2 балів.

11.2.2. Бункерувальні операції суден служби флоту ДП «БДМТП» з автоцистерн на 1-му причалі порту здійснюються за умовами угоди з адміністрацією Білгород-Дністровського морського порту.

11.2.3. Бункерувальні операції інших суден з автоцистерн на 1-му причалі порту та з суден-бункерувальників в акваторії порту здійснюються з дозволу Головної диспетчерської адміністрації Білгород-Дністровського морського порту за погодженням з Постом екологічного контролю (Держекоінспекції), екологічною службою та Службою пожежної безпеки (СПБ) адміністрації Білгород-Дністровського морського порту та за умови наявності відповідного договору з адміністрацією Білгород-Дністровського морського порту на проведення таких операцій через причали адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

11.2.4. Проводити бункерувальні операції дозволяється лише через шланги, що повинні відповідати вимогам ДСТУ та дійсну дату чергових випробувань.

Приєднання цих шлангів допускається лише до суднової паливної системи за допомогою фланців або перехідників, що забезпечують герметичне з'єднання. Приймання бункера відкритим способом (через горловини танків, повітряні патрубки тощо) - суворо заборонено.

11.2.5. Під час швартування бункерувальника до борту судна, яке має приймати бункер, з цього борту між ними не повинно бути інших плаводинощів.

11.2.6. Для запобігання розливу нафтопродуктів сторонами, що беруть участь у бункеруванні, мають бути вжиті всі необхідні заходи, а саме:

забезпечити надійне швартування суден, що виключає можливість їх переміщень, ударів та тертя;

герметично закрити всі палубні шпигати та інші технологічні отвори, через які можливе потрапляння нафтопродуктів у морське середовище;

встановити постійний надійний зв'язок та оговорити відповідні сигнали, знаки та інтенсивність подачі бункера;

встановити піддони під усі задіяні фланцеві з'єднання та повітряні патрубки;

призначити відповідальних та організувати пост із засобами з ліквідації можливого розливу нафтопродуктів та пожежогасіння;

постійно контролювати стан шлангів та фланцевих з'єднань, рівень нафтопродуктів по танках та чистоту акваторії навколо судна;

від'єднання шлагів виконувати тільки над піддонами та здійснювати переміщення шлангів тільки після встановлення на них герметичних заглушок.

11.2.7. У разі розливу нафтопродуктів - бункерувальні операції необхідно негайно припинити до повного усунення причин і наслідків, та обов'язково повідомити про це Головну диспетчерську адміністрації Білгород-Дністровського морського порту (тел. : 048-49-63-110). При цьому усі зібрані нафтопродукти, забруднені матеріали та т.п. повинні бути зібрані в окремі ємності та передані за договорами ліцензійним підприємствам для подальшого безпечного поводження з ними.

11.2.8. Під час шлангування та інших операцій з арматурою, що застосовується для перекачування палива, повинні застосуватись інструменти та пристосування (ключі, струбцини, піддони тощо), що виготовлені з матеріалу, який не дає іскор.

11.2.9. У процесі приймання бункера на щоглах бункерувальника та судна, що бункерують, піднімають сигнал небезпеки: вдень – прапор «БРАВО»; уночі – червоний вогонь.

11.2.10. Бункерувати судна під час виконання ними вантажних операцій з небезпечними вантажами – заборонено.

11.2.11. Передачу бункера у відкритому морі проводять за схемою, погодженою капітанами обох суден з урахуванням конкретної обстановки. У схемі повинні бути вказані заходи для запобігання розливу нафтопродуктів та забруднення навколишнього середовища.

11.2.12. Під час бункерування судна біля причалу порту вогневі роботи припиняються на причалі та інших суднах у радіусі 100 м від місця передачі пального.

11.2.13. Бункерування усіх суден і здавання суднами нафтовмісних лляльних вод на плавзбирач лляльних вод на борту можуть бути дозволені лише після встановлення бонового загородження, з метою локалізації можливого розливу нафтопродуктів.

11.2.14. Усі плавзасоби, що виконують бункерувальні або інші роботи, повинні відповідати таким вимогам:

екіпаж обов'язково має бути забезпечений комплектом справних ізолюючих повітряних дихальних апаратів затвердженого типу, а кожен член екіпажу навчений безпечним методам роботи і захисту під час обслуговування суден;

УКХ-радіостанція має бути постійно увімкненою на каналі 16.

11.2.15. У процесі бункерування забороняється:

проводити ремонтні роботи із застосуванням відкритого вогню;

перешвартовувати (перетягувати) судно, що бункерують;
виводити із готовності хоча б одну зі стаціонарних систем пожежогасіння.
Під час грози бункерувальні операції припиняються.

ХІІ. Правила користування спеціальними засобами зв'язку на території і акваторії морського порту

12.1. Ведення в морському порту радіопереговорів, пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавання, здійснюється на 16 та 6 каналах зв'язку УКХ.

Ведення радіопереговорів, що не відносяться до безпеки мореплавання і регулювання руху судів, на каналах, вказаних в абзаці першому справжнього пункту, не допускається.

12.2. Судна на якірних стоянках морського порту повинні нести постійну радіовахту на 16 та 6 каналах зв'язку УКХ, а судна стоять у причалів повинні нести постійну радіовахту на 16 каналі зв'язку УКХ.

12.3. Радіозв'язок судна з береговими абонентами телефонної мережі здійснюється через систему автоматичного радіотелефонного зв'язку.

12.4. Робота судових радіолокаційних станцій в режимі високочастотного випромінювання на судах, що стоять у причалів, не допускається, за винятком суден, що готуються до виходу в рейс.

12.5. У межах Зони морського порту Білгород-Дністровський працюють радіостанції УКХ.

12.6. Суднам, які перебувають у межах Зони контролю морського порту Білгород-Дністровський (на якірних місцях, біля причалів і під час руху),

заборонено використовувати УКХ-радіостанції для ведення приватних переговорів на частотах каналів 6, 14, 16. Положення цього пункту обов'язкові для виконання всіма користувачами УКХ-радіостанції.

ХІІІ. Відомості про кордони морських районів А1 Глобальної морської системи зв'язку при лихі та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ)

13.1. Білгород-Дністровський морський порт знаходиться в зоні дії морського району А1 ГМЗЛБ).

13.2. Зв'язок в морському районі А1 ГМЗЛБ забезпечується роботою базової станції у м. Одеса, з радіусом дії 23 морських миль з центром в точки $46^{\circ}25,0$ північної широти і $030^{\circ}46,0$ східної довготи.

ХІV. Відомості про технічні можливості морського порту в частині прийому суден і про глибини акваторії морського порту

14.1. Відомості про технічні можливості морського порту в частині прийому суден і про глибини акваторії морського порту містяться у Додатку 1 до цих ОП.

14.2. Технічні можливості морського порту дозволяють приймати судна для здійснення вантажних операцій завдовжки до 140 м, шириною до 20 м і з осадкою до 5,5 м. Портовий пункт Бугаз приймає судна з осадкою до 6,5 м, завдовжки до 120 м, шириною до 20 м.

14.3. Морський порт приймає судна з осадкою до 5,5 м.

14.4 Відомості про фактичні глибини акваторії і у причалів, а також гранично допустимі осадки суден доводяться капітаном морського порту до відомості мореплавців щорічно і при їх зміні.

XV. Правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден

15.1. Проведення вантажно-розвантажувальних робіт здійснюється у порядку, передбаченому Зводом звичаїв Білгород-Дністровського морського порту, нормативно-правовими актами Міністерства інфраструктури України, Адміністрації морських портів України та адміністрації Білгород-Дністровського морського порту та Правилами надання послуг у морських портах України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 року № 348, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 року за № 1401/23933.

15.2. Рух і обробка автотранспорту в порту, пересування пасажирів і членів екіпажів суден здійснюється відповідно до технологічних схем і правил, затверджених і діючих на території порту.

15.3. Вимоги щодо дотримання особистої безпеки на території морського порту Білгород-Дністровський та безпеки дорожнього руху регулюються діючими нормативно-правовими актами та відповідними положеннями про правила поведінки і основні заходи безпеки, а також щодо організації дорожнього руху, діючими на території морського порту Білгород-Дністровський.

XVI. Відомості про переробку небезпечних вантажів

16.1. У морському порту Білгород-Дністровський може здійснюватися перевалка небезпечних вантажів, згідно з вимогами української та міжнародної нормативно-правової бази, та за наявності, у морського терміналу документів та засобів, необхідних для зберігання, транспортування та перевантаження небезпечних вантажів на території відповідного терміналу.

16.2. Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський, власники морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласники, інші суб'єкти господарювання усіх форм власності, які виконують операції зі зберігання, транспортування та перевантаження небезпечних вантажів, повинні мати засоби боротьби та аварійні бригади для локалізації та ліквідації можливих аварійних ситуацій, та зобов'язані дотримуватися вимог чинного законодавства з безпеки мореплавства, щодо обробки небезпечних вантажів та міжнародних нормативних документів, що не суперечать чинному законодавству України.

16.3. Суднам, що мають на борту небезпечний вантаж, для заходу у порт необхідно одержати дозвіл адміністрації Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» і того терміналу, біля причалу якого планується обробка судна.

Інформація про наявність небезпечних вантажів додатково надається у СБМ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» та СКМП.

16.4. Ліквідацію наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, здійснюють, залежно від категорії аварії та відповідно до плану ліквідації її наслідків, ДСНС та суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, інші підприємства, установи та організації, які залучаються до ліквідації наслідків таких аварій або перевізник самостійно чи із залученням відповідних підприємств, установ та організацій.

16.5. Стивідорні компанії які виконують операції зі зберігання, транспортування та перевантаження небезпечних вантажів, повинні мати засоби боротьби та аварійні бригади для локалізації та ліквідації можливих аварійних ситуацій.

16.6. Під час проведення робіт з ліквідації аварій з небезпечними вантажами слід керуватися положеннями чинного законодавства України, включаючи її міжнародні зобов'язання, у тому числі Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (МКМПНВ), Європейською угодою про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) 2000 року.

XVII. Правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту Білгород-Дністровський, порядок охорони суден та портових засобів

17.1. Контроль за суднами, які мають намір зайти до морського порту

17.1.1. Капітан судна безпосередньо або через морського агента в первинній інформації про підхід повідомляє капітану морського порту, головному диспетчеру, Службі морської безпеки адміністрації морського порту (НАЗВА) (далі – СМБ (НАЗВА) ДП «АМПУ») дані, необхідні для ідентифікації судна, в тому числі по морській безпеці. Інформація про електронні адреси та контактні телефони посадових осіб порту (портових засобів) щодо надання стандартного переліку інформації з безпеки.

17.1.2. Кожне судно, яке підпадає (або не підпадає) під дію глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ і має намір зайти у морський порт України повинно надати на запит посадових осіб, які належним чином уповноважені Міністерством інфраструктури України стандартний перелік інформації з безпеки

не пізніше 24 годин до заходження судна у порт .

17.1.3. Перелік інформації щодо безпеки надається однією із таких осіб:
капітаном судна;
особою командного складу судна, відповідальною за охорону;
посадовою особою судноплавної компанії, відповідальною за охорону;
морським агентом в морському порту заходу.

17.1.4. Якщо на судні, що має намір зайти в морський порт, перебуває нелегальний пасажир(-и), то судно додатково до стандартного набору інформації з безпеки, повинно надати інформацію про кожного нелегального пасажирів, передбачену згідно з Резолюцією А.871(20).

17.1.5. Посадові особи СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», в разі потреби, можуть запитати додаткову інформацію стосовно безпеки, а судно, що має намір зайти до порту, повинно надати таку інформацію (Правило XI-2/9.2.1.6 SOLAS -74).

17.1.6. У випадку відмови у наданні даної інформації, або у випадках надання недостовірної інформації чи не в повному обсязі судну може бути відмовлено у заході в морський порт або до морського терміналу.

17.1.7. Інформацію, отриману від капітанів суден (включаючи інформацію щодо наявності небезпечних вантажів, замовлення на виставлення постійного вочманського посту, листи-заявки щодо оформлення перепусток відносно передбачуваних замінах членів екіпажів, представниках судновласників, кріюінгових компаній, сімей членів екіпажів, які планують відвідати борт судна під час стоянки у порту, а також сюрвейерських, шипчандлерських та інших організацій, задіяних в обслуговуванні суден), агентські організації, номіновані у

порту, представляють у службу морської безпеки порту не пізніше 24 годин до передбачуваного заходження судна у порт.

