

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
«АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»

«29» червня 2016 р.

НАКАЗ

м. Київ

№ 225

Зареєстровано в Головному територіальному  
управлінні юстиції у місті Києві

«20» червня 2016 р.  
за № 86/1399

Керівник реєструючого  
органу

(підпис)

Про затвердження Обов'язкових постанов  
по морському порту Рені

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 Рені та визначення специфічної для означеного морського порту інформації, пов'язаної із забезпеченням безпеки мореплавства

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Обов'язкові постанови по морському порту Рені, що додаються.

2. Начальнику Ренійської філії державного підприємства «Адміністрації морських портів України» (адміністрація Ренійського морського порту) Строя С.К. забезпечити:

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

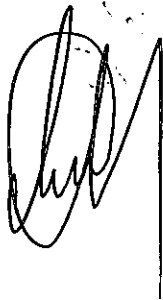
2) публікацію цього наказу в Повідомленнях мореплавцям України.

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»

29 червня 2016 року № 225

Зареєстровано в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві		
"20"	<i>червня</i>	2016 р.
за № <u>86/13.99</u>		
Керівник реєструючого органу _____ (підпис)		

Обов'язкові постанови по морському порту Рені

#### І. Загальні положення

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

Нормативно-правові акти, використані у цих Обов'язкових постановах:

Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів 1965 року (МК МПНВ);

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

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (з поправками) (Конвенція ПДНВ);

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (з поправками) (МАРПОЛІ 73/78);

Конвенції про міжнародні правила запобігання зіткнень суден у морі 1972 року (МІПЗЗС-72);

Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів 2002 року

(Кодекс ОСПЗ);

Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) 2000 року;

Резолюція ІМО MSC.98(73) від 05 грудня 2000 року «Міжнародний кодекс по системах пожежної безпеки»;

Резолюція КБМ ІМО MSC.158 (78) від 20 травня 2004 року «Про прийняття поправок до технічних положень засобів доступу для огляду»;

Резолюція КБМ ІМО MSC.159 (78) від 21 травня 2004 року «Тимчасове керівництво із заходів контролю над виконанням вимог щодо підсилення морської охорони»;

Резолюція MSC. 255 (84) від 16 червня 2008 року «Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі» (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій);

Резолюція ІМО А.851(20) від 27 листопада 1997 року «Загальні принципи систем суднових сповіщень та вимог до передачі сповіщень, включаючи керівництво з передачі сповіщень про інциденти, пов'язані зі скиданням небезпечних вантажів, шкідливих вантажів та забруднювачів моря»;

Резолюція ІМО А.1052 (27) від 2011 року «Процедури контролю суден державою порту»;

Резолюція ІМО А.741 (18) від 04 листопада 1993 року «Міжнародний Кодекс по управлінню безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення (Міжнародний Кодекс з управління безпекою (МКУБ))»;

Конституція України – БЕЗУМОВНО!;

Кодекс торговельного мореплавства України;

Закон України «Про морські порти України»;

Закон України «Про транспорт»;

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 07.10.2009 року № 1234 «Про межі акваторії морського порту Рені»;

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»;

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

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;

Типове положення про службу регулювання руху суден, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 року № 340, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 25 червня 2001 року за № 545/5736;

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, 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 навігаційно-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 та зв'язку України від 22 липня 2008 року № 912, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 серпня 2008 року 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 морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року 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;

Порядок надання послуг з регулювання руху суден, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 08 травня 2013 року № 291, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24 травня 2013 року за № 807/23339;

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 Рені, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту Рені та на підходах до морського порту Рені, технічні можливості морського порту Рені щодо приймання суден; райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту; порядок плавання суден в акваторії морського порту Рені, на каналах і фарватерах, включаючи правила заходу суден до морського порту Рені і виходу з морського порту Рені, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту Рені, порядок надання лоцманських послуг; правила стоянки суден, включаючи координати місць для якорної стоянки на рейді, правила

швартування та відшвартовування; правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту Рені технічного обслуговування та ремонту суден; правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту Рені, порядок охорони суден та портових засобів; правила охорони навколишнього природного середовища; правила проведення днопоглиблювальних робіт; вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту Рені; вимоги протипожежного режиму в морському порту Рені; порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту Рені і міста Рені під час стоянки судна; встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю; специфічну для морського порту Рені інформацію та іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту Рені.

1.3. Ці Обов'язкові постанови є обов'язковими до виконання у морському порту Рені 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 Рені, незалежно від їх відомчої приналежності та форм власності, так само як і на підприємства, організації, установи і окремих осіб, що здійснюють свою діяльність на території й акваторії морського порту Рені.

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. Обов'язкові постанови не можуть суперечити чинному законодавству України.



1.5. Всі судна, що заходять у морський порт Рені, 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 Рені забезпечує переклад Обов'язкових постанов на англійську мову. Обов'язкові постанови можуть бути видані й іншими мовами, у випадку 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 вагомні 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 Рені 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 – 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 плаває судно, або уповноважений урядовий орган (згідно з Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавання, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованими 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 (далі – 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 Рені – начальник адміністрації морського порту Рені, капітан морського порту Рені, головний інженер адміністрації морського порту Рені, заступники начальника адміністрації морського порту Рені, головний бухгалтер адміністрації морського порту Рені;

акваторія морського порту Рені (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 і 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);

вихід судна - відхід судна від причалу, розташованого в акваторії порту, або з якірної стоянки в акваторії морського порту Рені;

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 Рені і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден;

«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, інші особи командного складу та суднова команда (особи, що виконують службові обов'язки на судні й не належать до його командного складу).

забруднення навколишнього природного середовища або пошкодженого судном трубопроводу – розлив нафти чи нафтопродуктів у кількості від 0,1 м<sup>3</sup> до 1,0 м<sup>3</sup> унаслідок пошкодження судна, що сталося під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

затримання судна – заборона виходу судна з порту, яка здійснюється капітаном порту згідно з законодавством, коли стан судна або його екіпаж в істотній мірі не відповідають чинним вимогам;

звід звичаїв – звід звичаїв морського порту Рені;

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

мале/маломірне судно (далі – ММС) – моторне судно з корпусом довжиною до 24 метрів та вітрильне судно з корпусом довжиною від 2,5 до 24 метрів 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); (наказ Міністерства Інфраструктури України Про внесення змін до Положення про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна від 26 серпня 2014 року № 413);

місцеве плавання – це плавання без виходу за межі акваторії порту;

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;

морський агент – у цих Обов’язкових постановках термін «морський агент» вживається у значенні, наведеному у статті 116 Кодексу торговельного мореплавства України;

морський порт Рені – 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 – розташований у межах морського порту Рені 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;

об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту Рені, 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 Рені і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту Рені;

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 Рені;

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;

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

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

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;

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

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 Рені, 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 аварійної морської події, 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 м<sup>3</sup>; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше 1/3 від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 км<sup>2</sup> або більше 2 км<sup>2</sup> поверхні водного об'єкта при його видимій площі більше 6 км<sup>2</sup> унаслідок пошкодження судна під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

судно – у цих Обов'язкових постановах термін «судно» вживається у значенні, наведеному у Кодексі торговельного мореплавства України;

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

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;

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;

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

термінал призначення - розташований у межах морського порту Рені або на внутрішніх річкових водних шляхах 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;

якірна стоянка – гідротехнічна споруда, розташована в межах акваторії морського порту Рені, призначена для стоянки суден на якорі;

яхта – палубне, вітрильне, вітрильно-моторне або моторне судно, що використовується для індивідуального чи колективного відпочинку та спорту.

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, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованому у 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;

БРЛС – берегова радіолокаційна станція;

ВМС – Військово-Морські Сили Збройних Сил України;

ВПС – відділ прикордонної служби «Рені» Ізмаїльського прикордонного загону Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України;

ВПТБ – відділ пожежної та техногенної безпеки порту;

ВРР – вантажно-розвантажувальний район;

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

ДЕІЧМ – Державна екологічна інспекція північно-західного регіону Чорного моря;

ДП «РМТП» – Державне підприємство «Ренійський морський торговельний порт»;

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 – контрольно-перепускний пункт;



МЗС – Міжнародний Звід сигналів;

МК МПНВ – Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів;

МК ОСПЗ – Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів;

МЛС – морська лоцманська служба (Філія «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ»);

МОЗ України – Міністерство охорони здоров'я України;

МПЗС-72 – Міжнародні правила запобігання зіткненню суден, 1972 року;

ОВО – особливо великий об'єкт (судно завдовжки понад 200 метрів);

ОК УПО – окрема команда Управління поліції охорони;

ООПЗ – офіцер охорони портових засобів;

ОП – Обов'язкові постанови по морському порту Рені;

ОПІД – особові правила плавання по річці Дунай;

АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКОГО ПОРТУ РЕНІ – Ренійська філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрація морського порту Рені);

ПДКР – прикордонна державна інспекція карантину рослин;

ПММ – паливно-мастильні матеріали;

ПТФ – портовий флот (портофлот);

ПРРС – пост регулювання руху суден;

РЛС – радіолокаційна станція;

РШ – рекомендований шлях (руху суден);

СДВК – служба державного ветеринарного контролю;

СК – стивідорна компанія;

СКС – санітарно-карантинний сектор;

СКМП – служба капітана морського порту Рені;

СМБ – служба морської безпеки;

СЕБ – сектор екологічної безпеки;

СПТБ та МР і ЦЗ – служба пожежної, техногенної безпеки та мобілізаційної роботи і цивільного захисту;

ПК – плавучий кран;

ТТД – тактико-технічні дані;

УКХ – ультракороткі хвилі.

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

3.1. Обов'язкові постанови застосовуються у межах території морського порту Рені, які визначаються Кабінетом Міністрів України, та акваторії морського порту Рені, визначеної постановою Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 року № 1234, що містять інформацію про:

- 1) межі морського порту Рені на суходолі;
- 2) межі його акваторії, глибини в морському порту Рені;
- 3) технічні характеристики морського порту Рені в частині прийому суден (Додаток 1);
- 4) порядок плавання суден та інше.

3.2. Допустима осадка біля причалів обчислюється з урахуванням мінімального запасу води під кілем відповідно до цих Обов'язкових постанов по морському порту Рені, Зводу звичаїв морського порту Рені, інших правил та нормативів судноплавних компаній. Начальником адміністрації морського порту Рені за погодженням з капітаном морського порту Рені видається розпорядження щодо фактичних глибин біля причалів на підставі останніх промірів. Прохідна осадка у морському порту Рені у кожному конкретному випадку визначається службою капітана морського порту Рені залежно від типу операцій, які належить здійснити, і конкретних навігаційних умов.

3.3. Територія морського порту Рені включає частину огороженої берегової смуги по лівому березі річки Дунай від 66,7 до 69,3 милі.

3.4. Акваторію морського порту Рені складають відведені порту водні простори. Акваторія морського порту Рені є державною власністю і знаходиться у користуванні адміністрації морського порту Рені.

Акваторія морського порту Рені є водним об'єктом зі спеціальним режимом його експлуатації.

Акваторія морського порту Рені згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 року №1234 (Додаток 2):

Акваторія морського порту Рені - частина річки Дунай у лівого берега від 62,5 милі до 71 милі, огорожена умовною лінією державного кордону. Верхній кордон акваторії (71 миля) розташований в районі пригирловій області річки Прут. На акваторії порту річка Дунай утворює крутий закрут радіусом 3,5-4,0 км, в районі 71 милі течія річки спрямована на схід, в районі 67 милі (ковш морського порту Рені) – на південь.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України», ст. 75 Кодексу торговельного мореплавства України та Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164, межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту Рені щодо здійснення ним нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Згідно з наказом Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті від 23 липня 2014 року № 331 «Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства» зона нагляду капітана морського порту Рені

з безпеки судноплавства визначена в районі – водна акваторія річки Дунай обмежена береговою лінією (лінією гідротехнічних споруд) від 44 милі ( $45^{\circ} 13'38,12''N 28^{\circ} 43'31,50''E$ ) до перетину з суходільним кордоном Республіки Молдова та державним кордоном з Румунією від 44 милі ( $45^{\circ} 13'38,12''N 28^{\circ} 43'31,50''E$ ) до стику державних кордонів України, Румунії та Молдови.

Територія в установлених межах і акваторія морського порту Рені, обмежена гідротехнічними спорудами порту, а також якірні стоянки № 1, 2, 3, 4 є режимними і перебувають під охороною СМБ і підрозділів Державної прикордонної служби України.

#### IV. Опис морського порту Рені

4.1. Морський порт Рені розташований на лівому березі річки Дунай, в районі 68-71 милі. Район акваторії морського порту Рені, розташований між схилами плато та пригирловою ділянкою річки Прут, являє собою обширну пойму річок Дунай та Прут, складену продуктами їх алювіальних відкладень.

Межі акваторії морського порту Рені, встановлені постановою Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 року №1234.

У межах акваторії морського порту Рені знаходяться причали, які розташовуються на п'яти комплексах і мають наступну нумерацію:

1-ий вантажний район - №№ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10;

2-ий вантажний район - №№ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 2«в», 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 29«в», 1«в», 31, 34, 35, 36, 37;

Нафтодільниця ДП «РМТП» - плавучі причали №№ 1, 2, 3;

«Ро-Ро» - річковий причал;

Морський вокзал – плавучий причал.