17.1.8. Відповідальність за своєчасність, достовірність і повноту наданих до СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» відомостей, покладається на капітанів суден та на керівників агентських компаній.

17.1.9. Представники агентських організацій зобов'язані надати адміністрації судна інформацію про місця розташування і номери службових телефонів адміністрації морського порту, СМБ, СПБ, СКМП, ВПС та інших взаємодіючих із суднами підрозділів морського порту.

17.1.10. У випадку зміни порту заходу (переадресування судна) капітан повинен анулювати раніше подану в порт інформацію про підхід судна.

17.1.11. Всі судна, що заходять у морський порт, повинні бути оснащені судновою системою подачі сигналу тривоги на випадок порушення охорони або загрози такого порушення у терміни, що наведені у главі XI-2/6.1 Конвенції СОЛАС-74.

17.2. Контроль за суднами під час їх перебування в морському порту та портовому засобі.

17.2.1. З метою забезпечення постійно діючої системи заходів морської безпеки в порту (портовому засобі) у рамках виконання вимог Кодексу ОСПЗ капітан судна, що підпадає під вимоги Кодексу ОСПЗ, зобов'язаний самостійно, силами екіпажу, забезпечити виконання на судні комплексу заходів передбачених встановленим рівнем охорони на весь період взаємодії судна з портовим засобом, або скористатися на договірних засадах послугами вочманської охорони по

виставленню поста на судні, з оплатою згідно встановленого тарифу. Замовлення поста здійснюється через агентську компанію.

17.2.2. Також послуги з охорони суден, що перебувають біля причалів морського порту, портового засобу, місцях якірних стоянок, тощо, надаються на договірних засадах у разі:

- виявлення під час перевірки судна невідповідностей вимогам Кодексу ОСПЗ;
- відсутності на судні достатньої кількості персоналу для забезпечення цілодобової охорони судна;
- обробки судном небезпечних вантажів;
- обробки судном спеціальних вантажів (вантажів подвійного призначення);
- виявлення при перевірці судна явних підстав вважати, що існує потенційна загроза для порту (ПЗ), яку може нести судно;
- інше.

17.2.3. До суден, що плавають під прапором держави, яка не є країною-учасницею Конвенції СОЛАС-74, ані стороною Протоколу 1988 року до неї, а також судна, розміри яких менше ніж розміри суден, що підпадають під дію Конвенції СОЛАС-74, або на які не розповсюджується дія Кодексу ОСПЗ при їх заході до конвенційних портових засобів, СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» протягом усієї взаємодії судно/портовий засіб застосовує заходи та процедури з охорони, впроваджені на портовому засобі, враховуючи встановлений рівень охорони та будь-яку іншу інформацію щодо морської безпеки, складає і підписує Декларацію з охорони.

У разі звернення капітана судна, через агентську компанію обумовлюються договірні умови щодо вочманської охорони судна, згідно із затвердженим порядком і тарифами.

17.2.4. Усі організації, що здійснюють свою діяльність у морському порту, а

також судна, які прибувають у морський порт, незалежно від прапора, наявності Міжнародного свідоцтва з охорони суден, зобов'язані виконувати вимоги щодо охорони власними силами і засобами у порядку, узгодженому із СМБ.

17.2.5. Кожне судно, до якого застосовується глава XI-2 СОЛАС-74, при перебуванні в морському порті підлягає контролю СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», або спільно з посадовими особами портових засобів, призначених відповідальними за охорону ПЗ.

17.2.6. Контроль судна посадовими особами СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» здійснюється відповідно до вимог зазначених в главі XI-2/9 Конвенції СОЛАС-74, частини В Кодексу ОСПЗ.

17.2.7. Під час знаходження судна біля причалів морського порту, портового засобу перевірку несення вахтової служби на суднах здійснює СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» та відділ прикордонної служби.

17.2.8. Реалізацію норм, правил, стандартів і процедур глави XI-2 Додатка до Конвенції СОЛАС-74, Кодексу ОСПЗ, інших міжнародних та національних нормативних актів з морської безпеки в портових засобах морського порту Білгород-Дністровський забезпечують відповідні посадові особи портових засобів та служба морської безпеки Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ».

17.2.9. СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» здійснює координацію спільних дій та контролює стан впровадження заходів з підтримання належного рівня морської безпеки на всіх ПЗ, які перебувають у зоні відповідальності порту з морської безпеки.

17.2.10. Служба морської безпеки Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ»

має право доступу на територію всіх ПЗ, які розташовані на території, в акваторії або у зоні відповідальності порту з морської безпеки, для здійснення контролю за станом та впровадженням заходів з морської безпеки. СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» має право вимагати і контролювати дотримання персоналом всіх ПЗ вимог з морської безпеки.

17.2.11. В морському порту Білгород-Дністровський службою морської безпеки Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» надаються послуги суднам, які здійснюють міжнародні рейси, щодо контролю суден в порту та підтримання належного рівня морської безпеки в акваторії морського порту Білгород-Дністровський, відповідно до вимог МК ОСПЗ.

17.3. Відомості про передачу інформації капітанами суден, які знаходяться в морському порту Білгород-Дністровський, у випадку виникнення загрози актів незаконного втручання в морському порту

17.3.1. При виникненні загрози акту незаконного втручання в морському порту капітан судна або особа командного складу, відповідальна за охорону судна, негайно інформують про це СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону, а також капітана морського порту.

17.3.2. Оповіщення про виникнення загрози актів незаконного втручання в морському порту і про зміну рівня охорони судна, а також підтвердження отримання зазначених оповіщень здійснюється негайно з моменту виникнення зазначених у оповіщеннях обставин на робочих каналах УКХ радіозв'язку.

17.3.3. Про всі події, пов'язані з виявленням підозрілих предметів або вибухових пристроїв, про ознаки підготовки та проведення актів незаконного

втручання, фактах незаконного проникнення на судна, при отриманні будь-якої інформації щодо підготовки терористичних актів, а також про всі порушення встановленого порядку або підозрілих особах в морському порту, капітани або особи командного складу, відповідальні за охорону суден, що перебувають в морському порту, негайно інформують СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону, капітана морського порту на робочих каналах УКХ радіозв'язку, а також додатковими засобами зв'язку, які доводяться до відома зацікавлених осіб.

17.4. Пропускна система та охорона порту.

17.4.1. У межах території морського порту Білгород-Дністровський функціонує пункт пропуску через державний кордон України для міжнародного морського вантажного сполучення «Білгород-Дністровський морський торговельний порт». Порядок перебування на території пункту пропуску та загальний порядок організації та здійснення всіх визначених законодавством України видів контролю визначається:

інструкцією про встановлення та контроль за додержанням режиму в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського вантажного сполучення «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»;

технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів у пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського вантажного сполучення «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»;

наказом Білгород-Дністровського прикордонного загону «Про визначення меж зони прикордонного контролю в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського вантажного сполучення «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»;

рішенням митного поста «Білгород-Дністровський» Одеської митниці про створення зони митного контролю на території пункту пропуску «Білгород-

Дністровський морський торговельний порт».

Положення вищезазначених документів є обов'язковими для виконання всіма фізичними та юридичними особами, які перебувають в пункті пропуску «Білгород-Дністровський морський торговельний порт».

17.4.2. Перепускний та внутрішньооб'єктовий режим на території Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» регулюються Положенням про забезпечення пропускнуго та внутрішньооб'єктового режиму на території Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» адміністрації МП Білгород-Дністровський затвердженим наказом начальника адміністрації морського порту Білгород-Дністровський від 11 вересня 2014 року № 250.

Усі особи, які перебувають на режимній території порту, зобов'язані мати при собі перепустки встановленого зразка або інші документи, що дають право на перебування на території порту та пред'являти їх на першу вимогу СМБ Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» і ВПС.

17.4.3. Перепускний та внутрішньооб'єктовий режим на території суб'єктів господарювання забезпечується відповідними службами безпеки та охороною портових операторів.

17.4.4. СМБ морського порту Білгород-Дністровський здійснює у взаємодії, відповідно до чинного законодавства, із ВПС Білгород-Дністровський здійснює митним постом Білгород-Дністровський, правоохоронними органами, а також відповідно до схвалених у встановленому порядку планів охорони ПЗ заходи із:

виявлення та запобігання несанкціонованому потраплянню на територію порту або ПЗ та борт суден зброї, вибухових речовин, наркотичних і хімічних речовин, інших небезпечних предметів та контрабанди;

контролю за доступом осіб та переміщенням речей на територію порту або ПЗ шляхом перевірки транспортних засобів, судових та вантажних документів,

багажу, суднових запасів, документів моряків, посвідчень особи персоналу порту або ПЗ, представників аварійних служб, представників вантажовласників, інших осіб, що проходять на територію порту або ПЗ, представників юридичних осіб, що займаються постачанням, тощо;

здійснення у разі потреби з дотриманням вимог чинного законодавства огляду людей та їх особистих речей;

супроводження відвідувачів та транспортних засобів по території порту або ПЗ, у випадках, передбачених Кодексом ОСПЗ та схваленим у встановленому порядку планом охорони ПЗ;

запобігання проведенню нелегальних операцій з вантажем, устаткуванням, контейнерами, сировиною, охоронними системами, технологічним устаткуванням і системами зв'язку, які порушують діяльність адміністрації морських портів України, морських терміналів та портових операторів, а також заходів із запобігання іншим протиправним діям.

17.4.5. Контроль на безпеку членів екіпажів суден, пасажирів, їх речей, багажу, вантажу, суднових запасів, транспортних засобів, у тому числі за допомогою технічного обладнання і засобів, повинні здійснюватись з дотриманням вимог чинного законодавства.

У разі відмови відправника від проведення контролю на безпеку багажу, вантажу, суднових запасів - вони не допускаються до завантаження на судно.

17.4.6. Вхід пішоходів та в'їзд автотранспорту на територію порту здійснюються через визначені контрольні прохідні (КПП). Місця розташування КПП надаються представником агентської компанії.

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

17.4.8. Забороняється проживати на суднах особам, які не належать до суднової команди, за винятком родичів членів екіпажу.

17.4.9. У межах режимної території і акваторії порту заборонено:
ловити рибу з причалів чи з будь-яких інших плавзасобів;
полювати і стріляти з будь-якого виду зброї;
купатися із плавзасобів, причалів та інших гідротехнічних споруд;
продавати і вживати алкогольні напої та наркотики, грати в азартні ігри;
здійснювати фото- і відеозйомку без погодження з СМБ порту та Білгород-Дністровським прикордонним загonom;
проносити на територію порту горючі, вибухонебезпечні та отруйні речовини, алкогольні напої, наркотики, зброю;
займатися іншими видами невиробничої діяльності, не пов'язаними з роботою порту чи судна.

17.4.10. Заборонено допускати осіб у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння на територію морського порту, до керування суднами і судновими механізмами, виконання суднових робіт, до керування будь-якими видами транспорту і перевантажувальними механізмами, а також виконувати інші роботи.

17.4.11. Охорона суден, що стоять у морському порту Білгород-Дністровський, а також їх вантажів входить в обов'язки власників суден.

17.4.12. Прохід у морський порт Білгород-Дністровський і перебування на борту судна членів родин екіпажів суден, які стоять біля причалів, дозволяється після погодження з ВПС Білгород-Дністровський за наявності суднової ролі, завіреної капітаном судна, і гарантійного листа капітана судна.

17.4.13. Порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту Білгород-Дністровський під час стоянки судна визначається чинним законодавством України.

XVIII. Інформація, пов'язана із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту Білгород-Дністровський

18.1. Інформація щодо організації та забезпечення функціонування системи управління безпекою мореплавства

18.1.1. Обов'язок щодо забезпечення організації робіт із безпеки мореплавства, стану безпеки мореплавства, функціонування системи управління безпекою мореплавства (далі – СУБ), профілактичної роботи із попередження аварійних подій покладається на керівників суб'єктів господарювання (об'єктів управління СУБС МРТ), в адміністрації морського порту Білгород-Дністровський – на начальника адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

18.1.2. Власники (користувачі) морських терміналів, судновласники, інші суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту, забезпечують безпеку мореплавства відповідно до правил, визначених Обов'язковими постановами по порту.

18.1.3. Безпека мореплавства в морському порту існує в систематизованому і задокументованому вигляді - система управління безпекою мореплавства (далі - СУБ).

18.1.4. Функціонування СУБ в морському порту здійснюється на підставі чинних нормативних актів, а також міжнародних конвенцій і угод, членом яких є Україна, з питань забезпечення безпеки мореплавства.

18.1.5. Координація дій адміністрацій морських портів щодо впровадження і функціонування СУБ здійснюється апаратом управління Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

18.1.6. В морському порту Білгород-Дністровський діють рівні умови для всіх суб'єктів господарювання, в тому числі щодо відповідальності. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту (далі - СГ), несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної, екологічної безпеки відповідно до закону.

18.1.7. Кожен суб'єкт господарювання, який у відповідності із п. 4.2.3 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті (далі - Положення), затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514, є об'єктом управління системи управління безпекою судноплавства морського і річкового транспорту (СУБС МРТ), розробляє СУБ з урахуванням особливостей виробничого процесу, номенклатури вантажів та ступеню їх небезпеки, структури і кадрового складу підприємства, його розмірів, розташування, напрямів діяльності, правових засад функціонування тощо.

Відповідальність за організацію робіт по забезпеченню безпеки мореплавства, стан безпеки мореплавства, функціонування СУБ, профілактичну роботу із попередження аварійних подій покладається на перших керівників суб'єктів господарювання (об'єктів управління СУБС МРТ), в адміністрації морського порту - на начальника адміністрації морського порту.

18.1.8. В питаннях організації взаємодії СГ між собою і з адміністрацією морського порту у випадках виникнення надзвичайних ситуацій із суднами, їх СУБи повинні бути взаємопов'язані, взаємоузгоджені і скоординовані адміністрацією морського порту. Сумісні дії з ліквідації надзвичайних ситуацій із суднами повинні періодично відпрацьовуватись за узгодженим графіком.

Інші питання щодо організації роботи по забезпеченню безпеки мореплавства в морському порту за участю адміністрації морського порту і СГ здійснюються виключно за договорами.

Керівники СГ повинні організувати такий порядок своєї роботи, роботи призначених осіб, інших працівників, при якому інформація про аварійну подію передається негайно. Цей порядок має бути документально закріплений в СУБ.

В адміністрації морського порту створено постійно-діючу комісію з безпеки мореплавства, основними завданнями якої є проведення ревізій з метою встановлення невідповідностей з безпеки мореплавства вимогам СУБ, проведення днів безпеки, здійснення контролю за усуненням виявлених недоліків. До складу комісії можуть залучатися (за згодою) уповноважені працівники СГ, на яких покладено функцію організації роботи по забезпеченню безпеки мореплавства.

18.1.10. Дні безпеки проводяться об'єктами управління СУБС МРТ згідно затвердженого графіку для попередження аварійних подій та забезпечення системності в роботі з питань безпеки мореплавства.

18.1.11. Капітан морського порту Білгород-Дністровський, в рамках своїх повноважень, має право здійснювати періодичну формалізовану оцінку (не рідше 1 разу на рік) практичного функціонування СУБ СГ згідно Плану роботи капітана порту.

18.1.12. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту, повинні укладати з адміністрацією морського порту Білгород-

Дністровський договори щодо забезпечення виконання вимог з безпеки судноплавства у порядку, передбаченому адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський.

18.1.13. На кожному терміналі (суб'єкті господарювання), що функціонує в морському порту Білгород-Дністровський, у штаті повинна бути посадова особа, на яку покладається обов'язок координувати діяльність із забезпечення безпеки мореплавства з адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський. Це може бути призначена особа з СУБ, яка повинна мати профільну морську освіту.

Персонал терміналів повинен володіти знаннями та інформацією щодо вантажів, які обробляються на терміналі, бути ознайомленим з технологічними схемами та специфікою їх обробки.

У разі обробки терміналами небезпечних вантажів, на виконання вимог Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» та вимог Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 року № 1285, згідно з якими: спеціальне навчання проходять працівники суб'єктів перевезень небезпечних вантажів, що займаються класифікацією, пакуванням, маркуванням чи нанесенням знаків безпеки та інформаційних табло на упаковки, оформленням транспортних документів, відправленням, перевезенням або прийманням небезпечних вантажів, проведенням вантажних та інших операцій, пов'язаних з перевезенням таких вантажів.

18.2. Система управління безпекою судноплавства морського порту Білгород-Дністровський

18.2.1. Всі організації, що здійснюють господарську діяльність в порту, та судна під українським прапором, незалежно від того, чи мають вони Міжнародне свідоцтво з системи управління безпекою, мають виконувати вимоги Положення з

системи управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193\8514.

18.2.2. Призначена особа з СУБ адміністрації морського порту Білгород-Дністровський має право:

отримувати інформацію, документацію, матеріали від усіх підрозділів порту, а також від підприємств та організацій, що здійснюють господарську діяльність в порту, які необхідні для виконання обов'язків з ліквідації АС;

на безперешкодний доступ на всі об'єкти, що перебувають в зоні відповідальності порту (в тому числі судна), з метою виконання робіт, що стосується СУБ, пов'язаних з ліквідацією АС;

вимагати дотримання правил, що передбачені заходами щодо безпеки і виконання рішень, прийнятих для ліквідації АС у зоні відповідальності порту всіма особами та уповноваженими представниками підприємств та організації, які перебувають в цій зоні.

Призначена особа з СУБ адміністрації Білгород-Дністровського морського порту повинна брати участь в роботі комісії з розслідування причин виникнення аварійних ситуацій/аварійних морських подій із суднами, що знаходяться у господарському віданні філії».

18.2.3. Кожен суб'єкт господарювання, який здійснює господарську діяльність в порту, у відповідності до наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20 листопада 2003 року № 904 зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193\8514, повинен розробити та затвердити в адміністрації морського порту «Керівництво із управління безпекою», яке має бути складовою частиною

загального «Керівництва управління безпекою мореплавства морського порту Білгород-Дністровський».

Кожен суб'єкт господарювання, що здійснює господарську діяльність в порту повинен розробити та затвердити в адміністрації морського порту ПЛАС, та План дії у НС.

Безпечна експлуатація об'єктів інфраструктури на акваторії, території та у межах нагляду порту здійснюється відповідно до технічного регламенту визначеного власниками (користувачами) морських терміналів, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання.

Кожен суб'єкт господарювання, що здійснюють господарську діяльність в порту повинен розробити та затвердити в Адміністрації морського порту Технічний режим безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури.

Кожен суб'єкт господарювання, що здійснює господарську діяльність в морському порту, повинен мати в штаті «призначену особу з СУБ», яка організує на підприємстві діяльність по забезпеченню безпеки мореплавства та координує її з Адміністрацією морського порту, оперативно взаємодіє з «призначеною особою з СУБ Адміністрації морського порту».

18.2.4. Суб'єкти господарювання, що впроваджують господарську діяльність у порту, повинні негайно інформувати Адміністрації морського порту (змінного диспетчера, СКМП, СБМ) про виникнення ситуації, що створюють загрозу безпеки мореплавства.

Персонал суб'єктів господарювання, пов'язаний із організацією забезпечення СУБ повинен належним чином розуміти відповідні вимоги з безпеки судноплавства, пройти навчання на курсах аудиторів СУБ (для призначених осіб СУБ).

18.3. Рибальство і купання в акваторії порту

Ловля риби і купання людей в акваторії, обмеженій гідротехнічними спорудами морського порту Білгород-Дністровський, заборонено як із гідротехнічних споруд, так і з будь-яких плавзасобів.

XIX. Відомості про передачу навігаційної і гідрометеорологічної інформації капітанам суден, які знаходяться в морському порту

19.1. Загальна інформація

Щоденно прогноз погоди, навігаційну і гідрометеорологічну інформацію і відомості, що стосуються безпеки мореплавання і порядку в морському порту, а також штормове повідомлення та ін. судна можуть отримати у СКМП на каналі № 6 та 16 або по телефону чергового капітана СКМП.

19.2. Навігаційне обладнання

19.2.1. Капітани суден і морські лоцмани, котрі виявили в акваторії морського порту Білгород-Дністровський плаваючі предмети, які можуть становити небезпеку для мореплавства, пошкоджені (що знаходяться не на штатних місцях) ЗНО або плями від розливів нафтопродуктів, несправності суднових механізмів, що впливають на безпеку мореплавства, повинні негайно повідомити про це СКМП Білгород-Дністровський.

19.2.2. У разі пошкодженні судном будь-якого навігаційного огороження капітан зобов'язаний негайно повідомити про це інспектора СКМП морського порту Білгород-Дністровський для оповіщення мореплавців і вжиття заходів з відновлення огороження.

Інспектор СКМП зобов'язаний інформувати всі судна, які здійснюють плавання у Зоні контролю, про вихід такого ЗНО з ладу до моменту його відновлення.

19.2.3. Будь-яке будівництво нових об'єктів чи реконструкція існуючих, розташованих у районі ЗНО або на лінії створів, без погодження з капітаном морського порту Білгород-Дністровський та організаціями, у чиєму підпорядкуванні знаходиться ЗНО, забороняються.

XX. Порядок і організація зв'язку на території порту Білгород-Дністровський Білгород-Дністровський

20.1. На території порту функціонує місцевий та міський зв'язок, телефонної мережі міста Білгород-Дністровський.

20.2. Місцевий телефонний зв'язок Адміністрації порту базується на номерній ємності з чотирьох цифр.

20.3. Телефонний код міста Білгород-Дністровський 04849

20.4. Контактна інформація служб адміністрації морського порту Білгород-Дністровський наведена в таблиці:

Посада	Телефон
Начальник філії	(04849) 63-124
Капітан порту	(04849) 63-105
Заступник капітана порту	(04849) 63-105
Служба капітана порту: інспектор СКМП (цілодобово)	(04849) 28-645
Головний інженер	(04849) 63-119
Головний бухгалтер	(04849) 63-108

Головний диспетчер	(04849) 63-128
Змінний диспетчер	(04849) 63-110
Начальник служби морської безпеки	(04849) 63-129
Ст. юрисконсульт	(04849) 63-113
Начальник відділу гідротехнічних і інженерних споруд	(04849) 63-109
Начальник служби енергозабезпечення	(04849) 63-121

Додаткову інформацію можна отримати на офіційному сайті ДП «Адміністрація морських портів України».

XXI. Вимоги протипожежного режиму в морському порту Білгород-Дністровський

21.1. Загальні положення.

21.1.1. Контроль за дотриманням визначених законодавством Правил пожежної безпеки на берегових об'єктах, розташованих на території порту, а також пожежно-профілактичну роботу на суднах під українським прапором, що стоять біля причалів порту, здійснює відомча пожежна охорона (далі – ВПО) за місцем її створення.

21.1.2. Юридичні та фізичні особи, екіпажі суден, що перебувають на території і акваторії порту, повинні дотримуватися вимог Правил пожежної безпеки в Україні, Правил пожежної безпеки на морських суднах України і вимог цих Обов'язкових постанов. У разі виявлення ознак пожежі, слід негайно повідомити пожежну охорону адміністрації Білгород-Дністровського морського порту за телефоном 13-31 і вжити заходів з евакуації людей і ліквідації пожежі.

21.1.3. Пожежна безпека на берегових об'єктах забезпечується керівниками цих об'єктів, а на суднах – їх капітанами. Особи, які припустилися порушень Правил пожежної безпеки на суднах та берегових об'єктах або вимог протипожежного режиму на території порту, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.

21.1.4. Загальне керівництво діями екіпажу судна і підрозділів, що прибули на судно для ліквідації пожежі та порятунку людей, здійснює капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки.

21.1.5. Інструктажі, спеціальне навчання, перевірка знань з питань пожежної безпеки здійснюються згідно з Типовим положенням, яке поширюється на всі підприємства, установи та організації України.

21.1.6. З питань вогнезахисту будівельних конструкцій, інженерного обладнання будинків керуватися Правилами України з вогнезахисту, затвердженими наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 02 липня 2007 року № 460, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24 липня 2007 року за № 849/14116.

21.1.7. Суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у межах території Білгород-Дністровського морського порту, зобов'язані проводити пожежно-тактичні та інші навчання з ліквідації НП (НС).

21.1.8. Суб'єкти господарювання, які мають штатні пожежні та пожежно-рятувальні підрозділи, щодобово передають зведено-стройові записки за

встановленою формою до ВПК СПБ адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

21.1.9. Об'єкти підприємств усіх форм власності, що провадять свою діяльність в порту, повинні бути обладнані системами автоматичного пожежного захисту, з виводом сигналу на пункт зв'язку пожежної команди СПБ адміністрації Білгород-Дністровського морського порту та ліцензійний централізований пульт спостереження.