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

4.4. Акваторія морського порту Рені може замерзати в зимові місяці.

4.5. Умови плавання в морському порту Рені характеризуються наступними гідрометеорологічними умовами. У районі морського порту Рені протягом року переважають північні, південні, північно-східні вітри. У зимовий час переважають північні, південні та північно-західні вітри, у літній час переважають вітри північних, південних, північно-західних та північно-східних напрямків (особливу небезпеку становлять вітри південних напрямків, при яких судна (баржі) можуть бути розгорнуті й навалені на причал або берег). Найбільш штормовий період січень-березень, найбільша швидкість вітру більш ніж 20 м/с. Середньорічна кількість днів з туманом 33. Глибини на рейдах коливаються від 2 до 25 метрів (від берега до середини ріки). Грунт на акваторії морського порту Рені - мул, місцями пісок.

4.6. Морський порт Рені має можливості для здійснення операцій з вантажами, включаючи небезпечні вантажі згідно з національними та міжнародними вимогами, проведення фумігації, посадки і висадки пасажирів, поповнення запасів продовольства, палива, прісної води, прийому стічних і нафтовмісних вод, всіх категорій сміття, а також проведення ремонту устаткування і водолазного огляду судна.

4.7. Відомості про технічні можливості морського порту Рені в частині прийому суден наведені у додатку 1.

4.8. Відомості про фарватер морського порту Рені наведені у додатку 3.

4.9. Відомості про райони обов'язкового лоцманського проведення суден у морському порту Рені наведені у додатку 4.

4.10. Відомості про мінімальну кількість і потужність буксирів для швартовних операцій суден у морському порту Рені наведені у додатку 5.

4.11. Відомості про граничні значення гідрометеорологічних факторів, що обмежують можливість підходу до причалів наведені у додатку 6.

4.12. Відомості про якірні стоянки морського порту Рені наведені у додатку 7.

4.13. Схеми якірних стоянок морського порту Рені наведена у додатку 8.

4.14. Схематичний план морського порту Рені з підходами та акваторія морського порту Рені наведений у додатку 2.

4.15. Відомості про канали зв'язку дуже високої частоти, які використовують у морському порту Рені наведені у додатку 9.

4.16. Таблиця сигналів МЗС наведена у додатку 10.

4.17. Порядок плавання суден в акваторії морського порту Рені наведений у додатку 11.

4.18. Стандартний перелік інформації з морської безпеки про судно, що має намір зайти у морський порт Рені наведений у додатку 12.

4.19. Правила плавання маломірних, спортивних та прогулянкових суден наведені у додатку 13.

4.20. Схема розташування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності у портових водах наведена у додатку 14.

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

#### 5.1. Загальні положення

5.1.1. Дія ОП поширюється на судна всіх прапорів та відомств та форм власності, які знаходяться у портових водах, а також на підприємства, організації, установи і окремих осіб, котрі здійснюють свою діяльність на території та акваторії морського порту Рені. Крім вимог ОП, усі судна повинні керуватися і виконувати вимоги Зводу звичаїв морського порту Рені. Незнання вимог Зводу звичаїв морського порту Рені і цих ОП не звільняє від відповідальності за їх порушення. У разі виникнення розбіжностей між вимогами Зводу звичаїв морського порту Рені та цими ОП, керуватися належить останніми.

5.1.2. Судна, що заходять у морський порт Рені, незалежно від їх відомчої приналежності і прапора, повинні задовольняти вимогам безпеки морського порту Рені, навколишнього природного середовища, людського життя і самого судна. 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 Рені згідно з нормами Кодексу торговельного мореплавства України та Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженим наказом

Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164.

Капітан морського порту Рені має право відмовити у видачі дозволу на вихід з морського порту Рені або заборонити плавання акваторією морського порту Рені суднам, які створюють загрозу безпеці мореплавства і навколишньому природному середовищу, до усунення порушень вимог нормативних актів і приписів.

Посадка і висаджування пасажирів на/із судно/суден портового плавання здійснюється тільки на обладнаних причалах, відведених адміністрацією морського порту Рені за узгодженням з СКМП.

5.1.3. У разі виникнення необхідності підняття затонулого майна капітан морського порту Рені надає дозвіл на підняття майна, що затонуло, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту Рені.

5.1.4. В акваторії морського порту Рені, яка обмежена портовими гідротехнічними спорудами, заборонена діяльність баз (пунктів) прокату моторних човнів і водних мотоциклів, а також катання на різноманітних об'єктах, буксированих моторними засобами.

5.1.5. Капітан морського порту Рені забезпечує дотримання законодавства і правил щодо безпеки мореплавства та порядку в морському порту Рені.

## 5.2. Прихід суден у морський порт Рені і вихід їх із морського порту Рені

Прихід суден в акваторію морського порту Рені, підхід до причалів морських терміналів та підприємств і вихід їх з акваторії морського порту Рені та від причалів морських терміналів та підприємств, а також суден, що



слідують транзитом (при відсутності дозволу на подальше плавання в портових водах) визначається цими 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.

Інформація капітана судна (морського агента) повинна містити відомості в обсязі, визначеному в цих ОП.

### 5.3. Прихід суден у морський порт Рені (оформлення приходу)

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

назву, позивний сигнал і прапор судна;

тип судна, ідентифікаційний номер ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (ММБІ) (далі - номер ММБІ);

встановлений на судні рівень охорони згідно з вимогами Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів;

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

порт виходу (попередній порт заходу);

назви 10 останніх портів, до яких заходило судно;

термінал призначення;

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;

найменування/прізвище, ім'я та по батькові морського агента; потребу в бункері, прісній воді, постачанні тощо; заявку на портові послуги;

очікуваний час прибуття до морського порту Рені або лоцманської станції (ETA – estimated time of arrival), як вимагається портовими властями морського порту Рені, та очікуваний час відправлення з морського порту Рені (ETD – estimated time of departure);

заходи, передбачені у морському порту Рені або на якірній стоянці морського порту Рені (навантаження, розвантаження тощо);

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

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

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

морські протести (за наявності).

5.3.2. Судноплавна компанія, морський агент або капітан судна, що перевозить небезпечні або забруднюючі вантажі та прямує до морського порту Рені або до якірної стоянки, розташованої в територіальних водах України, повідомляють не пізніше ніж при відході з порту завантаження або як тільки порт призначення або розташування якірної стоянки стануть відомими (якщо ця інформація не є наявною в момент відходу) портовим властям морського порту Рені таку інформацію:

правильні транспортні назви небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН, клас небезпеки та в разі наявності додаткової небезпеки;

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 морського порту Рені, іншої особи, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості вантажу, а також про заходи, які необхідно вжити у випадку надзвичайної ситуації.

5.3.3. Судна, на які розповсюджуються вимоги Правила 2 Глави XI-2 Конвенції СОЛАС та Кодексу ОСПЗ, додатково подають портовим властям інформацію стосовно заходів з морської охорони (у разі невідповідності рівня охорони на судні рівню охорони, встановленому на терміналі призначення).

5.3.4. Капітан судна або морський агент інформує портові власті про наявність:

несправності 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 морському порту Рені.

5.3.5. Інформація, зазначена у підпунктах 1 - 4 цього пункту, подається: щонайменше за 24 години до очікуваного часу прибуття судна до морського порту Рені;

або не пізніше часу, коли судно залишає попередній порт, якщо час плавання менше ніж 24 години;

або якщо порт заходу невідомий або змінюється протягом плавання, як тільки ця інформація стане доступною.

5.3.6. Капітани суден, які входять чи рухаються зоною обов'язкової

системи суднових повідомлень, повинні забезпечити достовірне передавання такої інформації про судно:

позначення судна (назва, позивний сигнал, номер ІМО або номер МММ);  
дата та час;

положення по широті та довготі або дійсний пеленг та відстань в морських милях від чітко визначеного морського орієнтиру;

курс;

швидкість;

порт призначення та розрахунковий час прибуття;

вантаж та, якщо на борту присутній небезпечний вантаж, кількість та клас ІМО;

контактні відомості для отримання інформації про вантаж;

загальна кількість осіб на борту;

характеристика та підрахована кількість бункерного палива (для суден валовою місткістю більше 1000 одиниць);

навігаційний статус.

5.3.7. Капітан судна повинен негайно інформувати портові власті про будь-яку зміну в раніше наданій інформації.

5.3.8. Капітан судна відповідає за несвоєчасне подання інформації та подання недостовірної інформації.

5.3.9. Оформлення приходу судна в морський порт Рені здійснюється таким чином:

5.3.9.1. До початку навантажувально-розвантажувальних операцій усі судна, що прибули до морського порту Рені, 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 СКМП;

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

5.3.9.2. У разі виявлення порушень правил безпеки руху, перевезення пасажирів і вантажів, експлуатації судна та інших правопорушень з боку екіпажу судна, капітаном морського порту Рені та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті в межах компетенції вживаються заходи, передбачені чинним законодавством.

5.3.9.3. Прихід судна до морського порту Рені оформлюється капітаном морського порту Рені не пізніше ніж через 6 годин з моменту приходу судна за умови виконання прикордонних, митних, санітарних і карантинних процедур в установленому законодавством порядку та відвідування судна уповноваженою

особою Служби.

5.3.9.4. Портовим властям подається капітаном судна (або морським агентом) Загальна декларація (General Declaration) (додаток 1) з поміткою «Прихід/Arrival», суднова роль (Crew List), список пасажирів (Passenger List), декларація про суднові припаси (IMO Ship's Stores Declaration), декларація про особисті речі команди судна (IMO Crew's Effects Declaration).

5.3.9.5. Прихід судна, що прибуло до морського порту Рені на буксирі, якщо на ньому є екіпаж, який очолює капітан, оформляється капітаном цього судна (або агентом). У всіх інших випадках прихід буксирного каравану оформлюється капітаном судна, що буксирує.

5.3.9.6. Прихід у морський порт Рені судна місцевого сполучення або маломірного (малого) судна оформляється згідно Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762.

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

Під час заходів цим судном до акваторій морських портів 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 Рені електронною поштою таку інформацію:

назва і прапор судна;

тип судна, номер ІМО;

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

порт виходу (попередній порт заходу);

очікуваний час приходу на акваторію морського порту Рені;

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 морського порту Рені капітан морського порту Рені підтверджує дозвіл на захід цього судна засобами зв'язку.

5.3.9.7. Капітан судна (або морський агент) після приходу судна до морського порту Рені подає капітану морського порту Рені або уповноваженій особі СКМП разом із документами, зазначеними у підпункті 4 цього пункту, завірені його особистим підписом і судновою печаткою (за наявності) 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).

Капітан морського порту Рені або уповноважена особа СКМП у випадках, передбачених законодавством, залежно від типу судна, наявності обмежень,

установлених класифікаційним товариством, характеру вантажу має право отримувати копії інших документів, не зазначених у цьому підпункті.

Якщо з дати попереднього заходу в морський порт Рені на цьому судні були змінені документи, зазначені у цьому підпункті, капітан судна (або морський агент) після приходу судна до морського порту Рені подає капітану морського порту Рені або уповноваженій особі СКМП завірені його особистим підписом і судновою печаткою (за наявності) копії нових документів.

5.3.9.8. Уповноважена особа СКМП реєструє прихід кожного судна в Журналі реєстрації приходу суден.

Прихід суден, що плавають під Державним Прапором України, підтверджується штампом приходу, який проставляється на судновій ролі, що повертається капітану судна.

5.3.9.9. Капітани суден незалежно від їх прапора, 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.

5.3.9.10. Судна, щодо яких застосовується Глава XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, підлягають контролю з боку портових властей, відповідно до правила 9 Глави XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74.

5.3.9.11. У разі заходу яхти з іншої держави до морського порту Рені, у якому знаходиться пункт пропуску через державний кордон, капітан морського порту Рені інформує про це ВПС.

Місце швартування яхти визначається головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені за погодженням з СКМП.



5.3.10. Капітан судна відповідає за достовірність наданих документів та інформації.

Перелік документів може змінюватися залежно від району плавання судна, технічних параметрів судна, характеру вантажу та чинного законодавства держави прапора судна.

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

попередній вантажний план судна;

вантажну декларацію;

попередній розрахунок остійності та подовжньої міцності корпусу судна.

Відомості про вантаж і стан вантажу на дату завантаження, які надаються капітану судна як інформація про вантаж з метою його безпечного морського перевезення, щонайменше повинні містити такі відомості:

правильна транспортна назва небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН та в разі наявності додаткової небезпеки;

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

план завантаження з метою недопущення навантаження небезпечних вантажів, не пристосованих для сумісного перевезення;

у разі завантаження небезпечними вантажами - Документ про відповідність (правило II-2/54.3 Конвенції СОЛАС для суден, що побудовані до 01 липня 2002 року, або правило II-2/19.4 Конвенції СОЛАС для суден, що побудовані після цієї дати);

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

у разі завантаження зерном - інформацію з 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 наливних вантажів, зазначених у додатку I до Конвенції

MARPOL, та суднового рідкого палива - Листи даних про безпеку матеріалів (далі - ЛДБМ) Material Safety Data Sheets (MSDS);

у разі приймання вантажів, зазначених у додатку I до Конвенції MARPOL, у паспорті безпеки повинні бути зазначені фізико-хімічні характеристики матеріалів, включаючи, де це доцільно, показники їх в'язкості, зазначені в cSt при температурі 50 °C, та їх щільність при температурі 15 °C, а також інші дані, що містяться в паспорті даних про безпеку матеріалів, відповідно до резолюції IMO MSC.286 (86) від 05 червня 2009 року.

Контактні відомості відправника, іншої особи або організації, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості матеріалів, а також про заходи, які необхідно вжити у випадку надзвичайної ситуації.

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

Плавання суден у портових водах і в Зоні контролю здійснюється переважно фарватерами і рекомендованими шляхами.

Капітани суден зобов'язані повідомити капітану морського порту Рені і головному диспетчеру адміністрації морського порту Рені час прибуття судна:

щонайменше за 24 години до очікуваного часу прибуття судна до акваторії морського порту Рені;

або не пізніше часу, коли судно залишає попередній порт, якщо час плавання менше ніж 24 години;

або якщо порт заходу невідомий або змінюється протягом плавання, як тільки ця інформація стане доступною.

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

При заходженні судна у зону дії ПРПС лоцман-оператор ПРПС інформує капітана судна про місце якірної стоянки або про час приймання морського

лоцмана.

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.

Капітан судна відповідає за достовірність наданих документів та інформації.

Судна, що беруть участь в аварійно-рятувальних роботах, оформляють прихід по УКХ з СКМП.

Судна, що мають дозвіл на право плавання у межах акваторії морського порту Рені, можуть не оформляти прихід при кожному заході у морський порт Рені, а лише надати в СКМП таку інформацію: час підходу, пункт призначення, кількість пасажирів і вантажу. Судна, які планують виконувати спеціальні роботи в акваторії морського порту Рені без сполучення з причалами, можуть оформити прибуття/вихід в СКМП по УКХ, отримавши попередньо письмовий дозвіл на виконання цих робіт від адміністрації морського порту Рені.

Морський агент завчасно подає головному диспетчеру адміністрації морського порту Рені заявку на надання портових послуг (постачання води, здачі лляльних, стічних, стічно-фекальних вод, твердого сміття тощо).

Захід у морський порт Рені риболовним суднам може бути дозволений головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені після погодження з відділом прикордонної служби, СМБ та інформування СКМП.

#### 5.4. Вихід суден з морського порту Рені

5.4.1. Дозвіл на вихід судна з морського порту Рені надає капітан морського порту Рені відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952, та після

перевірки судових документів, зазначених у пункті 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.

5.4.2. Капітан морського порту Рені не надає судну закордонного плавання дозвол на вихід з акваторії морського порту Рені без відмітки митного органу в загальній декларації.

5.4.3. Капітан морського порту Рені повинен відмовити у видачі дозволу на вихід судна з морського порту Рені 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°), 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;

неукомплектованості 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 судовими 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 судових документах;

некомплектності або несправності апаратури ГМЗЛБ;

відсутності або несправності магнітних компасів, гірокомпаса, ехолота або радіолокаційних станцій та відсутності чинної таблиці девіації магнітного компасу;

наявності навігаційних або гідрометеорологічних обставин, що перешкоджають виходу судна з морського порту Рені;

неможливості забезпечення евакуації людей із судових приміщень;

відсутності повного комплексу 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.

5.4.4. Уповноважена особа СКМП під час оформлення виходу суден має перевіряти 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 М8С.74(69) Комітету з безпеки на морі ІМО від 12 травня 1998 року).

Вихід судна з морського порту Рені без дозволу капітана морського порту Рені забороняється.

5.4.5. У разі надходження до капітана морського порту Рені інформації щодо наявності обмежень з боку контролюючих органів щодо виходу за межі території України судна закордонного прямування капітан морського порту Рені відмовляє у наданні дозволу на вихід такого судна.

Вихід суден із морського порту Рені здійснюється цілодобово.

5.4.6. Відповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, кодексів, національних правил та інших інструментів з питань забезпечення безпеки мореплавства, охорони життя людини на морі та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища перевіряється СКМП, як правило, за 2-3 доби до виходу судна із морського порту Рені або заздалегідь, якщо стоянка судна в морському порту Рені становить менше доби. Результати перевірки оформляються актами за формою «А» та, у разі виявлення порушень – також за

формою «В» відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952.

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

5.4.8. У разі відмови капітана від швартування, перешвартування чи відшвартування судна після отримання ним заяви про готовність судна до виконання названих операцій, морський лоцман і буксири, виділені для забезпечення цих операцій, можуть бути відкликані. За таких умов заявку на них слід подавати повторно. При цьому за марний виклик стягуються лоцманський збір і плата за фактично відпрацьований буксирами час, на підставі відповідних договорів, 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).

Вихід судна з морського порту Рені без дозволу капітана морського порту Рені забороняється.

5.4.9. Надання судну дозволу на вихід оформляється, як правило, за 2-3 години до його виходу з морського порту Рені після завантаження і закріплення вантажу і після виконання необхідних процедур, встановлених чинним законодавством України.

5.4.10. Дозвіл на вихід судна із доку після завершення докування надається через 6 годин після спливання судна у доці.

#### 5.4.11. Оформлення відходу судна з порту

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

5.4.11.2. У разі короткочасної (менше 6 годин) стоянки судна в морському порту Рені повідомлення про вихід повинно надаватися не пізніше ніж за 2 години до виходу судна з морського порту Рені.

5.4.11.3. Вихід судна оформляється протягом 2-3 годин до виходу судна з морського порту Рені після виконання необхідних процедур портовими властями та контролюючими органами, після завершення завантаження і закріплення вантажу. При оформленні виходу судна на ньому обов'язково має бути присутня уповноважена особа СКМП.

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

5.4.11.5. Для одержання дозволу на вихід з морського порту Рені капітан судна пред'являє уповноваженій особі СКМП:

Загальну декларацію з поміткою «Вихід/Departure»;

суднову роль;

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

список пасажирів (за наявності);

копію виконавчого вантажного плану судна;



схема розміщення та кріплення вантажу, у разі завантаження вантажів, які потребують кріплення (можуть бути надані в електронному вигляді);

розрахунок остійності та повздожньої міцності корпусу судна протягом усього рейсу;

розрахунок і схему кріплення палубних і великовагових вантажів;

для суден під Державним Прапором України - Свідоцтво пожежної охорони на вихід судна у море.

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

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

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

5.4.11.8. Для суден, що виконують каботажні рейси, Капітан морського порту Рені підтверджує дозвіл на вихід з порту штампом виходу, який проставляється на суднову роль.

5.4.11.9. Дозвіл на вихід є дійсним протягом 24 годин.

Якщо з будь-яких причин судно затримано у морському порту Рені понад установлений строк (24 години), капітан судна зобов'язаний сповістити про це СКМП і знову оформити вихід.

5.4.11.10. Жодне судно не має права вийти з морського порту Рені без відповідного оформлення виходу капітаном морського порту Рені, за винятком випадку, якщо судно виходить з морського порту Рені за стихійних обставин або для надання термінової допомоги судну і людям, які зазнали лиха.

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

5.4.11.11. Для тимчасового виходу судна з морського порту Рені 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 СКМП негайно інформує митний орган.

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

5.4.11.13. У разі якщо після оформлення виходу відбулися зміни складу екіпажу або технічного стану судна капітан судна повинен повідомити про ці зміни капітана морського порту Рені і заново оформити вихід.

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

5.4.11.15. Судно в усіх випадках повинно навантажуватися не вище осадки, зазначеної в суднових документах з урахуванням опріснення, сезонних обмежень, та не більше зазначеної в обов'язкових постановках по морському порту Рені зі змінами, оголошеними в повідомленнях мореплавцям.

5.4.11.16. Капітани суден під Державним прапором України повинні самостійно або через агентуючі фірми не пізніше ніж за добу до виходу повідомити СПТБ адміністрації морського порту Рені 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 морському порту Рені тарифами.

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

5.4.11.18. У разі виклику інспектора СКМП для оформлення виходу і не надання судном інформації та документів, зазначених у цьому підпункті в наслідок чого відхід судна не може бути оформлений, капітан судна приймає зобов'язання сплатити вартість виклику інспектора та відшкодувати усі транспортні витрати, пов'язані з його доставкою на/з борт(у) судна відповідно до чинних тарифів.

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

5.4.11.20. Власники суден або інших об'єктів, що буксирується, перед далеким буксируванням до його початку надають капітанові морського порту Рені 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);

план переходу, затверджений судновласником, погоджений з капітаном морського порту Рені (СКМП) і підписаний капітаном судна-буксирувальника;

при буксируванні законвертованого об'єкта слід надати акт конвертування та дозвіл класифікаційного товариства на буксирування;

розрахунок остійності на період буксирування та відповідних цьому розрахунку осадки та посадки судна;

акт водолазного огляду судна перед буксируванням;

підтвердження огляду усього водонепроникного та бризкозахисного обладнання, цілісність замикальних пристроїв для всіх люків, клапанів, повітряних труб, вентиляції та інших отворів, через які вода може потрапити в корпус судна;

розкріплення пера руля (поворотної насадки) судна в діаметральній площині судна;

застопорення гвинта судна від обертання;

готовності для використання якірного обладнання судна;

проведення замірів для виявлення наявності нафтопродуктів в танках з метою уникнення забруднення навколишнього природного середовища;

наявності баласту.

5.4.11.21. Щомісяця судна портового флоту, судна-бункерувальники та інші судна допоміжного флоту сторонніх організацій підлягають контрольному огляду СКМП згідно з графіком та з оплатою послуг (рахунка) (відповідно до затвердженого в адміністрації морського порту Рені тарифу).

Акт огляду є підтвердженням права цих суден на роботу в акваторії морського порту Рені на термін один місяць, якщо немає зауважень стосовно судових документів, документів екіпажу, стану судна та його обладнання.

5.4.11.22. Усі судна місцевого плавання, які здійснюють часті рейси і мають короткочасні стоянки у морському порту Рені, після письмового дозволу від адміністрації морського порту Рені підлягають контрольному огляду СКМП один раз на місяць з оплатою послуг (рахунка) (відповідно до затвердженого у адміністрації морського порту Рені тарифу).

5.4.11.23. Суднам під Державним прапором України, що виходять в закордонний рейс, та іноземним суднам видається дозвіл на вихід (Port Clearance Certificate).

5.4.11.24. Суднам під Державним прапором України, що виконують каботажні рейси Капітан морського порту Рені підтверджує дозвіл на вихід з морського порту Рені штампом виходу, який проставляється на суднову роль.

Дозвіл на вихід є дійсним протягом 24 годин.

5.4.11.25. Якщо з будь-яких причин судно затримано в морському порту Рені понад встановлений термін (24 години), капітан судна зобов'язаний сповістити про це Службу капітана морського порту Рені і знову оформити вихід.

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

5.4.11.26. Морський агент не пізніше ніж за 30 хвилин повідомляє черговому диспетчеру адміністрації морського порту Рені передбачуваний час закінчення оформлення відплиття і час готовності судна до приймання морського лоцмана.

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

5.4.11.28. Дозвіл на вихід із морського порту Рені суден, що оформили відхід, надає ПРРС по УКХ - радіостанції після погодження зі СКМП та черговим диспетчером.

5.4.11.29. Капітани суден, що прибувають у морський порт Рені для завантаження або часткового відвантаження зернових, сипких і навалочних вантажів, до початку вантажних операцій повинні надати до СКМП вантажний план (на момент завершення завантаження чи часткового відвантаження судна), який повинен 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 засвідчена (підписом і печаткою) Класифікаційним товариством.

5.4.11.30. Судну, на якому відсутня інформація про остійність під час перевезення зернових, сипких 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.

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

5.4.11.32. 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 морського порту Рені повинні надати в СКМП наступні документи:

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

свідоцтва на буксири, видані класифікаційним товариством Держави прапору, 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);

інструкції капітанам буксирів на перегін, схвалені класифікаційним товариством;

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);

страховий буксирний сертифікат, складений сюрвейером страхової компанії (копія залишається в СКМП);

схема буксирної лінії, схвалена сюрвейером страхової компанії (залишається в СКМП);

акт засвідчення придатності буксирів та об'єкту, що буксирується, до буксирування (Towage Approval Survey Report), складений сюрвейером страхової компанії.

5.4.11.33. Інспекторами СКМП проводиться зовнішній огляд об'єкту, що буксирується, зі складанням відповідного акту, якщо документами, схваленими класифікаційним товариством, передбачається проведення такого огляду з боку СКМП.

5.4.11.34. Дозвіл на вихід з морського порту Рені буксирного составу, за умови пред'явлення зазначених вище документів, надається тільки після надання до СКМП документально оформленої довідки про 3-добовий сприятливий прогноз погоди.

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

5.4.11.36. Відхід суден оформляється в СКМП капітанами суден або морськими агентами.

5.4.11.37. Відхід службово-допоміжних і маломірних суден, а також пасажирських катерів, які здійснюють плавання в акваторії морського порту Рені, оформляється СКМП таким чином: у період їх роботи або навігації ці судна щомісячно перевіряються СКМП з обов'язковим складанням акту перевірки встановленої форми. Акт перевірки є підтвердженням права на роботу і плавання в акваторії морського порту Рені, у зоні контролю ПРРС на термін один місяць з моменту складання такого акту.

5.4.11.38. Вихід у море планується головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені та погоджується зі СКМП, у зоні дії ПРРС - за його командою.