21.1.10. Суб'єкти господарювання здійснюють перевірки пристроїв захисту від блискавок території і будівель відповідними ліцензійними організаціями.

21.1.11. На території морського порту Білгород-Дністровський забороняється:
спалювати сміття, суху траву та інші горючі відходи;
розпалювати вогнища;
палити у не призначених для цього місцях;
розігрівати бітум на відкритому вогні, проводити електрогазозварні та інші пожежонебезпечні роботи без письмового погодження із ВПО.

21.2. Забезпечення пожежної безпеки на території морського порту Білгород-Дністровський

21.2.1. Дороги, проїзди і проходи до будинків, споруд, пожежних вододжерел, включаючи і пожежні пірси, підступи до зовнішніх стаціонарних пожежних драбин, пожежного інвентаря, обладнання і засобів пожежогасіння, повинні бути завжди вільними, утримуватися у справному стані, взимку очищатися від снігу. Заборонено довільно зменшувати нормовану ширину доріг і проїздів.

21.2.2. Неприпустимо закладати вантажем пожежні гідранти, крани, пожежні пірси, під'їзди до них і пожежні проїзди. Вільний простір біля пожежних кранів повинен мати радіус не менше як 4 м, а біля стоянок пожежних машин і проїзду до моря – не менше як 9 м завширшки. Заборонено ставити транспорт на наскрізних проїздах будівель на відстані ближче як за 10 м від в'їзних воріт, ближче як за 5 м від пожежних гідрантів та інших місць забору води, пожежного обладнання й інвентаря, поворотних площадок тупикових проїздів, обладнувати автостоянки ближче 9 м від будівель.

21.2.3. Відключення мережі протипожежного водопостачання, стаціонарного обладнання пожежогасіння можливе лише після погодження з ВПО. Розкопування доріг на території порту і причалів можливе лише після обов'язкового завчасного оповіщення ВПО (СПБ) адміністрації Білгород-Дністровського морського порту.

21.2.4. Засоби протипожежного захисту, зв'язку, пожежна техніка, обладнання, інвентар обов'язково повинні бути у справному стані і готовими до негайного застосування. Не допускається застосування їх не за призначенням. Усі пожежні насоси ВПК компаній і господарств Білгород-Дністровського морського порту необхідно підтримувати у постійній готовності до застосування і перевіряти на наявність необхідного напору шляхом пробного увімкнення не рідше одного разу на місяць (з відповідним записом у журналі).

21.2.5. Заборонено захаращувати різноманітними предметами й обладнанням проходи, двері, тамбури і сходи. Усі двері евакуаційних виходів повинні вільно відчинятися у напрямку виходу з будинку. На випадок виникнення пожежі необхідно забезпечити можливість швидкої і безпечної евакуації людей і матеріальних цінностей, які знаходяться у виробничих будівлях.

21.2.6. Автотранспортні і вантажно-розвантажувальні механізми, що використовуються у порту, повинні бути обладнані вогнегасниками відповідно до чинних норм.

21.2.7. На території порту, причалах, у будівлях, спорудах, на територіях складів, автотранспортної і розвантажувальної техніки, незалежно від форм їх власності і відомчої приналежності, палити заборонено.

Тютюнопаління може бути дозволено (допускається) у спеціально обладнаних для цього місцях, погоджених адміністрацією об'єктів із ВПО Білгород-Дністровського морського порту, спеціально позначених та обладнаних урнами чи попільницями із негорючих матеріалів.

21.2.8. Забороняється проводити вантажні роботи у закритих складах автотранспорту, автомобілями та іншими механізмами із двигунами внутрішнього згорання, не обладнаними системою іскрогасіння.

21.2.9. Заборонено застосовувати у виробничих процесах і зберігати речовини і матеріали з не вивченими параметрами щодо пожежної і вибухової їх небезпеки.

21.2.10. Під час завантажування і вивантаження легкозаймистих вантажів адміністрація ВПК, компаній, господарства, на вимогу ВПО Білгород-Дністровського морського порту повинна виділяти людей для забезпечення пожежними постами місць вантажних робіт на весь період їх проведення.

21.2.11. Добровільні пожежні дружини повинні здійснювати контроль за дотриманням протипожежного режиму на об'єкті (у цеху) і нагляд за справним станом і готовністю до дії усіх засобів пожежогасіння.

21.2.12. Території автозаправних станцій (АЗС) і відкритих майданчиків для зберігання горючих рідин у тарі має триматися у чистоті, а пролиті легкозаймисті і горючі рідини слід вчасно прибирати.

21.2.13. Технологічне обладнання деревообробних цехів, прилади й електрообладнання необхідно очищати від деревного пилу, стружок та інших горючих матеріалів не рідше одного разу за зміну, а будівельні конструкції та електросвітильники – не рідше одного разу на два тижні.

21.2.14. Переїзди і переходи через внутрішньопортові залізничні колії повинні бути завжди вільні для проїзду пожежних автомашин і мати суцільний настил на рівні з голівками рейок.

Стоянка вагонів на переїздах без тепловозів забороняється.

21.2.15. На всіх вогнебезпечних дільницях і об'єктах порту мають бути встановлені добре видимі вдень і вночі попереджувальні написи українською і англійською мовами «ПАЛИТИ ЗАБОРОНЕНО», «ЗАСТОСУВАННЯ ВІДКРИТОГО ВОГНЮ ЗАБОРОНЕНО» тощо.

Розміщення таких написів мають забезпечити керівники підприємств, організацій та установ, розташованих на території порту.

21.2.16. Об'єкти підприємств всіх форм власності та всіх суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в порту, згідно норм мають бути обладнані системами автоматичного пожежного захисту, з виводом сигналу на пункт зв'язку пожежної команди СПБ Адміністрації морських портів та централізований пульт спостереження.

21.2.17. На кожний склад лісопиломатеріалів повинен бути розроблений план організації гасіння пожежі (оперативний план пожежогасіння), з визначенням заходів щодо розбирання штабелів, а також місць розташування пунктів із запасом пожежного інвентарю. План пожежогасіння повинен щорічно відпрацьовуватись зі всіма змінами підприємства.

21.3. Забезпечення пожежної безпеки на суднах, які знаходяться у порту.

21.3.1. Пожежна безпека з моря морського порту Білгород-Дністровський забезпечується пожежним аварійно-рятувальним буксиром (судном).

21.3.2. Бункерування рідким паливом суден, що стоять біля причалів суховантажного порту і на рейді, здійснюється із плавучих бункерувальників.

21.3.3. Бункерування пасажирських суден здійснюється виключно самохідними бункерувальниками. Якщо через ті чи інші причини доводиться задіювати несамохідні, то біля борту бункерувальника має постійно знаходитися буксир впродовж всього періоду бункерування.

На весь період стоянки біля борту судна, що бункерують, на носі та кормі несамохідного бункерувальника закріплюються на кнехтах буксирні троси, що спускаються до води.

21.3.4. Під час виконання бункерувальних або вантажних операцій з вогнебезпечними чи вибухонебезпечними вантажами біля причалів порту, або за наявності вибухонебезпечного вантажу на судні, на борту судна слід виставити підсилений пожежний пост або організувати чергування буксира пожежної безпеки. Капітан судна зобов'язаний подати заявку на виставлення такого пожежного поста або на чергування біля борту пожежного буксира й оплатити витрати на несення підсиленої пожежної вахти згідно з установленими тарифами. У

разі невиконання капітанами суден вимог цієї статті, вантажні операції на судні забороняються.

21.3.5. Швартування наливних суден у вантажі або в баласті з дегазованими танками, а також суден, що мають на борту вантажі 3-го класу МК МОПНЕВ, до суховантажних причалів порту може бути дозволено тільки після спеціального погодження із СПБ адміністрації морського порту Білгород-Дністровський.

Швартувати нафтоналивні судна у баласті з недегазованими танками до причалів суховантажного порту заборонено.

21.3.6. Для буксирування несамохідних суден із вогнебезпечними вантажами буксирувальники і буксировані судна повинні мати дозвіл Регістру і СПБ адміністрації морського порту Білгород-Дністровський, а також мати в наявності принаймні два сталевих пожежних кінця (на баку та кормі), а вихлопні тракти ДВЗ повинні бути обладнані іскрогасниками.

21.3.7. На суднах, які стоять біля причалів, заборонено проводити будь-які забортні роботи, у тому числі і ремонтні, не пов'язані із завантаженням чи розвантаженням.

21.3.8. Заборонено виводити на ремонт головні двигуни, якірний і рульовий пристрої.

У виняткових випадках за погодженням із СПБ адміністрації морського порту Білгород-Дністровський і з дозволу капітана морського порту ремонт головних двигунів, рульового чи якірного пристроїв може бути проведений. У такому разі біля борту повинні чергувати не менше як два буксири із заведеними буксирними сталевими тросами протягом всього періоду ремонтних робіт.

21.3.9. Оплата роботи буксирів здійснюється за рахунок судновласника. Відповідальність за проведення таких робіт і можливі наслідки повністю лежить на капітанові судна (судновласнику).

21.3.10. Під час виконання вантажних операцій із вогненебезпечними, вибухонебезпечними, хімічними і фумігованими вантажами і на випадок аварійних ситуацій (вибух, пожежа, розлиття хімічного вантажу, витікання фумігаційного газу тощо) необхідно викликати представника відділу організації Держсанепідемнагляду на водному транспорті.

21.3.11. Збитки, завдані адміністрації морського порту Білгород-Дністровський або адміністрації морських портів під час гасіння пожеж, займистостей та ліквідації інших видів надзвичайних ситуацій, що сталися на суднах біля причалів, в акваторії порту і під час виконання завдань з пожежного забезпечення у разі аварійних ситуацій на суднах, відшкодовуються судновласниками цих суден.

21.3.12. Збитки, завдані адміністрації морського порту Білгород-Дністровський під час гасіння пожеж та ліквідації аварійних подій (НС), що сталися на берегових об'єктах, на суднах біля причалів і в акваторії порту, відшкодовуються суб'єктами господарювання або судновласниками суден, на яких виникла подія.

21.3.13. Працівники суб'єктів господарювання, що проводять роботу з профілактики пожеж на суднах та берегових об'єктах, беруть участь в організації гасіння пожеж, повинні мати відповідну кваліфікацію та стаж роботи в цьому напрямку не менше одного року.

21.3.14. Виконувати електрогазозварювальні та інші вогненебезпечні роботи, а також здійснювати бункерування суден на суховантажних і пасажирських причалах порту в темний час доби, як правило заборонено. За виняткових обставин виконання вищеназваних робіт можливе (може бути дозволено) лише за наявності письмового дозволу капітана морського порту і узгодження цього питання з начальником СПБ Адміністрації морських портів при обов'язковому пожежному забезпеченні і з оплатою наданих послуг згідно з чинними у порту тарифами.

21.3.15. Протипожежні послуги у морському порту Білгород-Дністровський надаються адміністрацією морських портів України та МНС України за плату згідно з чинними місцевими тарифами, затвердженими у встановленому чинним законодавством України порядку.

XXII. Цивільний захист та техногенна безпека

22.1. Постійно діючими органами управління цивільного захисту на території і акваторії морського порту Білгород-Дністровський з питань організації та здійснення заходів цивільного захисту є:

керівні органи адміністрації морського порту Білгород-Дністровський та суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, а також підрозділи (посадові особи) з питань цивільного захисту, які утворюються (призначаються) такими органами відповідно до законодавства;

комісія з питань надзвичайних ситуацій адміністрації морського порту Білгород-Дністровський, яка координує роботи адміністрації морського порту Білгород-Дністровський та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту з питань, пов'язаних з техногенно-екологічною безпекою, захистом населення і територій, запобіганням та реагуванням на надзвичайні ситуації.

22.2. Чергові (диспетчерські) служби адміністрації морського порту Білгород-Дністровський та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту в режимі повсякденного функціонування (в неробочий час, до прибуття органів управління ЦЗ), забезпечують управління силами цивільного захисту, координацію їх дій, здійснення цілодобового чергування та забезпечення функціонування системи збору, оброблення, узагальнення та аналіз інформації про обстановку у районах виникнення надзвичайних ситуацій.

22.3. Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський та суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для запобігання та ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які можуть або призвели до порушення роботи в морському порту Білгород-Дністровський.

22.4. Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський та суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, повинні дотримуватися вимог законодавства України у сфері цивільного захисту, у тому числі правил техногенної та пожежної безпеки, з метою запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на території та акваторії порту.