5.4.12. Загальний порядок заходу суден у морський порт Рені і виходу їх із морського порту Рені

5.4.12.1. Капітани усіх суден під час плавання у портових водах зобов'язані дотримуватися вимог цих Обов'язкових постанов.



5.4.12.2. Для заходу суден у морський порт Рені і виходу їх із морського порту Рені призначаються:

Лоцманське проведення суден в морському порту Рені є обов'язковим. Захід суден у морський порт Рені, вихід їх із морського порту Рені і перешвартування морських суден та суден «річка-море» у морському порту Рені здійснюються цілодобово і лише під проведенням морського лоцмана.

Виняток становлять судна, що належать адміністрації морського порту Рені, а також українські судна, капітани яких мають дозвіл капітана морського порту Рені на право плавання без морського лоцмана; судна і кораблі ВМС Збройних сил України і морської охорони Державної прикордонної служби України, або днопоглиблювальний або технічний флот, який виконує роботи в акваторії морського порту Рені на замовлення адміністрації морського порту Рені, коли це не суперечить безпеці мореплавства.

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

5.4.12.3. Капітан судна через морського агента подає заявку на морського лоцмана диспетчеру Лоцманської служби філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» у м. Ізмаїл за телефоном (04841)4-84-30. За 45 хвилин до повної готовності судна до швартовних операцій інформує головну диспетчерську адміністрації морського порту Рені (позивний «Рені-радіо-2») канал 12 УКХ; телефони: (04840)2-69-15. За 30 хвилин до початку швартувальних операцій капітан судна (самостійно або через морського агента) уточнює готовність судна через лоцмана-оператора ПРРС («Рені-трафік-контроль», канал 73УКХ, телефон (04840)2-61-24. При цьому, капітан судна замовляє буксирне забезпечення та/або швартувальну бригаду через суднового агента факсом або електронною

поштою, із зазначенням кількості та потужності буксирів, не пізніше ніж за 2 години до повної готовності судна до початку швартовних операцій.

5.4.12.4. За 30 хвилин до виконання швартовних операцій капітан судна через морського лоцмана викликає буксирне забезпечення, морський лоцман повідомляє головній диспетчерській адміністрації морського порту Рені про необхідну кількість буксирів.

5.4.12.5. У випадку несприятливих гідрометеорологічних умов місце приймання/висадки морських лоцманів може змінюватися за погодженням із капітаном судна, морським лоцманом, лоцманом-оператором ПРРС і капітаном плавзасобу, що обслуговує морського лоцмана. Морський лоцман може доставлятися та сходити з судна різними плавзасобами, в залежності від гідрометеорологічних умов.

5.4.12.6. Незалежно від наявності права самостійного плавання, за вказівкою лоцмана-оператора ПРРС, погодженою зі СКМП, капітани усіх суден, за винятком пасажирських катерів, СПК і маломірних суден, зобов'язані взяти морського лоцмана, якщо в обстановці портових вод відбулися зміни.

5.4.12.7. 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 процентів зборами та платами за надані послуги морського лоцмана, іншими фактичними витратами.

Відшвартування танкера від причалу виконується тільки після погодження з диспетчером ПО.

5.4.12.8. Перед прибуттям судна до морського порту Рені і виходом його у рейс капітан повинен переконатися у відсутності на борту свого судна сторонніх осіб і повідомити про це прикордонну службу.

5.4.12.9. Судна, які мають на борту вибухонебезпечні і вогненебезпечні вантажі, зобов'язані у акваторії морського порту Рені тримати піднятими на видному місці вдень – прапор «БРАВО»; уночі – червоний вогонь, видимий довкола по всьому горизонту.

#### 5.4.13. Плавання суден у портових водах

##### 5.4.13.1. Режим плавання

5.4.13.1.1. Під час плавання в акваторії морського порту Рені судна повинні дотримуватися МПЗЗС-72.

5.4.13.1.2. Плавання усіх суден у портових водах може здійснюватися тільки з дозволу СКМП.

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

У разі необхідності, відповідно до заявки терміналу, капітан морського порту Рені розглядає можливість перешвартування судна, його розкантування, виходу на якірне місце, враховуючи при цьому ТТД судна, погодні умови, пору доби.

5.4.13.1.4. Капітанам (шкіперам) суден під час руху та на стоянці слід враховувати інтенсивне суднопластво й стиснуті умови на акваторії морського порту Рені, тому з них не знімається відповідальність за наслідки, що

спричиняються неприйняттям ними мір обережності, дотримання яких вимагає звичайна морська (річкова) практика або обставини даного випадку. Судновласники відповідають за наслідки відсутності на їхніх суднах сигнального пристрою і несення належних вогнів під час руху та на стоянці згідно з ОППД.

5.4.13.1.5. Капітани суден при плаванні в районі морського порту Рені повинні враховувати, що портові буксири здійснюють буксирування методом штовхання під бортом, уночі виставляють вогні одиночного судна на буксирі. При такому буксируванні буксир не може маневрувати під час розходження як одиночне судно.

Судноводій буксира при розходженні із суднами повинен завчасно звернути увагу інших судноводіїв на свій состав проблисками прожектора, спрямованого на носову частину судна, що буксирується.

5.4.13.1.6. Спуск несамохідних суден за течією річки Дунай і зміна місць стоянки за допомогою дрейфу забороняється.

5.4.13.1.7. Судна, що йдуть по річці Дунай без заходження у морський порт Рені, не повинні заходити на акваторію морського порту Рені в місця стоянки суден на якорях, здійснювати обгін, здійснювати розворот для зворотного проходження, а також ставати на якір, чекаючи на світанок.

При виникненні сильних вітрів, пожеж, аварій та інших надзвичайних обставин всі буксирні судна, що перебувають у морському порту Рені, надходять в оперативне розпорядження капітана морського порту Рені і виконують його розпорядження.

5.4.13.1.8. Посадка (висадження) людей, а також навантаження предметів постачання під час руху судна забороняється. Ці операції необхідно здійснювати після постановки судна на якір або повної зупинки свого руху з

дотриманням правил техніки безпеки і тільки в місцях якірних стоянок морських суден, розформування та формування караванів під час руху забороняється.

5.4.13.1.9. Розворот морських суден для зворотного проходження здійснюється в районі 70,6 милі. Розворот за допомогою портових буксирів здійснюється в районі причалів за дозволом ПРРС. Розворот морських суден довжиною більше 100 метрів при вітрах південних напрямків здійснюється тільки за допомогою портових буксирів. Іншим суднам для уникнення тривалого знаходження перпендикулярно фарватеру рекомендується здійснювати розворот з буксиром.

5.4.13.1.10. Капітан відповідає за порушення обмежень по плаванню для його судна, обумовлених гідрометеорологічними та іншими умовами. Ніхто не має права примушувати судноводіїв відступати від вимоги цієї статті.

#### 5.4.13.2. Плавання суден

5.4.13.2.1. Порядок руху суден у портових водах визначає ПРРС.

5.4.13.2.2. Під час плавання у портових водах та швартовних операціях усі судна несуть вахту на УКХ-радіо, канали 12 та 16.

5.4.13.2.3. В умовах видимості до 500 метрів рух усіх суден (крім газозовів) в акваторії морського порту Рені може здійснюватися після заяви капітана судна на 12 каналі УКХ про готовність його руху і відсутності заперечень з боку СКМП.

Рух службово-допоміжних суден морського порту Рені в умовах видимості до 500-1000 метрів на акваторії морського порту Рені дозволяється тільки за наявності справної працюючої РЛС та судноводія, який пройшов навчання на

радіолокаційному тренажері, власним ходом і з проведенням лоцмана-оператора ПРРС.

Заходити у морський порт Рені чи виходити із морського порту Рені в умовах обмеженої видимості (до 500 метрів) під радіолокаційним проведенням дозволяється за наявності заявки агента і капітана судна та дозволу капітана морського порту Рені.

Використання капітанами суден інформації ПРРС не звільняє їх від відповідальності за безпечне керування судном в умовах обмеженої видимості.

Плавання катерів з пасажирами на борту (за винятком лоцманських катерів) в умовах видимості до 500 метрів забороняється.

5.4.13.2.4. Обгін в акваторії морського порту Рені заборонено.

5.4.13.2.5. Судна, що прямують на швартування до причалів, повинні бути готові до негайного кидання якоря при виникненні критичної ситуації.

5.4.13.2.6. 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 дунайській 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.

5.4.13.2.7. Рухаючись поблизу суден, що стоять біля причалів або на якорі, місць проведення підводних і водолазних робіт, слід знизити швидкість до мінімальної, яка б забезпечувала керуваність судна за таких умов плавання.

Якщо технічної можливості рухатися з такою швидкістю немає, судно повинно рухатися «на буксирі».

5.4.13.2.8. Плавання суден з динамічними принципами підтримки на внутрішній акваторії морського порту Рені дозволяється лише у водотонажному стані. На решті акваторії зони дії ПРРС – залежно від конкретних умов і обставин та з дозволу ПРРС – у неводотонажному стані по рекомендованих шляхах або погоджених маршрутах, при цьому швидкість і маршрут мають бути погоджені з ПРРС до початку руху.

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

5.4.13.2.10. Будь-яке судно, яке здійснює плавання акваторією морського порту Рені, зобов'язане на вимогу ПРРС зупинитися або знизити швидкість у разі необхідності.

5.4.13.2.11. Суднам, які не мають діючих УКХ-радіостанцій, плавання у портових водах 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, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, порядок надання лоцманських послуг

6.1. Райони обов'язкового лоцманського проведення та організація

лоцманського обслуговування, встановлені Правилами, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 серпня 2007 року № 655 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-Лиманському та Херсонському морському каналах», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05 жовтня 2007 року за № 1150/14417, та Переліком, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 04 вересня 2013 року № 662 «Про затвердження Переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 12 вересня 2013 року за № 1575/24107.

6.2. Лоцманське проведення здійснюють морські лоцмани філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ». Дозвільний порядок руху і стоянки суден в морському порту Рені визначається в (Додаток 4, Додаток 11). Морський лоцман філії «Дельта-лоцман» зобов'язаний вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, Обов'язкових постанов та інших правил, вимагати усунення помічених (виявлених) порушень, а у разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог державного морського лоцмана – негайно сповістити про це капітана морського порту Рені.

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

6.4. В морському порту Рені розміщується ПРРС, який здійснює регулювання руху і контроль за безпекою плавання усіх суден і плавзасобів у портових водах і в зоні контролю ПРРС. Лоцманське проведення і послуги з регулювання руху суден (як для суден, що відвідують морський порт Рені, так і



для суден транзитного плавання) здійснюються за своєчасно наданими агентом або судном заявками на адресу ПРРС.

Заявка на підхід, плавання суден (кораблів) у зоні дії ПРРС, надання лоцманських послуг та послуг ПРРС має бути надана до ЦРРС «Ізмаїл» за телефоном (факсом) (04841)4-84-30, або на електронну адресу [izm.imls@gmail.com](mailto:izm.imls@gmail.com) цілодобово, якщо судно прямує з моря, заявка подається за 24 години, та підтверджується за 8 годин до надання послуг. Якщо судно знаходиться у морському порту Рені чи на рейді, заявка подається за 8 годин, та підтверджується за 2 години до надання послуг. За надані послуги стягується збір за тарифами, затвердженими у встановленому законодавством України порядку.

Послуги ПРРС надаються згідно Порядку надання послуг з регулювання руху суден, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 08 травня 2013 року № 291, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 24 травня 2013 року за № 807/23339.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за погодженням з іншими зацікавленими міністерствами та центральними органами виконавчої влади, затверджує райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

6.5. Лоцманське проведення в акваторії морського порту Рені, обмеженій гідротехнічними спорудами, є внутрішньо портовим. Для морських суден та суден «річка-море» вхід до ковшу морського порту Рені дозволяється тільки за допомогою лоцмана.

## VII. Опис зони дії системи регулювання руху суден і організація руху суден у цій зоні

## 7.1. Загальні положення

7.1.1. Відповідно до глави 4 розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України, Типового положення про службу регулювання руху суден, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 року № 340, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 25 червня 2001 року за №545/5736, Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-Лиманському і Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 серпня 2007 року № 655, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 жовтня 2007 року за № 1150/14417, рух суден у акваторії морського порту Рені в зоні контролю ПРРС є регульованим (Додаток 11).

7.1.2. На всі операції (вхід у зону контролю, перетин меж морського порту Рені, прибуття морського лоцмана на борт судна або про відбуття морського лоцмана з борту судна, постановки на якір, зняття з якоря, швартування до причалу і відхід від причалу, перешвартування, поставлення на лаг і та інше) судно запитує дозвіл у ПРРС.

Якщо судно протягом 30 хвилин не розпочало вчиняти дозволені дії або не увійшло у зону контролю, дозвіл скасовується і запит слід робити повторно.

7.1.3. Заходити у зону контролю і здійснювати будь-який рух усім суднам і плавзасобам без дозволу ПРРС заборонено.

Капітан судна при підході до зони дії ПРРС повинен повідомити ПРРС про свій підхід та одержати дозвіл на рух.

7.1.4. Судна повинні виконувати рекомендації і розпорядження ПРРС, які їх стосуються, а у разі неможливості їх виконання – повідомити причину такого невиконання та про подальші свої наміри.

7.1.5. Використання капітанами суден інформації ПРРС не звільняє їх від відповідальності за безпечне керування судном.