22.5. Адміністрація морського порту Білгород-Дністровський разом з суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, повинна проводити сумісні спеціальні об'єктові навчання та тренування персоналу об'єктів на всі можливі види небезпек та характерні види надзвичайних ситуацій.

22.6. Ліквідацію аварії, що виникла на території суб'єкта господарювання, і яка не вийшла за її межі, проводить керівник цієї компанії.

22.7. Ліквідацію аварії, масштаби якої вийшли за територію суб'єкта господарювання та розповсюджуються на територію і акваторію порту, здійснює адміністрація порту із залученням всіх необхідних сил і засобів відповідно до плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф) Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ».

22.8. Суб'єкти господарювання та окремі території, на яких існує небезпека виникнення НС, підлягають постійному та обов'язковому обслуговуванню на договірній основі аварійно-рятувальними службами і формуваннями Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, які пройшли атестацію в установленому порядку.

22.9. Ліквідацію наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, здійснюють, залежно від категорії аварії та відповідно до плану ліквідації її наслідків, ДСНС та суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, інші підприємства, установи та організації, які залучаються до ліквідації наслідків таких аварій, або перевізник самостійно чи із залученням відповідних підприємств, установ та організацій.

22.10. Під час робіт у разі ліквідації аварій з небезпечними вантажами керуватися вимогами української та міжнародної нормативно-правової бази.

XXIII. Правила проведення днопоглиблювальних робіт

23.1. Днопоглиблювальні, промірні та водолазні роботи.

23.1.1. Захід у Порт днопоглиблювального земкаравану для виконання днопоглиблювальних робіт може бути дозволений тільки за наявності дозволу адміністрації морського порту Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» та інформування служби капітана морського порту Білгород-Дністровський (СКМП).

23.1.2. Перед початком встановлення земснаряду на ділянці днопоглиблення та перед кожною зміною такої ділянки капітан-багермейстер земснаряда зобов'язаний погодити з Капітаном Порту район роботи земснаряда, «Схему розкладки робочих тросів і якорів на ділянці днопоглиблення» і «Схему-маршрут руху ґрунтовідвізних суден від ділянки днопоглиблення до місця відвалу ґрунту». Схеми надаються Капітану Порту в 3-х примірниках.

23.1.3. Судно, що виконує днопоглиблювальні роботи, піднімає знаки та вогні згідно з МПЗЗС-72 (Правило 27 (d)).

23.1.4. Будь-які ґрунтовідвізні судна днопоглиблювальних караванів зобов'язані поступатися дорогою усім транспортним суднам, що прямують у Порт або з Порту.

23.1.5. Будь-яким ґрунтовідвізним суднам заборонено ставати на якір на внутрішній акваторії порту поза межами району роботи земснаряда.

23.1.6. Судно, що виконує промірні роботи, піднімає знаки та вогні згідно з МПЗЗС-72 (Правило 27 (b)). Проходити повз нього дозволяється виключно малим ходом і тільки після того, як буде подано сигнал відмашкою, який покаже, з якого боку його можна обійти.

23.1.7. Будь-які водолазні роботи в Порту можуть проводитися тільки після отримання дозволу Капітана порту.

Капітан судна або організація-замовник таких робіт повинні запитувати дозвіл на ці роботи у СКМП, а капітан водолазного бота безпосередньо перед початком робіт – у СКМП.

23.1.8. Судна, зайняті водолазними роботами, обов'язково мають нести спеціальні сигнали, передбачені МПЗЗС-72 (Правило 27(е)).

23.1.9. Усім суднам заборонено наближатися до судна, що виконує водолазні роботи, ближче ніж на 50 м.

Усім суднам при проходженні повз судна, що виконує водолазні роботи, необхідно знижувати швидкість до мінімальної.

23.1.10. Днопоглиблювальні роботи на підхідних каналах і портовій акваторії морського порту Білгород-Дністровський здійснюються з метою підтримки паспортних значень.

23.1.11. Контроль за дотриманням встановленого режиму експлуатації підхідних каналів і портових акваторій, а також контроль за підтриманням їхніх проектних і паспортних параметрів здійснюється адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський шляхом проведення інженерних обстежень і регулярних промірних робіт.

23.1.12. Періодичність промірних і тральних робіт встановлюється адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський згідно затвердженого графіку в залежності від гідрометеорологічних умов і інтенсивності відкладення намулу на підхідних каналах і портовій акваторії.

23.1.13. На підхідні канали і портову акваторію складаються паспорти. Внесення доповнень і корегування паспортів підхідних каналів і портової акваторії повинне здійснюватися підрозділом адміністрації морського порту Білгород-Дністровський, відповідальним за гідротехнічні споруди.

23.2. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи.

23.2.1. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи на підхідних каналах і портових акваторіях повинні здійснюватися відповідно до вимог Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 514, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14 червня 2006 року за № 708/12582.

23.2.2. Для визначення обсягу і термінів виконання експлуатаційних днопоглиблювальних робіт, а також відповідно до Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 липня 2005 року № 557, у підрозділі адміністрації морського порту Білгород-Дністровський, відповідальному за гідротехнічні споруди та капітальне будівництво (далі – ВГІС), повинні систематизуватись і зберігатись матеріали, що характеризують морфологію дна підхідних каналів і портових акваторій, а також відомості про обсяги раніше виконаного експлуатаційного днопоглиблення, інтенсивність замулювання, фізико-механічні, хіміко-біологічні властивості ґрунтів дна.

23.2.3. Технічне завдання на експлуатаційні днопоглиблювальні роботи та план їхнього виконання повинні складатись ВГІСі затверджуватись керівником адміністрації морського порту Білгород-Дністровський після погодження з капітаном морського порту Білгород-Дністровський.

23.2.4. Терміни виконання експлуатаційних днопоглиблювальних робіт слід призначати в залежності від інтенсивності замулювання, прийнятих запасів на замулювання, а також з урахуванням техніко-експлуатаційних характеристик застосовуваних днопоглиблювальних засобів.

23.2.5. Матеріали для одержання дозволів на експлуатаційні днопоглиблювальні роботи і відвали ґрунту готуються спеціалізованою організацією на замовлення підприємства (адміністрації Білгород-Дністровського морського порту).

23.2.6. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи на підхідних каналах і портових акваторіях повинні виконуватися спеціалізованими підрядними організаціями, які мають відповідні технічні засоби, ліцензію і дозвіл, одержані у встановленому порядку.

23.2.7. Підводний відвал повинен бути обладнаний ЗНО, що встановлюються силами ДУ «Держгідрографія».

23.2.8. У технічному завданні на проведення експлуатаційних днопоглиблювальних робіт біля споруд або у районі трас підводних інженерних комунікацій мають бути зазначені безпечні відстані від лицьової межі споруди до меж робочої прорізи, а також від меж охоронних зон до ґрунтозабірного пристрою і якорів земснаряда.

XXIV. Будівництво, експлуатація і схоронність споруд порту

24.1. Загальні положення

24.1.1. Організацію та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури здійснювати згідно діючого законодавства з цих питань, які діють чи будуть діяти в Україні в період здійснення технічної експлуатації.

24.1.2. Усім суднам і плавзасобам підходити носом до причалу заборонено.

24.1.3. ВГІС сумісно зі Службою капітана морського порту здійснюють контроль за станом і режимом експлуатації гідротехнічних споруд, і ведуть відповідну технічну документацію.

24.1.4. Вимоги СКМП і ВГІС адміністрації порту щодо технічної експлуатації розташованих на території підприємства об'єктів є обов'язковими до виконання.

24.1.5. Під час швартування до причалу судну заборонено працювати головним двигуном, а також підрулюючим пристроєм на відстані ближче ніж на 15 м від причалу, за винятком випадків, викликаних необхідністю запобігання пошкодженню судна чи причалу.

24.1.6. Суднам, що стоять біля причалів порту, працювати гвинтами заборонено.

Як виняток, дозволяється провертання гвинтів дизельним суднам – на найменших обертах – перед відходом судна від причалу.

24.1.7. Будівельні роботи на території та в акваторії морського порту Білгород-Дністровський проводяться в порядку, встановленому законом. Проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту здійснюється за наявності дозволу капітана морського порту.

24.1.8. Власники/орендарі усіх будівель і споруд, розташованих на території морського порту Білгород-Дністровський і в припортовій зоні, зобов'язані утримувати їх у технічно справному стані. Зовнішній вигляд будинків і споруд має

бути охайним, а на прилеглий до них території на відстані до 20 м необхідно постійно підтримувати належний порядок і чистоту.

24.1.9. Державні і громадські підприємства, установи та організації, розміщені на території морського порту Білгород-Дністровський, зобов'язані своїми силами, засобами і за свій рахунок щоденно прибирати займані ними ділянки, складські приміщення, пакгаузи, причали та інші місця.

24.1.10. Для забезпечення безпечного швартування суден і збереження причальних споруд:

швартовні й відбійні пристрої повинні перебувати у справному технічному стані та відповідати за своїми характеристиками суднам, що швартуються до причалів;

фактичний запас вільної довжини причалів під час швартування суден не повинен бути менше нормативного;

нормальні складові швидкостей підходу суден до причалів не повинні перевищувати нормативні значення, якщо інші обмеження не передбачені проектною документацією і паспортом.

24.1.11. Умови підходу суден до причалу вказано у таблиці.

Умови підходу суден до причалу

№ причалу	Водотоннажність судна (тис. т)	Кут підходу, °	Швидкість підходу, м/с (норм. стан)	Додаткові відомості
2,3,4,5,6, 8,9	3 500 - 4 500	7-10°	0,1 - 0,3 м/с	Швартовні операції на п/п Бугаз

1,7	Тільки для суден портового флоту			виконуються за допомогою тільки двох буксирів
-----	----------------------------------	--	--	---

24.1.12. Усі пошкодження, завдані судном портовим спорудам, відшкодовуються за рахунок судновласника.

24.2. Організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури.

24.2.1. Технічна експлуатація – комплекс технічних заходів, які забезпечують використання споруди відповідно до функціональних призначень у встановлений термін експлуатації.

24.2.2. Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Білгород-Дністровський, повинні здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту Білгород-Дністровський відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

24.2.3. Технічна експлуатація об'єктів інфраструктури морського порту Білгород-Дністровський здійснюється відповідно до чинних нормативно-правових актів/нормативних документів з питань технічної експлуатації, зокрема, Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 травня 2005 року № 257, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 13 жовтня 2005 року за № 1191/11471, нормативних документів з питань обстеження, паспортизації, безпечної та надійної експлуатації виробничих будівель та споруд.

24.2.4. Режим експлуатації – використання будівлі, споруди за призначенням експлуатаційними параметрами, що обумовлені проектом або встановлені в процесі експлуатації з урахуванням технічного стану.

24.2.5. Режим експлуатації будівлі, споруди має відповідати її призначенню, паспортним характеристикам, фактичному технічному стану, умовам впливу навколишнього природного середовища.

24.2.6. Будівля, споруда або її окремі елементи не повинні мати змін у розташуванні (положенні) в порівнянні з проектним.

24.2.7. Режим експлуатації будівлі, споруди може бути переглянутий у випадку зміни умов її роботи або технічного стану.

24.2.8. Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Білгород-Дністровський, повинні розробляти та встановлювати режим експлуатації об'єктів інфраструктури морського порту, які належать їм на праві приватної власності, та здійснювати їх експлуатацію відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

24.2.9. Суб'єкти господарювання, які провадять господарську діяльність у морському порту Білгород-Дністровський та у своїй господарській діяльності використовують об'єкти портової інфраструктури державної власності, повинні дотримуватися режиму експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, встановленого адміністрацією морського порту Білгород-Дністровський та чинними нормативно-правовими актами.

24.3. Заходи щодо попередження пошкоджень підводних кабелів і трубопроводів.

24.3.1. Райони, заборонені для кидання якорів і протягування по ґрунту різноманітних предметів (у тому числі і якорів), визначені на навігаційних картах.

24.3.2. В охоронних зонах забороняється:

кидати якір;

проходити з відданими якорями, ланцюгами, лотами, волокушами і тралами;

проводити днопоглиблювальні роботи;

проводити вантажно-розвантажувальні роботи.

24.3.3. Усі роботи, які мають бути виконані в охоронних зонах, а також поблизу від них, слід попередньо погодити з підприємствами, у віданні яких перебувають підводні об'єкти (кабелі, трубопроводи).

24.3.4. Водолазні роботи у порту можуть проводитися лише з дозволу капітана морського порту Білгород-Дністровський.