7.1.6. При виході з ладу головних двигунів, рульового пристрою або технічних засобів судноводіння, що впливають на безпеку мореплавання, а також при втраті зв'язку з ПРРС, капітан судна негайно сповіщає про це ПРРС будь-якими можливими засобами і діє відповідно до вказівок ПРРС.

## 7.2. Організація руху суден в акваторії морського порту Рені

### 7.2.2. Режим руху суден (загальні положення)

7.2.2.1. Капітанам (шкіперам) суден під час руху та на стоянці слід враховувати інтенсивне судноплавство і стиснуті умови на акваторії морського порту Рені, тому з них не знімається відповідальність за наслідки, що спричиняються неприйняттям ними мір обережності, дотримання яких вимагає звичайна морська (річкова) практика або обставини даного випадку.

Судновласники відповідають за наслідки відсутності на їхніх суднах сигнального пристрою і несення належних вогнів під час руху та на стоянці згідно з ОППД.

7.2.2.2. Капітани суден при плаванні в районі морського порту Рені повинні враховувати, що портові буксири здійснюють буксирування методом штовхання, лагом та на буксирі, уночі виставляють вогні одиночного судна на буксирі. При такому буксируванні буксир не може маневрувати під час розходження як одиночне судно.

Судноводій буксира при розходженні із суднами повинен завчасно звернути увагу інших судноводіїв на свій склад проблисками прожектора, спрямованого на носову частину судна, що буксирується.

Спуск несамохідних суден за течією річки Дунай і зміна місць стоянки за допомогою дрейфу забороняється.

7.2.2.3. Розворот морських суден для зворотного проходження здійснюється в районі 70,6 милі. Розворот за допомогою буксирів ПО здійснюється в районі причалів за дозволом ПРРС.

Розворот морських суден довжиною більше 100 м при вітрах південних напрямків здійснюється тільки за допомогою портових буксирів. Іншим суднам для уникнення тривалого знаходження перпендикулярно течії (фарватеру) річки Дунай рекомендується здійснювати розворот з буксиром.

Капітан відповідає за порушення обмежень по плаванню для його судна, обумовлених гідрометеорологічними й іншими умовами. Ніхто не має права примушувати судноводіїв відступати від вимоги цієї статті.

7.2.2.4. Суднам, які прямують до причалів морського порту Рені для швартування, заборонено тримати якорі неприбраними у клюзи, однак якорі мають бути готові до негайного застосування на випадок виникнення критичної ситуації.

7.2.2.5. Судна, які мають на борту вогнебезпечні вантажі у портових водах зобов'язані тримати піднятими на видному місці вдень – прапор «БРАВО»; уночі – червоний вогонь.

Зближаючись з такими суднами, судноводії усіх інших суден мають бути особливо обережними.

7.2.2.6. У портових водах заборонено застосовувати звукові і світлові сигнали, не передбачені МПЗЗС-72, ОППД, Загальними правилами і цими ОП.

7.2.2.7. З метою координації роботи компаній і підприємств, що здійснюють виробничу діяльність на території та акваторії морського порту Рені, головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені проводиться планування плану швартовних робіт і змінно-добового плану роботи морського порту Рені. З метою складання плану швартовних робіт щоденно проводиться змінно-добове планування роботи морського порту Рені (ЗДП) до 11:30 години поточного дня.

Під час складання ЗДП враховується така інформація:

підтверджена адміністрацією морського порту Рені дата оброблення судна (постановки на ремонт);

черговість підходу суден відповідно до нотисів;

наявність вільних причалів на тих терміналах, де підтверджено оброблення судна або його ремонт.

Інформація для складання ЗДП надається відправником вантажу, фрахтувальником, судновласником, експедитором, морським агентом судна до головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені по мірі підходу судна згідно зі встановленим порядком та за правилами, передбаченими Зводом звичаїв морського порту Рені.

План швартувальних робіт по морському порту Рені складається з урахуванням вимог цих ОП, а також вимог щодо безпеки мореплавства та існуючої доброї морської практики.

План швартувальних робіт коригується головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені за погодженням з СКМП.

Змінно-добовий план роботи морського порту Рені є обов'язковим до виконання всіма суб'єктами, які здійснюють свою діяльність на території морського порту Рені.

7.2.2.8. Для отримання дозволу на встановлення і роботу земснарядів у портових водах капітан-багермейстер повинен надати до Служби капітана морського порту Рені у 3 (трьох) примірниках і до головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені та Служби головного інженера (ВГІС) адміністрації морського порту Рені один примірник схеми встановлення земснарядів і райони їх робіт, із зазначенням маршруту ґрунтовідвізних шаланд до місця звалища ґрунту.

Схеми погоджуються зі СКМП, головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені, ПРРС, Службою головного інженера і затверджуються капітаном морського порту Рені.

7.2.2.9. Плавкрани та інші судна, що виконують складні і небезпечні роботи з великотоннажними суднами біля причалів або на рейді, піднімають: удень – два прапори RY згідно з Міжнародним зводом сигналів, уночі – червоний і зелений вогні один над одним, видимі по всьому обрїю. Судна, що проходять поруч, повинні рухатися з мінімальною швидкістю.

7.2.2.10. У разі втрати або виявлення в акваторії морського порту Рені якоря чи іншого предмета, який становить небезпеку для мореплавства, капітан судна повинен негайно повідомити про це капітана морського порту Рені і головну диспетчерську адміністрації морського порту Рені.

7.2.2.11. В охоронній зоні на річці Дунай плавання будь-яких плавзасобів і суден, а також рибальство забороняються.

7.2.2.12. Для постановки до причалів морський порт Рені приймає судна, осадка яких повинна забезпечувати необхідний рівень безпеки мореплавства.

При низькому рівні води у річці Дунай, або коли осадка суден перевищує об'явлені глибини біля причалів морського порту Рені, судна швартуються на причали до буферної баржі, встановлення та експлуатацію якої забезпечують

СГ або до баржі з якої (у яку) здійснюється навантаження (вивантаження). Капітани суден зобов'язані забезпечити перешвартування судна при заміні баржі.

Морський порт Рені може прийняти і більші судна за окремим підтвердженням, які мають справний підрулюючий пристрій достатньої потужності, і лише за сприятливих навігаційних і гідрометеорологічних умов та достатньому буксирному забезпеченні.

Поставлення таких суден до причалів і їх виведення здійснюються за погодженням з капітаном морського порту Рені. Остаточне рішення про можливість заходу/виходу в/із морський/ого порт/у Рені приймає капітан судна.

Баластні судна, що прямують на швартування у морський порт Рені, повинні мати на борту достатню кількість баласту, який би забезпечував нормальну керованість судна.

7.2.2.13. Швидкість суден в акваторії морського порту Рені, обмеженій гідротехнічними спорудами, не повинна перевищувати 8 км/годину при прямованні уверх по течії річки Дунай та 12 км/годину при прямованні униз по течії річки Дунай, або бути достатньою для утримання судна на курсі. За будь-яких обставин головні двигуни повинні працювати у маневровому режимі.

7.2.2.14. Швидкість суден на підходах до морського порту Рені і зовнішньому рейді визначається ПРРС для кожного конкретного випадку окремо.

Вимога цього пункту не поширюється на буксири і пожежні катери, що прямують для виконання спеціальних завдань, проте їх швидкість повинна бути безпечною для суден, що стоять біля причалів чи пришвартовані другим корпусом.

### 7.2.3. Регулювання руху суден

7.2.3.1. Порядок руху суден на акваторії порту регулює ПРРС, розташований на вхідному мисі до ковшу морського порту Рені.

7.2.3.2. Рух суден регулюється й контролюється ПРРС, позивний «Рені трафік-контроль» на 73 каналі УКХ радіостанції.

7.2.3.3. ПРРС дає дозвіл на вхід до зони регулювання руху, перешвартування й будь-який рух суден і катерів на акваторії морського порту Рені. Інформує про зустрічні і маневруючі судна, що ввійшли у радіоконтакт з оператором ПРРС.

7.2.3.4. Дозвіл, даний на рух судна, дійсний тільки протягом 30 хвилин, після чого капітан судна зобов'язаний повторно запросити дозвіл ПРРС на рух, зазначивши причину затримки.

7.2.3.5. ПРРС при необхідності може заборонити вхід на акваторію морського порту Рені та зазначити місце постановки на якір, закрити рух на рейді або на окремих ділянках акваторії морського порту Рені.

7.2.3.6. При виконанні розпоряджень, переданих ПРРС, з капітанів суден не знімається відповідальність за безпеку плавання.

7.2.3.7. Судна, що перебувають у зоні регулювання та одержали дозвіл на рух по акваторії морського порту Рені, зобов'язані перейти на 16 канал УКХ радіостанції, не відволікаючись для переговорів на інших каналах.

7.2.3.8. Відволікати чергового ПРРС запитами і розмовами, що не стосуються регулювання руху, забороняється.



7.2.3.9. Капітани суден при підході знизу по течії річки Дунай до 65,5 милі і зверху по течії річки Дунай до 67,5 милі (зона візуальної видимості ПРРС) зобов'язані вийти на зв'язок із ПРРС та здійснювати подальше плавання згідно із вимогами ПРРС, суворо дотримуючись Правил плавання та цих ОП.

7.2.3.10. ПРРС відповідає за надані вказівки та інформацію в межах точності використовуваних технічних засобів.

### 7.3. Плавання суден

7.3.1. Плавання суден у портових водах і в зоні контролю здійснюється основним фарватером річки Дунай.

7.3.2. Всі морські судна, состави річкових барж, портові буксири та судна на підводних крилах проходять основним фарватером річки Дунай. Малотоннажні судна валовою місткістю 200 реєстрових тон і менш та пасажирські катери при плаванні на акваторії морського порту Рені повинні слідувати основним фарватером і не перешкоджати руху суден. Перетинання основного фарватеру повинно бути короткочасним.

Обгін на акваторії морського порту Рені заборонений.

7.3.3. Місця для розвороту морських суден встановлені у районах 70,6 і 64 милі річки Дунай, а для суден, що слідують на швартування до причалів № 15-21, дозволяється розворот з віддачою якорю в районі 67,2 милі річки Дунай. Капітан судна, ухвалюючи рішення щодо виконанні розвороту, зобов'язаний переконатися, що його маневр не поставить у небезпечне положення інші судна.

Розворот морських суден довжиною більше 100 метрів при вітрах південних напрямків та іншим морським суднам для уникнення тривалого

знаходження перпендикулярно течії (фарватеру) річки Дунай рекомендується здійснювати розворот з буксиром.

7.3.4. Вхід у зону регулювання ПРРС, перешвартування, будь-який рух суден на акваторії морського порту Рені здійснюються тільки з дозволу ПРРС. Капітан судна зобов'язаний повідомити назву судна, напрямок слідування судна, осадку. Одночасно запросити інформацію про рух зустрічних суден. Надалі на вимогу ПРРС капітан судна зобов'язаний виходити на зв'язок з ним через кожную милю до виходу з акваторії морського порту Рені.

7.3.5. При плаванні в портових водах судна зобов'язані нести чергування на 16 каналі УКХ радіостанції, використовуючи канал безпеки тільки для виклику та передачі в ефір відомостей про свій рух і при розходженні з іншими суднами.

7.3.6. Капітани суден, що виходять із ковшу морського порту Рені на річку Дунай, зобов'язані оголосити про це по УКХ на 16 каналі і запросити ПРРС про рух інших суден по річці, погоджувати свої дії так, щоб не викликати несподіваного маневрування інших суден, що слідуєть основним фарватером річки Дунай.

7.3.7. Район входу до ковшу морського порту Рені оголошується небезпечною ділянкою річки Дунай для розходження суден. При плаванні в цьому районі необхідне суворе дотримання ОГПД та цих ОП.

7.3.8. Рух буксирів і катерів за течією річки Дунай, між суднами, що стоять на рейді, забороняється.

7.3.9. Судна які маневрують у ковші морського порту Рені, одержавши інформацію про вхід до ковшу морського порту Рені іншого судна, повинні виконувати маневри за вказівкою ПРРС.

7.3.10. У разі виявлення судна, яке зазнає лиха або одержавши сигнали, що сповіщають про лихо, повинне прийняти усіх залежних від нього заходів для надання допомоги, якщо це не призводить до серйозної небезпеки для самого судна, і негайно сповістити про це СКМП, ПРРС і головну диспетчерську морського порту Рені.

7.3.11. Капітани суден або особи що їх заміщують, зобов'язані приймати всі міри, обумовлені обставинами плавання, по забезпеченню безпеки свого судна та інших суден, так само як і збереження берегових і гідротехнічних споруд.

#### 7.4. Розходження суден

7.4.1. Під час руху акваторією морського порту Рені катери, лоцманські боти, яхти зобов'язані поступатися дорогою транспортним суднам, СПК, суднам, зайнятим буксируванням і бункерувальникам.

7.4.2. Судна, що виконують розворот з перетинанням курсу іншого судна, повинні закінчити розворот на відстані не менш 1 кілометра від іншого судна.

7.4.3. Розходження з суднами на вході до ковшу морського порту Рені забороняється.

7.5. Регулювання плавання кораблів і суден забезпечення ВМС ЗС України і морської охорони Державної прикордонної служби України

7.5.1. Кораблі та судна забезпечення в зоні контролю здійснюють плавання під контролем ПРРС. Вказівки лоцмана-оператора ПРРС щодо забезпечення безпеки плавання є обов'язковими до виконання командирами кораблів і капітанами суден забезпечення. У разі виникнення необхідності у зміні режиму плавання і порядку заходу/виходу суден, встановлених лоцманом-оператором ПРРС, ці питання погоджуються оперативним черговим військово-морської бази чи загону морської охорони з лоцманом-оператором ПРРС.

Командир корабля, капітан судна забезпечення не має права самостійно змінювати приписане йому лоцманом-оператором розпорядження до моменту отримання від останнього нового розпорядження.

7.5.2. Кораблям ВМС ЗС України прихід у морський порт Рені і відхід із морського порту Рені надаються у першу чергу, за винятком аварійних ситуацій.

У разі заходу (виходу) кораблів і суден забезпечення, які потребують лоцманського проведення і буксирного забезпечення, заявки на їх захід/вихід подаються до головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені та на адресу ПРРС до 10:00 години доби, що передуює виходу.

Прихід/відхід за таких обставин здійснюється згідно з планом швартовних робіт адміністрації морського порту Рені.

7.5.3. При вході до зони дії ПРРС кораблі й судна забезпечення ВМС ЗС України встановлюють із ПРРС зв'язок на УКХ-радіо, канал 73, повідомляють бортовий номер, своє місцеположення (місце розташування), курс, швидкість і необхідність радіолокаційного проведення для заходу у морський порт Рені.

7.5.4. Оперативний черговий військово-морської бази або загону морської охорони повинен інформувати адміністрацію морського порту Рені (головного диспетчера), капітана морського порту Рені та ПРРС не пізніше ніж за 1 годину

про передбачуваний вихід з морського порту Рені кораблів і суден забезпечення ВМС ЗС України або загону морської охорони.

7.5.5. Оперативний черговий військово-морської бази або загону морської охорони повинен інформувати адміністрацію морського порту Рені (головного диспетчера), капітана морського порту Рені та ПРПС не пізніше ніж за 4 години про передбачуваний захід у морський порт Рені кораблів і суден забезпечення ВМС ЗС України загону морської охорони.

7.5.6. За 15 хвилин до наміченого (запланованого) часу командир корабля або капітан судна повинні запитати дозвіл на вихід у ПРПС і оповістити ВПС.

7.6. Забезпечення безпеки плавання суден-газовозів у акваторії морського порту Рені і під час стоянки біля причалу

7.6.1. Прибуття судна-газовозу до морського порту Рені

7.6.1.1. Капітани суден-газовозів зобов'язані повідомити капітана морського порту Рені про час прибуття судна що найменш за 24 години до підходу.

Капітани суден-газовозів у першій інформації, яка надається під час поставлення судна до причалу, зобов'язані повідомити капітану морського порту Рені про справний технічний стан судна.

7.6.2. Плавання суден-газовозів в акваторії морського порту Рені

7.6.2.1. На підході до морського порту Рені судна газозови мають перевагу перед іншими суднами: ті, які виходять – перед тими, які заходять.

## VIII. Правила стоянки суден, на рейді, правила швартування та відшвартовування

### 8.1. Стоянка суден на рейді морського порту Рені (Додаток 7, Додаток 8).

8.1.1. Стоянка суден на рейді здійснюється в районах якірних стоянок морського порту Рені (Додаток 7 та Додаток 8).

Постановка суден на якірних стоянках здійснюється таким чином, щоб корпус судна не виходив за кордон району якірної стоянки.

8.1.2. Для безпечного маневрування суден на акваторії морського порту Рені стоянка барж встановлюється у межах якірної стоянки в загальному зчалі. Морські судна, що прибувають у морський порт Рені в очікуванні рішення про постановку до причалу, стають на якірну стоянку № 3 у районі 63-64 милі річки Дунай.

Тимчасова стоянка морського судна, що очікує на швартування на причали № 1-9 1-го вантажного району та оформлення документів, необхідних для відходу судна, здійснюється на якірній стоянці № 1 у районі 68 милі річки Дунай.

Капітан повинен поставити своє судно на два якорі у відстані не більше 100 метрів від лівого берега річки Дунай, щоб не заважати підходу – відходу інших суден до причалів морського порту Рені і не перекривати основний фарватер річки Дунай.

8.1.3. Несамохідні судна з екіпажем, встановлені на якірній стоянці № 1, не повинні перекривати підходи до плавпричалу морського вокзалу.

Відповідальність за безпеку стоянки суден (виключення дрейфу, виставляння якірних вогнів і освітлення) покладається на екіпажі несамохідних суден або на буксир, у складі якого прийшли ці баржі.

Стоянка несамохідних, безекіпажних суховантажних суден на верхньому рейді заборонена. У виняткових випадках стоянка може бути дозволена капітаном морського порту Рені за умови забезпечення безпеки, освітлення суден у нічний час і виставляння якірних вогнів буксиром, що забезпечує їх безпечну стоянку.

8.1.4. Перестановку барж на рейді морського порту Рені здійснює буксир судновласника цих барж. За заявкою судновласника, морського агента маневрові роботи на рейді морського порту Рені можуть здійснювати буксири ПО.

8.1.5. Для стоянки безекіпажних, несамохідних суден, призначаються якірні стоянки № 2,4.

8.1.6. Розворот составів річкових барж, формування і розформування здійснюються на якірній стоянці № 3. Розворот повинен проводитися з урахуванням руху інших суден, що слідує по річці Дунай або виходять із ковшу морського порту Рені на безпечній від них відстані, та не змушувати інші судна раптово змінювати свій курс і швидкість.

Після встановлення состава річкових барж судновласник або морський агент повинен стежити, щоб судна не закривали вхід до ковшу морського порту Рені та не виходили на основний фарватер річки Дунай.

8.1.7. Капітани буксирів не повинні залишати на акваторії морського порту Рені состав річкових барж, або його частину без оформлення приходу в морський порт Рені.

Капітани транзитних буксирів можуть йти за призначенням з дозволу СКМП тільки після одержання підтвердження від агента, що його баржі будуть переставлені іншим буксиром у загальний зчал відразу ж після прийому представниками контролюючих органів.

З капітана транзитного буксира не знімається відповідальність за несвоєчасну перестановку його барж.

Відповідальність за безпеку несамохідних безекіпажних суден, на час їхньої стоянки в морському порту Рені, та за своєчасне забезпечення екіпажем (шкіпером) для здійснювання вантажних операцій та дотримання екіпажем (шкіпером) вимог техніки безпеки покладається на морського агента, що оформив прихід судна в морський порт Рені.

8.1.8. Шкіпер зобов'язаний вжити всіх необхідних заходів для постановки своєї баржі в загальний зчал з іншими баржами для безпечної стоянки, стежити за станом барж у зчалі, якірними вогнями, сприяти виведенню барж зі зчалу, забезпечувати швартування катерів і буксирів.

Стоянка барж у загальних зчалах на якірних стоянках морського порту Рені забезпечується відповідальною особою судновласника (шкіпером).

8.1.9. Капітани буксирів при передачі відповідальній особі судновласника у морському порту Рені безекіпажних суден повинні зробити повну відкачку води із трюмів і міждонних відсіків, зробити перевірку герметичності закриття горловин у відсіках і справність якірного пристрою з відображенням у Акті прийому/передачі.

При підході до нижнього рейду морського порту Рені капітан буксиру зобов'язаний звернутися із запитом до ПРРС (16 канал УКХ) про місце постановки состава річкових барж.

Безекіпажні судна вважаються переданими відповідальній особі судновласника після того, як будуть надійно встановлені на якірних стоянках морського порту Рені за вказівкою ПРРС, їх відсіки герметично закриті і якорі будуть приспущені під ключ.

В Акті прийому передачі повинні бути зазначеними точний час і місце прийому/передачі несамохідних барж.



8.1.10. Відповідальна особа судновласника за безпечну стоянку несамохідних суден, що перебувають на нижньому рейді морського порту Рені, зобов'язані не менш ніж 2 рази на добу оглядати стан несамохідних суден.

Результати оглядів докладно повідомляються СКМП. Судноводії буксирів ПО під час виконання маневрів на нижньому рейді морського порту Рені інформують про зміни стану суден СКМП.

8.1.11. Морські судна, що стоять на рейді морського порту Рені, несуть якірні вогні відповідно до МПЗЗС-72, річкові судна несуть якірні вогні в носовій частині, згідно з вимогами ОППД.

При стоянці барж у зчалах на рейді морського порту Рені якірні вогні виставляються на крайніх баржах зчалу. Шкіпери зобов'язані забезпечити належну яскравість світла якірних вогнів протягом всієї ночі.

У випадку тривалої стоянки на якорі, при високих рівнях води в річці Дунай (більше 300 см від «0» морського порту Рені), щоб уникнути замулення якорів, капітани (шкіпери) зобов'язані здійснювати перекладку своїх якорів.

При постановці несамохідних суден на рейді морського порту Рені, капітан буксирувальника зобов'язаний поставити кожне судно, що буксирується, на свій якір та доповісти у СКМП. Всі несамохідні судна повинні бути встановлені в один зчал, носом проти течії річки Дунай.

Установка несамохідних суден у зчал кормою проти течії річки Дунай забороняється.

8.1.12. При буксируванні несамохідних суден з нижнього рейду морського порту Рені на верхній рейд морського порту Рені для формування складу річкових барж капітан буксирувальника зобов'язаний здійснювати цей маневр при наявності шкіпера, відповідального за цю баржу.

8.1.13. Буксири, що маневрують на рейді морського порту Рені, виходячи на основний фарватер річки Дунай, повинні переконатися в тому, що рух інших

суден дає можливість вийти на основний фарватер без ризику, при цьому інші судна не будуть змушені раптово змінювати свій курс і швидкість.

При маневруванні на рейді морського порту Рені в темний час доби судноводії не повинні засліплювати судновими прожекторами інші судна.

Несамохідні судна, переведені з місць стоянок у район формування составів річкових барж, але не прийняті до їхнього складу за будь-яких причин, повинні бути негайно повернуті на місця стоянки.

8.1.14. При проведенні ремонтних робіт спеціалізованими суднами на баржах, що стоять у зчалах на рейді морського порту Рені або біля причалів, судноводії цих суден зобов'язані забезпечити безпечну стоянку судна та безпеку ремонтних бригад.

8.1.15. Постановка судна на якір або зміна місця стоянки судна у причалів морського порту Рені здійснюється з дозволу головної диспетчерської морського порту Рені та узгоджується з СКМП.

Якщо капітан судна вважає, що місце якірної стоянки небезпечно, він повинен сповістити про це капітана морського порту Рені або ПРРС.

У такому разі судну має бути вказане інше місце, що забезпечує безпечну стоянку судна. У разі, якщо безпечну стоянку судна в морському порту Рені забезпечити неможливо, таке судно повинне вийти за межі акваторії морського порту Рені.

8.1.16. Постановка на рейді для виконання вантажних та інших операцій плавкранів, ліхтерів, барж, ПЗП та інших плавзасобів погоджується з ПРРС.

Бункерування суден на рейді дозволяється за умови наявності відповідних дозволів та швидкості вітру, яка не перевищує 12 м/с.

8.1.17. Під час постановки суден на якір, повинні враховуватися довжина судна і відданого якір-ланцюга, аби точно знати радіус циркуляції та не виходити за межі якірної стоянки.

Капітан судна, з метою забезпечення надійної стоянки на якорі на випадок несприятливих гідрометеорологічних умов, повинен замовити буксирне забезпечення через морського агента за рахунок судновласника.

Під час стоянки на якорі такі судна повинні забезпечувати безперервну вахту на містку і постійний зв'язок із ПРРС на 73 каналі УКХ.

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

У темний час доби на судні, що стоїть на якорі, включається штатне зовнішнє освітлення. Судна, що стоять на рейді, не повинні нести навігаційні вогні окрім вогнів і знаків, передбачених МПЗЗС - 72, ОПШД.

8.1.19. Під час постановки на якір несамохідних плавучих засобів або суден з несправними якірними пристроями та/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 Рені, або постановку їх до причалу, або на інше якірне місце у разі небезпечних гідрометеорологічних явищ.

Відповідальність за забезпечення буксирного супроводу, забезпечення екіпажем (шкіпером) несамохідних плавучих засобів, забезпечення безпечної стоянки та виконання вантажних операцій покладається на судновласника та морського агента, який оформив прихід судна в морський порт Рені.

8.1.20. З метою отримання дозволу на постановку судна на якір на якірних стоянках морського порту Рені та його зняття з якоря судновласник, який має відповідний договір з адміністрацією морського порту Рені, або морський агент, який представляє його інтереси в морському порту Рені,

завчасно подають до головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені заявку на постановку судна на якірну стоянку або його зняття з якоря та заявку на адресу ПРРС.

Під час підходу судна до зони контролю ПРРС капітан судна через лоцмана-оператора запитує дозвіл на постановку судна на якір на якірній стоянці морського порту Рені.

За наявності дозволу головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені, погодженого з СКМП, лоцман-оператор ПРРС вказує місце постановки судна. При цьому заявка на постановку судна на якір або його зняття з якоря повинна містити основні відомості про тактико-технічні характеристики судна, мету заходу у морський порт Рені (очікування на постановку до причалу, здійснення вантажних операцій на рейді, буксирування, ремонт, технічне обслуговування, заміна екіпажу тощо).