До початку робіт капітан судна або організація-замовник повинні отримати дозвіл на водолазні роботи в СКМП. Безпосередньо перед початком робіт капітан водолазного боту або керівник водолазних робіт повідомляє про початок таких робіт СКМП та змінному диспетчеру адміністрації порту.

24.3.6. Під час проведення водолазних робіт повинні вживатися усі заходи з виконання вимог техніки безпеки та охорони праці відповідно до чинного законодавства.

XXV Регулювання плавання кораблів і суден забезпечення ВМСУ.

25.1. Інформацію про передбачуваний захід у морський порт кораблі та судна забезпечення ВМСУ повинні надавати на адресу адміністрації Білгород-

Дністровської філії ДП «АМПУ» (головного диспетчера) і капітана морського порту не пізніше ніж за 4 години.

25.2. За дві милі до входу у зону дії СКМП кораблі й судна забезпечення ВМСУ встановлюють із СКМП зв'язок по УКХ, канал 16, повідомляють бортовий номер, своє місцеположення, курс і швидкість.

25.3. Кораблі і судна забезпечення ВМСУ плавання у аквіторії порту здійснюють під контролем і проведенням СКМП.

25.4. Про передбачуваний вихід з морського порту кораблі і судна забезпечення ВМСУ повинні інформувати адміністрацію Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ» (головного диспетчера) і капітана порту не пізніше ніж за 1 годину. За 15 хвилин до наміченого часу командир корабля або капітан судна повинні запитати дозвіл на вихід у СКМП й оповістити ВПС.

Тимчасово виконуючий обов'язки

начальника адміністрації

Білгород-Дністровського морського порту



О.О. Олесеюк

Додаток 1
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Відомості про технічні можливості морського порту в частині прийому суден.

Порт приймає судна з осадкою, оголошеною наказом начальника адміністрації морського порту Білгород-Дністровський виданого на підставі розпорядження капітана порту.

Розміри суден не повинні перевищувати: довжина - 140 м, ширина - 20 м, висота щогли більше як 28 м від ватерлінії. Заведення суден у Дністровсько-Лиманський канал, що веде у порт, здійснюється підхідним каналом Дністровсько-Цареградського гирла. Через гирло перекинуто міст з підйомним прогоном. Максимальна висота, на яку піднімається прогін, — 29 м від рівня води (рівень води у Дністровському лимані може коливатися у межах 0,5 м). Проходження судна під мостом слід попередньо узгоджувати по телефону чи УКХ-радіотелефону з СКМП, диспетчерською службою, інспектором СКМП портопункту Бугаз.

Примітка. Висота залізничного моста від рівня води у районі судноплавного прогону без його підняття становить 8 м.

Захід суден у порт і вихід їх із порту плануються диспетчерською службою ДП «АМПУ» за погодженням з представником портового оператора. Дозвіл на захід у порт і вихід суден із порту має завчасно узгоджуватися з СКМП.

При заході у води порту, під час стоянки у порту і при виході із порту заборонено користуватися будь-якими радіо передавальними пристроями, крім УКХ-радіотелефону для зв'язку з СКМП, диспетчерською службою.

Примітки. Позивний диспетчерської служби – «Радіо-1».

Позивний СКМП - «Радіо-2».

Позивний СКМП порту портопункту Бугаз — «Затока-радіо».

Враховуючи складні навігаційні, гідрологічні умови плавання, наявність залізничного моста та з метою попередження аварійних випадків, можливого пошкодження суднами моста, слід дотримуватися таких правил:

На судні, що готується до виходу у море, оформлення портових формальностей має бути завершеним за 2 години до підняття моста за графіком.

Судно не повинно виходити з порту до отримання від диспетчерської служби інформації, що підтверджує точний час підйому моста, не пізніше ніж за 1 годину 30 хвилин до виходу з порту. Якщо судно за 1 годину до підняття моста не увійшло у канал для виходу із порту, проведення скасовується.

Кількість суден для проведення визначає диспетчер порту за погодженням зі старшим лоцманом, а у разі його відсутності - із черговим лоцманом, керуючись конкретними обставинами (метеопрогноз, тип судна, час руху судна каналом, час, впродовж якого судноплавний прогін моста знаходиться у піднятому положенні).

Рух транспортних суден каналами є одностороннім; обов'язково на борту судна має бути присутній лоцман.

Проведення транспортних суден здійснюється при швидкості вітру до 12 м/сек.

Проведення в порт суден завдовжки понад 120 м здійснюється з використанням буксира потужністю не менше як 600 к.с. Витрати пов'язані з проведенням суден підхідними каналами покладаються на судовласника.

На випадок непередбачуваного не підняття моста (з технічних причин, через метеоумови, тощо) диспетчерська служба зобов'язана негайно надати у розпорядження лоцмана два буксири для розвороту судна перед мостом і повернення його у порт. Суднам забороняється ставати на якір у районах проходження підводних кабелів. Ці райони нанесені на підхідній карті Білгород-Дністровського морського порту № 3501.

При підході транспортних суден до залізничного моста маневрування і швартовні операції в акваторії портопункту Бугаз здійснювати заборонено.

Проведення суден при швидкості течії з лиману понад 4 вузли забороняється.

При плаванні Дністровсько-Лиманським каналом між буями № 33-35 у районі газогону між точками:

46°10'14,76"N 30°23'22,84" E;

46°10'13,53" N 30°23'20,68" E

за 100 м до і 100 м після газогону суднам забороняється кидати якорі або волочити їх по дну каналу.

Додаток 2
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Відомості про підхідні канали морського порту.

Підхідний Дністровсько-Лиманський канал протяжністю 15 км і завширшки 60 м. Водна акваторія обмежується залізничним мостом, перекинутим через гирло Дністровського лиману, зі сходу; лінією, що сполучає точку з координатами 46°04'35" N 30°28'05" E з правою опорою моста, з півдня; лінією, яка сполучає точку з координатами 46°04'43" N 30°28'06" E з лівою опорою моста, з півночі.

Підхідний канал Дністровсько-Цареградського гирла протяжністю 1,5 милі завширшки 80 м. з напрямком руху : 88,2° (268,2°), який вказується секторним вогнем, встановленим у координатах : 46°04'30,1691" N 30°28'10,9542" E. Проектна глибина підхідного каналу Цареградського гирла - 6,5 м; глибина підхідного Дністровсько-Лиманського каналу - 5,5 м.

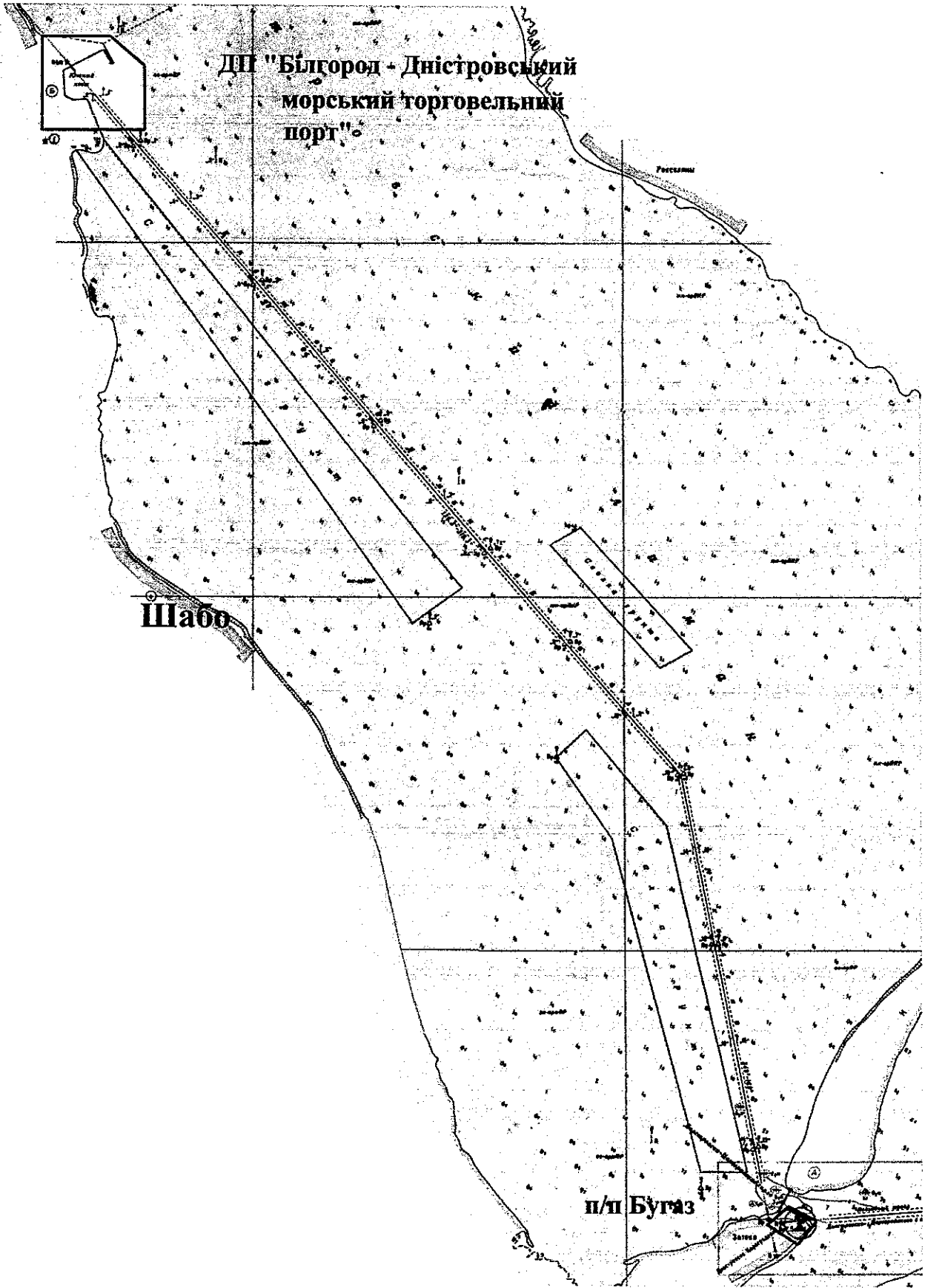
Дані щодо прохідної осадки можна отримати в СКМП.

Прохідну осадку суден на підхідних каналах визначає інспектор СКМП 4 рази на добу після отримання інформації про рівень води з урахуванням гідрометеорологічних факторів, конкретних навігаційних умов та типу операцій, які належить здійснити.

Усі річкові буксири, одиночні чи з караваном барж, усі самохідні річкові судна (пасажирські катери, судна на підводних крилах, човни тощо) усіх відомств повинні здійснювати своє плавання поза межами Дністровсько-Лиманського каналу і не перетинати шлях транспортним суднам по курсу судна.

Ловити рибу і ставити рибальські сіті у 100-метровій зоні з обох боків траси підхідного каналу заборонено.

План-схема Дністровсько-Лиманського підхідного каналу



Додаток 3
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

**Відомості про райони обов'язкового та необов'язкового
лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів
суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення у
морському порту Білгород-Дністровський.**

Акваторія морського порту Білгород-Дністровський є районом обов'язкового лоцманського проведення суден.

Суднам, які не належать до категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, плавання без лоцмана забороняється.

Від обов'язкового лоцманського проведення звільняються такі категорії суден:

гідрографічні (лоцмейстерські) судна державної установи «Держгідрографія»;

судна Збройних Сил України, Морської охорони Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій;

судна місцевого базування, яхти та судна валовою місткістю 500 одиниць і менше;

судна, визначені у відповідних Правилах плавання, затверджених в установленому порядку Міністерством інфраструктури України як такі, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення та (або) не підлягають обов'язковому лоцманському проведенню.

Для плавання в районі обов'язкового лоцманського проведення, на борту суден повинні бути посібники для плавання, обов'язкові постанови по відповідних портах, карти та плани для даного району та відповідне навігаційне обладнання.

Капітани суден, які надали у встановленому порядку заявку до підприємства, що надає лоцманські послуги, мають право скористатися послугами лоцмана. Нарахування та сплата лоцманського збору здійснюються відповідно до законодавства України.

У разі необхідності (наявності надзвичайних обставин, що створюють загрозу судноплавству) капітан морського порту може встановити обов'язкове лоцманське проведення для суден, які звільнені від обов'язкового лоцманського проведення.

Усі судна у період плавання в районах обов'язкового лоцманського проведення зобов'язані дотримуватися вимог Міжнародних правил запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (зі змінами), нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, обов'язкових постанов по порту, користуватися встановленими рекомендованими шляхами, районами якірних стоянок, системами розподілу руху та виконувати вимоги, вказівки і рекомендації СКМП.