Якщо метою заходу є заплановані операції на рейді морського порту Рені (крім очікування на постановку до причалу) відомості у заявці повинні містити інформацію про очікувані терміни визначених операцій, після чого СКМП оформлюється прибуття судна.

У разі відсутності дозволу головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені на захід в акваторію морського порту Рені та відсутності відповідної заявки на послуги ПРРС судну захід/вихід забороняється.

8.1.21. Під час поставлення судна на якір на якірних стоянках у межах акваторії морського порту Рені нараховуються відповідні портові збори, передбачені положеннями Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462. Сплата портових зборів при цьому повинна бути здійснена до виходу судна із акваторії морського порту Рені.

## 8.2. Стоянка суден біля причалів морського порту Рені

### 8.2.1. Загальні положення

#### 8.2.1.1. Під час підготовки причалу до швартування судна:

- двометрова (від краю) смуга причалу, що призначена для безпечної роботи берегових матросів під час швартовних операцій повинна бути вільною від вантажів і сторонніх предметів;

- у зимовий час підготовка причалів до швартовних операцій повинна здійснюватися портовим оператором, що експлуатує причал та виконує роботи із швартування судна до причалу;

- підготовка причалів до підходу суден включає очищення від снігу і посипання території піском місць, де будуть проводитись роботи зі швартування суден;

- забезпечується достатня вільна довжина причалу для швартування судна. Швартування морського судна безпосередньо до причалу між суднами, що стоять на суміжних причалах більш ніж в один корпус, забороняється;

- причал звільняється від вантажів, устаткування та інших предметів, що заважають нормальному швартуванню (відшвартуванню);

- припиняються роботи і рух усіх видів транспорту в зоні швартування;

- 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 нормативно-правових актів з охорони праці РДЗ1.82.03-87 «Правила безпеки праці в морських портах», затверджених наказом Міністерства морського флоту СРСР від 10 липня 1987 року. Обов'язок із забезпечення освітлення причалу покладається на адміністрацію морського порту Рені та СГ.

8.2.1.2. Усі причали морського порту Рені повинні мати зовнішню розмітку, що визначає їх межі. Крім того, на кожній швартовній тумбі зазначені відстані у метрах до найближчих швартовних тумб. Двометрова зовнішня смуга причалу повинна бути вільною від вантажів і сторонніх предметів для забезпечення безпечної роботи швартувальників під час швартовних операцій.

У зимовий період:

прикордонна частина причалу має бути чиста від криги і снігу та посипана піском;

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

Місце для поставлення судна повинно позначатися вдень – прапором, вночі – ліхтарем.

Обов'язок щодо утримання причалу в належному стані покладається на осіб, призначених керівниками адміністрації морського порту Рені та ПО, які здійснюють навантажувально-розвантажувальні роботи через причали морського порту Рені на підставі відповідних договорів.

8.2.1.3. Про готовність причалу диспетчер (стивідор) портового оператора повідомляє змінного диспетчера головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені. Черговий СКМП перевіряє готовність причалу до швартування і не допускає підхід судна до приведення його в належний стан. Про готовність причалу змінний диспетчер повідомляє морського лоцмана та СКМП. Морський лоцман перед виходом на судно має обов'язково переконатися у готовності причалу до швартування судна, про що повідомити змінного диспетчера та 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 портового оператора, 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 визначає представник портового оператора за погодженням з СКМП.

При швартуванні несамохідних річкових суден до причалів або до буферної баржі, встановлення трапу та безпечне переміщення людей з(на) судна(о) організовує ПО.

При швартуванні самохідних річкових та морських суден до причалів, встановлення трапу та безпечне переміщення людей з(на) судна(о) організовує адміністрація судна.

При швартуванні самохідних річкових та морських суден до причалів з використанням буферної баржі, встановлення трапу з причалу на буферну баржу та безпечне переміщення людей з причалу до трапу самохідного річкового або морського судна і у зворотньому напрямку організовує ПО. Встановлення трапу з самохідного річкового або морського судна на буферну баржу та безпечне переміщення людей з буферної баржі на судно і у зворотньому напрямку організовує адміністрація судна.

8.2.1.5. Швартування, розкантування суден до невідготовлених належним чином причалів забороняється.

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.

Спускати із пришвартованих біля причалів морського порту Рені суден допоміжні, рятувальні та інші суднові плавзасоби та переміщувати їх по акваторії морського порту Рені 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 морського

порту Рені та власнику терміналу не пізніше ніж протягом 8 годин після такого випадку. Якщо судно виходить з морського порту Рені раніше претензія повинна бути пред'явлена заздалегідь. Після закінчення 8-годинного терміну адміністрація морського порту Рені претензій не приймає і відповідальності за пошкодження не несе.

8.2.1.8. Самостійне переставлення від/до причалу, а також перетягування уздовж причалу на швартовних кінцях дозволяється таким суднам:

несамохідним (баржам, ліхтерам тощо);

портового флоту;

суднам, капітани яких мають дозвіл капітана морського порту Рені на право плавання у портових водах без морського лоцмана.

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 такий випадок портового оператора, адміністрацію морського порту Рені та СКМП.

8.2.1.9. Іншим суднам самостійне перетягування на швартовних кінцях дозволяється лише на відстань, яка не перевищує 100 метрів, після попереднього узгодження порядку перетягування з СКМП. При цьому на причалі обов'язково мають бути присутні представники СКМП і портового оператора.

8.2.1.10. У випадку, якщо необхідно переставити, розконтувати судно, СГ має письмово повідомити змінного диспетчера головної диспетчерської до 11:00 години передпланової доби про майбутній час операції. Про готовність судна до переставлення капітан судна через морського агента сповіщає змінного диспетчера головної диспетчерської та СКМП.



8.2.1.11. Швартування суден лагом здійснюється за умови сили вітру до 15 м/с та видимості не менше ніж 500 м у ковші морського порту Рені та не менш ніж 1000 м на річці Дунай , за згодою обох капітанів.

Перешвартування та розкантування суден можуть здійснюватися за таких умов:

переставлення, розкантування суден з неробочими головними двигунами або рульовим чи якірним пристроями здійснюються лише у світлі години доби за умови сили вітру до 15 м/с;

переставлення пневмоперевантажувачів, плавкранів і несамохідних плаводиноць ПО здійснюється у гідрометеоумовах, передбачених документами класифікаційного товариства, у будь-який час доби за умови достатнього буксирного забезпечення;

робота буксирів ПО і швартовні операції суден у морському порту Рені при швидкості вітру 15 м/с забороняється.

8.2.1.12. Для отримання дозволу на проведення робіт на судні, що потребують виведення з експлуатації головного двигуна, рульового чи якірного пристроїв, має бути подана письмова заява на ім'я капітана морського порту Рені, попередньо погоджена з головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені, портовим оператором, СПТБ та МР і ЦЗ і СМБ, яка містить 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, які перебувають у морському порту Рені, переходять в оперативне підпорядкування адміністрації морського порту Рені і виконують її розпорядження.

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

судна, які стоять на рейді, оповіщає лоцман-оператор ПРРС за допомогою УКХ-радіо, канали 73 та 16;

судна біля причалів –СКМП через морських агентів цих суден;

судна ПО –СКМП;

днопоглиблювальні каравани – лоцман-оператор ПРРС 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 (відповідно до МПЗЗС-72).

8.2.1.16. Місце стоянки для суден (номер причалу, борт швартування, постановка на якір) визначають:

для всіх суден, крім пасажирських і аварійних – головна диспетчерська адміністрації морського порту Рені за погодженням зі СКМП;

для пасажирських суден – керівник морського вокзалу за погодженням із головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені та СКМП;

для аварійних – капітан морського порту Рені за погодженням з начальником штабу з НС.

8.2.1.17. У морському порту Рені встановлено такий порядок швартування суден до причалів:

№№ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 2«в», «Ро-Ро», плавучих причалів №№ 1, 2, 3 Нафтодільниці ДП «РМТП» (розташованих на річці Дунай) – правим бортом;

№№ 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 1«в» (розташованих у ковші морського порту Рені) – лівим або правим бортом, носом або кормою.

## 8.2.2. Підготовка причалів до швартування суден

8.2.2.1. Особами, відповідальними за виконання вимог із підготовки причалів до підходу або відходу суден, є:

відповідальна особа підприємства, яке здійснює НРР через причали морського порту Рені на підставі відповідних договорів (керівник стивідорної компанії або особи, призначені керівниками стивідорних компаній);

начальник морського вокзалу (або особа що його заміщує) для причалу морського вокзалу.

8.2.2.2. Про готовність причалу відповідальна особа підприємства, яке здійснює навантажувально-розвантажувальні роботи через причали морського порту Рені на підставі відповідних договорів (диспетчер, стивідор стивідорної компанії та інші), зобов'язана повідомити головну диспетчерську адміністрації морського порту Рені. Після цього диспетчер головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені повідомляє про готовність причалу морського лоцмана і оператора ПРРС і визначає час зняття судна з якоря і швартування до причалу.

У кожному випадку морський лоцман перед виходом на судно зобов'язаний завчасно переконатися у готовності причалу до початку швартувальної операції судна і доповісти про результати головній диспетчерській адміністрації морського порту Рені і начальнику зміни СКМП.

Маломірні судна (буксири та катери), а також лоцманські катери здійснюють швартовні операції без допомоги морського лоцмана. У зв'язку з цим капітани (вахтові офіцери) означених суден зобов'язані під час підходу їхнього судна до причалу самостійно оцінити готовність причалу до швартування таких суден.

8.2.2.3. Швартувати судна до невідготовлених належним чином причалів заборонено.

Якщо морський лоцман відбув на судно, а причал за тих чи інших причин виявився невідготовленим для прийняття судна, представник СКМП повинен повідомити про це морського лоцмана і головну диспетчерську адміністрації морського порту Рені.

Про кожен випадок неготовності причалу морський лоцман заповнює Донесення про порушення Обов'язкових постанов. У такому разі, оплата за фактичну роботу буксирів (за тарифами, затвердженими компанією (підприємством), що надає послуги із буксирного забезпечення) та морського лоцмана здійснюється тією стороною, яка допустила неготовність причалу (окрім випадків, коли гідрометеорологічні умови значно погіршилися після виходу буксирів з базового причалу до місця виконання робіт, що не дозволяє безпечно виконати швартовну операцію).

8.2.2.4. На судні, до/від борту якого швартується/відшвартовується інше судно, мають бути припинені вантажні операції і переміщення людей, не пов'язаних з виконанням швартовної операції по палубах на час швартування судна.

### 8.2.3. Підхід до причалів і швартування

8.2.3.1. Під час швартування, відшвартування чи перетягування судна на причалі обов'язково мають бути присутні представник підприємства, яке

здійснює навантажувально-розвантажувальні роботи через причали морського порту Рені на підставі відповідних договорів, і представник СКМП із переносною радіостанцією УКХ для зв'язку з ПРРС та з морським лоцманом на судні.

Маломірні судна Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», у тому числі службово-допоміжний флот морського порту Рені, а також лоцманські катери здійснюють швартовні операції без допомоги морського лоцмана та буксирів. У цих випадках перебування на причалі представника підприємства і представника СКМП не вимагається та не передбачається.

Морські судна й судна типу «річка-море», що здійснюють швартовні операції у ковші, зобов'язані користуватися послугами лоцманів і буксирів, незалежно від наявності підрулюючого пристрою.

8.2.3.2. У зв'язку з конструктивними особливостями пасажирського плавучого причалу під час швартування, відшвартування пасажирських суден, біля причалу мають бути присутні представник СКМП і начальник морського вокзалу.

8.2.3.3. Приймають і віддають судові кінці під час швартовних операцій (швартуванні і відшвартуванні) суден, незалежно від мети швартування їх до причалів у морському порту Рені, швартувальники ПО.

Замовляє швартувальну бригаду морський лоцман через диспетчера головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені за 45 хвилин до початку швартовних операцій із судном.

Маломірні судна Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», у тому числі службово-допоміжний флот морського порту Рені, а також лоцманські катери за звичайних умов (в загальному порядку) здійснюють швартовні операції без допомоги швартовної бригади.

Якщо за будь-яких обставин зазначені судна потребують допомоги

швартувальників, капітани (вахтові офіцери) цих суден мають замовляти швартувальників через диспетчера головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені за 45 хвилин до початку швартувальних операцій із означеним маломірним судном. Швартові бригади направляються диспетчерською службою ПО.

8.2.3.4. Для безпечнішого швартування/відшвартування танкерів до/від причалів Нафтодільниці ДП «РМТП» у разі складних метеоумов за заявкою лоцмана застосовується допоміжний буксир, оплата послуг якого здійснюється за рахунок судновласника.

8.2.3.5. Усі заяви про пошкодження судна під час швартовних чи вантажних операцій мають бути зроблені капітаном судна і направлені капітану морського порту Рені впродовж 8 годин після випадку, що призвів до пошкодження. Якщо судно виходить з морського порту Рені раніше, ніж через 8 годин, то заяву належить зробити до відходу судна з морського порту Рені, інакше капітан морського порту Рені претензій від судна не приймає і відповідальності за пошкодження не несе.