Додаток 4
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

**Відомості про мінімальну кількість і потужність буксирів для
швартовних операцій суден у морському порту.**

Усі судна (крім пасажирських), довжина яких понад 50 м, під час швартовних операцій зобов'язані використовувати щонайменше один буксир потужністю не менш як 300 к.с., за винятком суден, завдовжки до 100 м, які використовують підрулюючий пристрій. Додаткову кількість буксирів, залежно від погодних умов, визначає капітан судна, які замовляє самостійно або через морського лоцмана (в порядку, передбаченому Обов'язковими постановами).

Кількість буксирів під час швартовних операцій із пасажирськими суднами визначає капітан судна, який несе відповідальність за безпечне проведення швартовних операцій.

Додаток 5
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Відомості про якірні стоянки порту.

Місце якірної стоянки № 350 для суден, що прямують у порт, розташоване на північний схід від Дністровсько-Цареградського гирла і обмежене лініями, що з'єднують точки:

46°05,84'N 30°30,75'E

46°06,69'N 30°31,48'E;

46°06,41'N 30°32,09'E;

46°05,56'N 30°31,34'E.

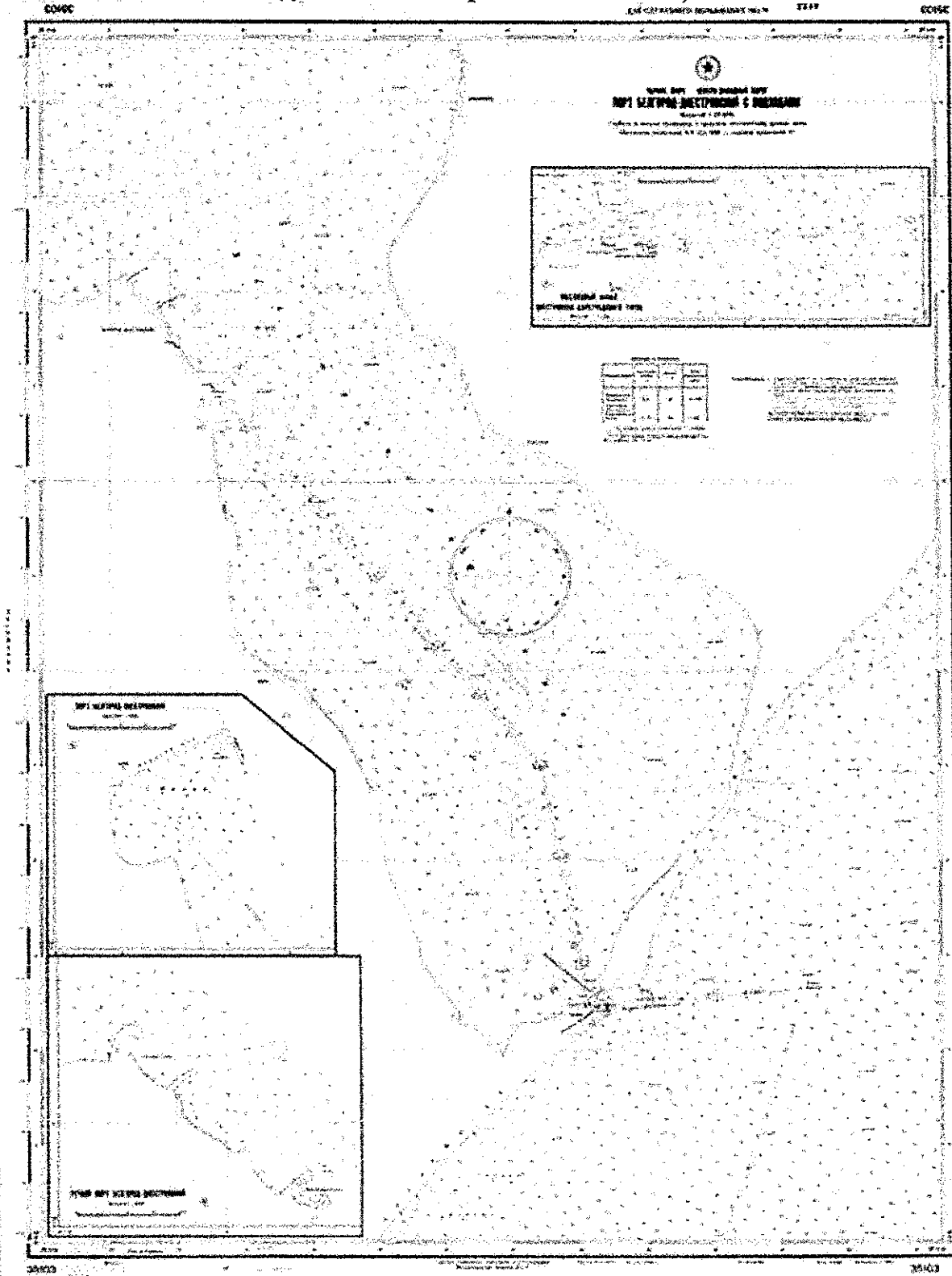
Глибини на стоянці -11 м.

Ставати на якір на лінії створу, від приймального буя до входу у канал, заборонено.

Стояти на якорі в акваторії морського порту дозволяється лише одному, і не більше, судну, з дозволу капітана морського порту.

Додаток 6
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Схематичний план порту з підходами та акваторія порту
(у системі координат WGS-84).



Додаток 7

до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Стандартний перелік інформації з морської безпеки про судно, що має зайти
у морський порт Білгород-Дністровський

Наведена форма надається в СМБ морського порту Білгород-Дністровський

SECURITY RELATED INFORMATION*			
Стандартна інформація щодо охорони (The following information must be transmitted to the Maritime Security Department of _____ branch of State Enterprise "Ukraine Sea Port Authority" port of call not less than 24 hours prior to ship entry. Any changes must be notified accordingly). (Наступна інформація повинна бути наданою до Служби морської безпеки відповідної філії Адміністрації морських портів України не пізніше ніж за 24 години. Будь-які зміни повинні бути повідомлені завчасно)			
To (кому)	Maritime Security Department (Служба морської безпеки)	From (від кого)	
Tel (24 hours):		Tel (24 hours):	
Fax:		Fax:	
E. mail:		E. mail:	
Name of Ship (Назва судна)	Call Sign (Позивний)	IMO Number (номер ММО)	Type (тип)
Port of Registry (Порт реєстрації)	Flag State (Держава прапора)	Gross Tonnage (Валовий реєстровий тоннаж)	Inmarsat call number (Інмарсат назва, номер)
Name of Company, Company Identification Number (Назва компанії, Ідентифікаційний номер ММО, наданий компанії)	Name and 24-hours contact details of the ship in port (Назва та детальна інформація щодо цілодобового зв'язку з судном у порту)		
Port of arrival and facility where the ship is to berth, if known (Порт прибуття та портовий засіб, до якого буде підходити судно (якщо відомо))	Primary purpose of call (Основна мета заходу)	Expected date and time of arrival of the ship in port (Очікувана дата та час прибуття судна в порт)	
The ship is provided with a valid Certificate (Судно має дійсне:)	The Certificate has been issued by (Свідоцтво видано введіть назву органу влади, або визнаної організації з охорони)	Date of issue (dd.MM.yy) (Дата видання день, місяць, рік)	Date of expire (dd.MM.yy) (строк дії закінчується день, місяць, рік)
International Ship Security Certificate (Міжнародне)	Yes No Так Ні		

свідоцтво з охорони судна (МСОС)					
Interim International Ship Security Certificate (Тимчасове Міжнародне свідоцтво з охорони судна (ТМСОС))	Yes No Так Ні				
If ship is not provided with a valid international Ship Security Certificate, explain why? (Якщо судно не має дійсного Свідоцтва з охорони, пояснить чому?)	Does the ship have an approved ship security plan on board? (Наявність на судні схваленого Плану охорони судна)		Current security level (Поточний рівень охорони)		
	Yes Так	No Ні	1	2	3
Does the ship have a provide continuous synopsis record on board? (На борту судна є діючий Журнал безперервної реєстрації)	CSO (Ім'я і контактна інформація офіцера охорони компанії (щодобово))		SSO (Офіцер охорони судна – посада, ПІБ, № діючого сертифікату ООС)		
Yes Так	No Ні				
Location of the ship at the time the report is made (Місцезнаходження судна на час надання інформації)					
List the last ten calls, in chronological order with the most recent call first, at port facilities at which the ship contacted ship/port interface together with the security level at which the ship operated (Інформація про десять останніх заходів у хронологічному порядку, починаючи з самого недавнього, у порти і портові засоби, де відбувалася взаємодія судно/порт і рівні охорони, що підтримувало судно)					
№	From (dd.MM.yy) з (день, місяць, рік)	To (dd.MM.yy) до (день, місяць, рік)	Port, Country, Port Facility and UNLOCODE (Порт, країна, портовий засіб та його UN Код місцезнаходження UNLOCODE)	Special or additional security measures (спеціальні чи додаткові заходи з охорони)	Security Level (рівень охорони)
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
List the ship-to-ship activities, in chronological order with the most recent ship-to-ship activity first, which have been carried out during the period specified above (Інформація про взаємодію судно-судно в хронологічному порядку, починаючи з останнього, за період, що встановлюється)					
№	From (dd.MM.yy) з (дата, місяць, рік)	To (dd.MM.yy) до (дата, місяць, рік)	Location or Latitude and Longitude (Місце взаємодії або широта і довгота)	Security measures applied (Застосовані заходи з охорони)	Ship-to-ship activity (взаємодія «судно-судно»)
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

6.					
7.					
8.					
General description of cargo aboard the ship (Загальний опис вантажу)					
Type of cargo (тип вантажу)	Is the ship carrying any dangerous substances as cargo ? (Інформація про наявність на судні небезпечних вантажів)	If answer is YES, provide details or attach a copy of the Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7) (Якщо - Так, то надати подробиці про нього або надати копію Маніфесту про небезпечний вантаж (Форма FAL 7IMO))	Form 7 is attached (форма 7 додається)	Yes Так	No Ні
Crew and Passenger List (суднова роль екіпажу та пасажирський маніфест)					
A copy of the ship's Crew List (IMO FAL Form 5) is attached (Копія суднової ролі екіпажу (ММО ФАЛ форма 5) додається)			Yes Так	No Ні	
A copy of the ship's Passenger List (IMO FAL Form 6) is attached (Копія пасажирського маніфесту (ММО ФАЛ форма 6) додається)			Yes Так	No Ні	
Other security-related (інша інформація щодо охорони)					
Is there any security-related matter you wish to report ? (Чи існує ще яка-небудь інформація, що відноситься до безпеки, про яку ви хотіли б повідомити?)			Yes Так	No Ні	
If the answer is YES, provide details: (Якщо відповідь - ТАК, надайте подробиці)					
Agent of the ship at the port of arrival (агент судна в порту прибуття)					
Name of Company (назва компанії)					
Name of Agent: (ім'я агента)					
Tel:					
Fax:					
E-mail:					
This report is dated at _____ on _____ at _____ (дата доповіді з) (enter place) (місце) (enter time and date) (час та дата)					
(Title or position) (Звання та посада (Master, SSO, CSO, Agent) (підпис)			(Name of the person providing the information) Ім'я особи, яка надала інформацію (Signature)		

Додаток 8
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Правила плавання малих/маломірних та спортивних суден.

Загальні положення.

Під спортивними суднами маються на увазі судна, спроектовані, побудовані або переобладнані переважним чином або виключно для занять спортом, змагань, тренувань, дальнього спортивного плавання, занять іншими водними технічними видами спорту.

Плавати у зоні дії Обов'язкових постанов дозволяється малим/маломірним та спортивним суднам, зареєстрованим в установленому порядку, керування якими здійснюють особи, які мають відповідні свідоцтва на право керування цим судном, видані відповідними уповноваженими на це органами.

Плавання малим/маломірним та спортивним суднам у зоні дії Обов'язкових постанов морського порту дозволяється у смузі завширшки не більше як 50 м від урізу води уздовж берега.

Малі/маломірні судна після реєстрації обов'язково мають бути приписані до баз-стоянок, портів, які відповідають вимогам безпеки судноплавства і забезпечені постійними місцями для стоянки суден.

Відповідальність за відповідність категорії спортивного судна або морехідного стану маломірного судна фактичним метеоумовам, а також за укомплектованість екіпажів суден несе судновласник.

Керування маломірним судном дозволяється за наявності:

суднового квитка;

свідоцтва на придатність малого судна до плавання;

свідоцтва на право керування маломірним/малим судном;

акта первинного огляду малого судна;

акта огляду малого судна (видається у разі зміни власника, зміни оцінки технічного стану та умов плавання, необхідності перевірки вимог чергових і позачергових перевірок, а також при забороні плавання, накладеній актом первинного огляду);

ліцензії суднової станції (за наявності);

дозволу на вихід із попереднього порту, бази-стоянки;

реєстрації в установленому порядку, реєстраційного номера;

технічного талона;

технічного огляду та відповідності номерів Свідоцтва на придатність малого судна до плавання і технічного талона;

суднової ролі і списку пасажирів;

журналу прогнозу погоди та запису останнього прогнозу в ньому;

світлової та звукової сигналізацій та їх справність;

навігаційних вогнів і сигнальних фігур, їх робочий стан (наявність запасних ламп для навігаційних вогнів відповідного вольтажу);

навігаційного, електронавігаційного і штурманського обладнання та їх справність (якщо таке є);

рятувальних засобів, піротехніки, аварійного та пожежного забезпечення, що відповідає вимогам класифікаційного товариства і Свідоцтву на придатність малого судна до плавання;

Маломірні і спортивні судна повинні мати офіційні реєстраційні знаки, які містять назву та номер (на борту або на вітрилі), порт реєстрації судна. Реєстраційні знаки наносяться на видному місці на зовнішній і внутрішній сторонах борту.

Судноводії маломірних суден повинні знати і дотримуватися Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12 липня 2004 року за № 872/9471 і МПЗЗС-72, а також знати інші місцеві і міжнародні нормативні документи.

Маломірні та спортивні судна, що здійснюють плавання на акваторії Порту, повинні нести постійну радіовахту на УКХ на каналі 16 та повідомляти про вхід або вихід в/з акваторії порту чергового інспектора СКМП.

Маломірні та спортивні судна, що здійснюють плавання на акваторії Порту, повинні мати (яких це стосується) на борту магнітний компас, лот (ехолот), прилад АІС, УКХ-радіостанцію.

Заборонено зберігати на території і акваторії морського порту маломірні плавзасоби, що належать юридичним і фізичним особам, без письмового дозволу на це капітана морського порту.

Правила плавання.

Маломірні і спортивні судна, здійснюючи плавання уздовж причалів морського порту, повинні триматися на безпечній відстані від них.

Під час плавання на акваторії Порту маломірним і спортивним суднам заборонено:

рухатися морським каналом;

перетинати курси спереду по носу і маневрувати у безпосередній близькості від транспортних суден, земснарядів, плавучих кранів під час їх руху;

підходити до суден під іноземним прапором, що стоять на рейді або біля причалів у морському порту, без дозволу прикордонної та митної служб;

підходити до причалів морського порту, а також до берегової лінії та причалів інших організацій, розташованих на території морського порту без погодження з диспетчером – оператором причалу; наближатися до робочих причалів ближче ніж на 100 м;

здійснювати плавання у районах якірних місць, що створює перешкоди транспортним суднам; наближатися до суден, що рухаються, ближче ніж за 200 м;

швартуватися до плавучих і стаціонарних засобів навігаційного обладнання і ставати на якір поблизу них;

ставати на якір на каналах та поблизу них.

Судна технічного, службово-допоміжного та портового флотів, катери і яхти зобов'язані рухатися безпечними маршрутами, поступаючи дорогою транспортним суднам.

Маломірні, спортивні і прогулянкові судна не повинні мати на борту більшу кількість пасажирів ніж це передбачено судновими документами.

Маломірні і спортивні судна, що здійснюють плавання на акваторії морського порту, зобов'язані на вимогу СКМП зупинитися, лягти в дрейф і пред'явити, у разі необхідності, для перевірки судові документи, судноводійські сертифікати, документ про технічний стан плавзасобу і укомплектованість його екіпажем.

При експлуатації судна заборонено:

заходити в акваторію, відведену для купання;

плавати і підходити до берега у місцях масового відпочинку людей;

давати плавзасоби на прокат і кататися дітям до 18 років без супроводу дорослих;

використовувати плавзасіб не за призначенням;

керувати судном, перебуваючи у стані алкогольного, наркотичного або іншого виду сп'яніння;

під час руху судна сидіти на носі, кормі або на бортах, звисивши ноги за борт; віддалятися від берега на більшу відстань ніж це зазначено у Свідоцтві про придатність малого судна до плавання.

Швидкість малих та маломірних суден не повинна перевищувати швидкості будь-яких суден на акваторії порту, тобто не більш, як 6 вузлів.

Організація приходумаломірних і спортивних суден.

Юридичні та фізичні особи, що очікують прибуття маломірних або спортивних суден із-за кордону чи з інших регіонів України, подають заявку

головному диспетчерові для внесення їх у добовий графік руху суден, який складається щодня на наступну добу, а також надають інформацію про час підходу судна до підхідного каналу на підставі повідомлень із суден, що прибувають, не пізніше ніж за 24 години з уточненням за 4 години.

У разі прибуття яхт з іншої держави до порту, чи відходу такої яхти з порту капітан яхти повідомляє про це капітана морського порту не пізніше як за дві години до прибуття чи відходу яхти. Капітан морського порту про прибуття в морський порт чи про відхід яхти з морського порту інформує підрозділ охорони державного кордону та орган доходів і зборів.

Прикордонний контроль маломірних спортивних суден та осіб, які прибувають на них з іншої держави до порту, або відправляються з нього до іншої держави, здійснюється з урахуванням результатів оцінки ризиків. У такому випадку на вимогу уповноважених службових осіб Державної прикордонної служби України капітан судна подає документ із зазначенням усіх технічних характеристик судна та прізвищ осіб, що перебувають на яхті. Після закінчення прикордонного контролю у цьому документі проставляється відмітка про перетинання державного кордону. До залишення судном територіального моря України копія зазначеного документа зберігається у складі судових документів та подається уповноваженим службовим особам Державної прикордонної служби України на їх вимогу.

Інформація про підхід має містити такі відомості:

назва судна і його прапор;

реєстраційний номер для суден під українським прапором, номер ІМО та позивний;

номер на вітрилі;

тип судна, довжина і забарвлення;

порт приписки (місце постійного базування);

маршрут плавання, дата і час підходу;

мета і тривалість перебування у Порту;

чисельність команди і пасажирів;

найменування, адреса, телефон і факс організації, яка приймає судно, і заплановане місце стоянки після прикордонного контролю.

Капітан маломірного або спортивного судна, що прибуває у Порт із моря, повинен не пізніше ніж за 1 годину до заходу у зону дії Поста налагодити радіозв'язок з Постом на УКХ, радіоканал 11, і далі діяти згідно із його вказівками.

Під час прикордонного контролю і митного огляду капітан маломірного чи спортивного судна пред'являє такі документи:

судновий квиток або Свідоцтво про право плавання під прапором;

Свідоцтво про придатність судна до плавання;

запрошення від української юридичної або фізичної особи;

суднову роль (у 2-х примірниках);

документи, що засвідчують особу членів екіпажу і пасажирів.

Після проходження прикордонного контролю та митного огляду судну надається дозвіл на рух до місця стоянки.

Прибувши на місце стоянки, капітан іноземного маломірного або спортивного судна, що прибуло із приватним або діловим візитом у Порт, через адміністрацію організації, яка його приймає, повинен повідомити про своє прибуття ВПС Білгород-Дністровського.

Організація виходу маломірних і спортивних суден.

Маломірні і спортивні судна закордонного прямування можуть виходити з акваторії Порту після здійснення прикордонного та митного контролю та дозволу служби капітана морського порту.

Заявку на оформлення відплиття маломірних і спортивних суден морський агент або адміністрація яхт-клубу за місцем стоянки судна подають в СКМП, ВПС у письмовій формі.

У заявці вказують:

назву судна і прапор;
реєстраційний номер;
номер на вітрилі;
тип судна, довжину і забарвлення;
порт приписки (місце постійного базування);
маршрут плавання, час і мету переходу;
дату і час відшліття.

До заявки додаються суднова роль і список пасажирів.

Заявка має бути підписана морським агентом або керівником яхт-клубу, а підписи завірені печаткою. У заявці обов'язково слід вказати юридичну адресу та телефон заявника.

Оформлення відшліття маломірних і спортивних суден здійснюється СКМП на борту судна на місці стоянки.

При проходженні прикордонного контролю та митного огляду капітан маломірного або спортивного судна повинен пред'явити:

судновий квиток або Свідоцтво про право плавання під прапором;
Свідоцтво про придатність судна до плавання;
суднову роль у 2-х примірниках;
документи, що засвідчують особу членів екіпажу і пасажирів.

Після проходження прикордонного контролю та митного огляду маломірне або спортивне судно прямує за призначенням, попередньо одержавши дозвіл СКМП на ці дії.

Судну заборонено виходити у море, якщо:

сталася аварія, аварійний випадок з наслідками, що обмежують безпеку мореплавства і загрожують життю людини;

судно не поставлено на огляд у зазначений термін;

не усунуто причини зауважень, зроблених під час чергових і позачергових перевірок;

порушено район і умови плавання;

проведено конструктивні зміни судна без ухвалення Регістром судноплавства України;

немає або незадовільний стан обладнання і предметів забезпечення;

немає необхідних документів для керування судном;

немає дозволу на вихід;

судно не зареєстровано в установленому порядку і відсутній реєстраційний номер;

судно не пройшло технічний огляд;

порушено вантажопідйомність і пасажиромісткість для цього судна;

несприятливі погодні умови або одержано штормове попередження.

Керівникам баз-стоянок маломірного флоту, які знаходяться на території або акваторії морського порту, необхідно щоденно інформувати службу капітана морського порту про вихід та прибуття суден на базу.

Капітанам суден, що знаходяться в акваторії морського порту, необхідно своєчасно інформувати службу капітана морського порту про наміри щодо здійснення подальшого руху їх суден, маневрування тощо.

Додаток 9
до Обов'язкових постанов
морського порту Білгород-Дністровський

Таблиця сигналів МЗС

Міжнародний звід сигналів (The International Code of Signals; INTERCO) призначений для зв'язку різними способами і засобами з метою забезпечення безпеки мореплавства і охорони людського життя на морі, особливо в тих випадках, коли виникають мовні труднощі спілкування. Під час складання Зводу було взято до уваги, що широке застосування радіотелефону і радіотелеграфу дозволяє завжди, коли відсутні мовні труднощі, здійснювати простий та ефективний зв'язок відкритим текстом.

Сигнали, які використовуються у Зводі, складаються з:

1. Однобуквених сигналів, призначених для дуже термінових, важливих або часто вживаних повідомлень.
2. Двобуквених сигналів, що складають Загальний розділ.
3. Трибуквених сигналів, що складають Медичний розділ і починаються з літери М.

Сигнали МЗС та вогні, які найчастіше використовуються у порту:

Значення сигналу		Удень	Уночі
Мені потрібен лоцман	G	«ГОЛЬФ»	-----
У мене є на борту лоцман	H	«ХОТЕЛ»	Для лоцманських суден білий і червоний вогні, розташовані вертикально

Вам слід рухатися малим ходом, проходячи повз мене (або повз судно, що несе цей сигнал)	R Y	«РОУМІО» «ЯНКІ»	Червоний і зелений вогні, розташовані вертикально
У мене спущено водолаза, тримайтеся на відстані від мене і рухайтесь малим ходом	A	«АЛФА»	Три колові вогні, розташовані вертикально. Червоний, білий, червоний
Моє судно не заражене, прошу надати мені вільну практику	Q	«КЕБЕК»	—
Я здійснюю навчання, тримайтеся осторонь мене	U Y	«ЮНІФОРМ» «ЯНКІ»	—
Я здійснюю дезінфекцію (фумігацію) свого судна	V E	«ВІКТА» «ЕКО»	Зелений і білий вогні, розташовані вертикально
Я здійснюю калібрування радіопеленгатора або визначаю девіацію компасів	O Q	«ОСКА» «КЕБЕК»	—
Я завантажуюся або розвантажуюсь, або маю на борту небезпечний вантаж	B	«БРАВО»	Червоний вогонь на топі щогли (клотик)
Людина за бортом	O	«ОСКА»	—
Я терплю лихо і мені потрібна негайна допомога	N C	«НОВЕМБЕР» «ЧАРЛІ»	—
Мені необхідна допомога	V	«ВІКТА»	—