8.2.3.6. У морському порту Рені заборонено здійснювати ремонтно-регулювальні роботи радіолокаційних систем на пришвартованих біля причалів суднах із увімкненням високої напруги без дозволу СКМП.

Постановка більш ніж двох суден біля причалу лагом допускається тільки за згодою капітанів суден.

На випадок виробничої необхідності і залежно від конкретних розмірів і стану судна, гідрометеорологічних умов і за умови дотримання необхідних застережних заходів можливий відступ від цих вимог, але за обов'язкової згоди капітана морського порту Рені і за згодою капітана судна.

#### 8.2.4. Вогні на судах, які стоять біля причалів

Судна, пришвартовані до причалів морського порту Рені 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.

#### 8.2.5. Забезпечення безпеки стоянки

8.2.5.1. Капітани суден, які мають намір здійснювати ремонтні роботи, пов'язані з виведенням з експлуатації головних двигунів та судових пристроїв, зобов'язані подати письмову заявку капітанові морського порту Рені, попередньо діставши згоду від диспетчера морського порту Рені.

8.2.5.2. При здійсненні вантажних операцій на рейді морського порту Рені встановлення кранів, ліхтерів і барж до борта судна повинно бути погодженим з СКМП.

8.2.5.3. В разі потреби встановлення баржі між причалом і судном або заміни її, ці роботи здійснюються тільки після того, як судно відійде від причалу й забезпечить безпечну роботу буксирів.

Шкіпер баржі, яка встановлена «буфером» до причалу, повинен забезпечити безпечне швартування морського судна, прийняти (передати) на причал кидальні кінці, виставити кранці та інше.

8.2.5.4. При падінні рівня води в річці Дунай, а також при збільшенні осадки судна в процесі навантаження, адміністрація судна зобов'язана стежити за глибиною під кілем, не допускаючи посадки судна на ґрунт.

Інформацію про рівень води в річці Дунай можна одержати у чергового СКМП по УКХ радіостанції на 12 каналі або за телефоном 72 - 49.

8.2.5.5. З одержанням штормового попередження черговий начальник зміни СКМП інформує судна, що перебувають на рейді, по УКХ радіостанції на 16 каналі, а судна, що стоять біля причалів – через посильного або через агента.

8.2.5.6. При аварійних випадках на судні, вахтовий помічник або особа яка помітила аварію, зобов'язана подати сигнал тривоги, негайно повідомити СКМП та головну диспетчерську морського порту Рені всіма доступними засобами.

8.2.5.7. Повна безпека операцій з посадки і висадки пасажирів, яка виключає можливість нещасних випадків з ними, забезпечується власниками суден, які здійснюють перевезення пасажирів, а також власниками пасажирських причалів та інших споруд, призначених для посадки і висадження пасажирів.

8.2.5.8. Контроль за безпекою посадки і висадження пасажирів на причалі морського вокзалу здійснюють начальник морського вокзалу і капітан пасажирського судна.

#### 8.2.6. Зміна місць стоянки

8.2.6.1. Морські судна у морському порту Рені переставляються лише з морським лоцманом. Виняток становлять судна, які належать адміністрації морського порту Рені та ПО, судноводії яких мають дозвіл СКМП на право плавання акваторією морського порту Рені.



8.2.6.2. Без дозволу СКМП і ПРРС судна не мають право змінювати місце стоянки в морському порту Рені. Перестановка несамохідних суден при вантажних операціях здійснюється за вказівкою головної диспетчерської морського порту Рені.

8.2.6.3. Про майбутню зміну місця стоянки диспетчер головної диспетчерської морського порту Рені повинен повідомити капітана судна в робочий час – не пізніше ніж за 2 години. Якщо перешвартування, перетягування та інше планується з 17:00 до 08:00 години, адміністрація морського порту Рені зобов'язана інформувати про це капітана до 15 години.

8.2.6.4. Кожне судно після завершення вантажних операцій, а також у випадку виробничої необхідності, на першу вимогу головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені повинно бути відведене від причалу за рахунок власника судна.

Витрати, пов'язані із несвоєчасним звільненням причалу, покладаються на судновласника або портового оператора.

### 8.2.7. Дії у разі шторму

8.2.7.1. У разі отримання штормового попередження адміністрації суден, що перебувають на рейді або біля причалів, зобов'язані вжити заходів з забезпечення безпеки суден (віддача другого якоря, заведення додаткових швартовних кінців, підвищена готовність судових машин, посилене спостереження за навколишнім оточенням, за швартовними кінцями).

## 8.3. Забезпечення безпечної стоянки судна на період проведення фумігації

8.3.1. На період проведення фумігації на судні мають бути підняті сигнали відповідно до Міжнародного зводу сигналів (Додаток 10). На березі біля штевнів повинні бути встановлені плакати українською, російською і англійською мовами: «ГАЗИ! ПРОХІД ЗАБОРОНЕНО».

Біля входу на трап обов'язково на видному місці має вивішуватися оголошення українською, російською і англійською мовами про проведення фумігації.

8.3.2. Вахтовий помічник капітана повинен знати номери телефонів капітана судна, СКМП, швидкої допомоги, змінного диспетчера, СМБ, СПТБ та МР і ЦЗ.

8.3.3. Екіпаж повинен чітко виконувати вказівки керівництва фумігаційної партії, що стосуються охорони здоров'я членів команди.

8.3.4. В усіх випадках, коли судну загрожує небезпека, вахтовий помічник повинен викликати капітана судна, який особисто або через морського агента інформує головну диспетчерську морського порту Рені, СМБ та СКМП.

8.4. Тривала стоянка і стоянка суден на приколі у морському порту Рені

8.4.1. Організації, підприємства, установи незалежно від форм власності і відомчої приналежності, а також фізичні особи, що розміщують і ставлять 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.

8.4.2. Тривала стоянка суден у морському порту Рені 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 морського порту Рені і за погодженням з капітаном морського порту Рені на підставі заявки судновласника або капітана судна, до якої додаються судові документи, та в якій зазначається:

- ІМО номер судна;
- назву судна;
- розмірність судна;
- приналежність судна державі прапора, порт реєстрації судна;
- місце і час передбачуваної тривалості стоянки у морському порту Рені;
- суднову роль зі складом стоянкового екіпажу;
- відомості про стан баластових, водяних, паливних танків і схема їх розміщення;
- схему протипожежного захисту судна;
- порядок несення вахтової служби;
- ІМО номер, найменування і адреса судновласника;
- контактні дані особи, відповідальної за безпечну тривалу стоянку судна.

8.4.3. Судна, що перебувають у морському порту Рені на тривалій стоянці, повинні мати плани заходів, спрямовані на забезпечення безпеки судна у період тривалої стоянки, затверджені судновласником і погоджені з капітаном морського порту Рені і СМБ, а також акти виведення з експлуатації, інструкції з несення вахтової служби під час перестою судна (з ознайомленням судового і берегового персоналу), список контактних телефонів (аварійних служб, підрозділів морського порту Рені, судновласника і відповідальної особи за безпечну тривалу стоянку судна).

8.4.4. Перед постановкою на тривалу стоянку наливного судна слід надати до СКМП акт про повне зачищення і дегазацію танків, насосних відділень.

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

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

8.4.7. Кожне поставлене на відстій судно повинно бути опшвартоване так, щоб воно не перешкоджало руху інших суден і вантажним операціям, було укомплектоване необхідною кількістю членів команди або вахтової служби, яка б забезпечувала безпечну його стоянку.

8.4.8. Судновласники, капітани суден або уповноважені ними підприємства (організації) повинні:

організувати караванні групи відстію 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 Рені і головним диспетчером морського порту Рені;

організувати охорону відстійних суден і забезпечити їх протипожежну безпеку, виконання санітарних правил і вимог з охорони навколишнього природного середовища;

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 швартовних кінців, надійність кранцевого захисту та інше).

## 8.5. Стоянка суден у морському порту Рені

8.5.1. Причали у темну пору доби мають бути добре освітлені.

8.5.2. На всіх суднах вихідні отвори з корпусу для пари і води мають бути обладнані пристроями для запобігання попаданню води чи інших речовин на причал.

8.5.3. На суднах, що стоять біля причалів морського порту Рені, заборонено проводити забортні роботи без погодження з СКМП і головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені.

8.5.4. Про зміну місця швартування іноземного судна лоцман-оператор ПРРС повинен повідомляти органи, що здійснюють контроль на державному кордоні.

8.5.5. Члени екіпажу суден повинні дотримуватися загальних правил перебування у морському порту Рені та громадського порядку.

Член екіпажу іноземного судна у випадку порушення може бути позбавлений права сходження на берег органами, що здійснюють контроль на державному кордоні.

8.5.6. Судна морського порту Рені та судна інших організацій можуть підходити до іноземних суден, що стоять біля причалів і на рейді, лише після обов'язкового оповіщення про свої наміри органів, що здійснюють контроль на державному кордоні.

## 8.6. Стоянка у морському порту Рені суден і плавучих засобів

Усі службово-допоміжні судна і плавзасоби відстоюються біля причалу № 1«в» або за згодою головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені та СКМП – на вільних причалах морського порту Рені.

#### 8.7. Зимівля і стоянка на приколі у морському порту Рені

8.7.1. В морському порту Рені на зимовий відстій на період складної льодової обстановки ставляться судна, що не мають льодового класу, які належать адміністрації морського порту Рені та іншим організаціям, за погодженням з головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені та СКМП.

8.7.2. Службово-допоміжні і маломірні судна, що належать адміністрації морського порту Рені та іншим організаціям, на зимовий відстій стають біля причалів у ковші морського порту Рені згідно схеми стоянки, затвердженої начальником адміністрації морського порту Рені.

8.7.3. Рішення про можливість зимового відстію суден у кожному випадку приймається начальником адміністрації морського порту Рені за заявкою судовласника або капітана судна.

8.7.4. У морському порту Рені спеціального сховища для відстію суден при льодових явищах немає.

Судновласник або капітан судна, який бажає поставити судно або групу суден на зимівлю, завчасно подає начальнику адміністрації морського порту Рені письмову заяву, у якій вказується найменування судна, осадка, порядок несення вахтової служби.

Судновласники, що не одержали підтвердження начальника адміністрації морського порту Рені на зимовий відстій, повинні до початку льодоходу відбуксирувати свої судна з акваторії морського порту Рені.

8.7.5. Несамохідні судна в обмеженій кількості на час льодової кампанії розташовуються біля південного берега ковшу морського порту Рені.

Перед настанням льодоходу судна, заплановані для відстію в морському порту Рені, повинні бути завчасно заведені до ковшу буксирами судновласника.

При відсутності в морському порту Рені таких буксирів судна можуть бути заведені буксирами ПО за заявкою судновласника та з оплатою згідно з встановленими тарифами.

8.7.6. Вахтова служба та безпека суден, що перебувають на зимовому відстії, забезпечується судновласником і його буксиром (з наданням до СКМП судової ролі з зазначенням осіб, відповідальних за безпечний зимовий відстій).

Несамохідні судна, що опинилися на рейді в період льодоходу і яким немає можливості надати місце у ковші, як виняток, повинні бути встановлені біля лівого берега річки Дунай на нижньому рейді буксирами судновласника.

Судновласник зобов'язаний виділити буксир, що забезпечує таке встановлення, і призначити відповідального за безпечну стоянку своїх суден на річці Дунай на весь час стоянки. Шкіпери несамохідних суден повинні встановлювати свої судна так, щоб завжди мати запас води під кілем не менш 20 сантиметрів.

8.7.7. При зимівлі суден і барж судновласник зобов'язаний призначити капітана складу річкових барж, відповідального за безпеку стоянки, і розставити баржі в місця, зазначені СКМП. На час льодової кампанії в морському порту Рені створюється штаб льодових операцій на чолі з капітаном морського порту Рені.

Заявки на льодові проводки подаються капітанові морського порту Рені за 48 годин до підходу судна до устя річки Дунай, а при виході з морського порту Рені – за 24 години.

У заявці вказується назва і тип судна, його головні розміри, наявність документів на право плавання в льодах, загальна кількість вантажу, небезпечний вантаж, запас палива, матеріал, з якого виготовлений гвинт.

8.7.8. Для розміщення суден і барж розробляється план зимового відстію. План розміщення узгоджується з капітаном морського порту Рені, ВПТБ і затверджується начальником адміністрації морського порту Рені. Розміщенням суден на зимівлю керує капітан составу річкових барж або представник судновласника під контролем СКМП.

#### 8.8. Стоянка суден-газовозів біля причалу

8.8.1. Територія причалу для газозовів і 35-метрова акваторія навколо судна є небезпечною зоною, заходити до неї усім плавзасобам і суднам (крім тих, що обслуговують газозови, з дозволу ГПРС за погодженням з СКМП) заборонено.

8.8.2. Перед початком вантажних операцій до СКМП повинен бути наданий чек-лист про готовність судна-газовозу до вантажних операцій, підписаний капітаном судна, відповідальним представником ПО і представником адміністрації морського порту Рені (ВПТБ).

У разі необхідності, готовність судна-газовозу до вантажних операцій має бути підтверджена незалежним сюрвейером, оплату послуг якого здійснює судновласник.

8.8.3. Під час стоянки суднам-газовозам заборонено тримати швартовні кінці на автоматичних лебідках в автоматичному режимі їх роботи.

8.8.4. Під час стоянки суден-газовозів біля причалу з боку річки Дунай мають бути приспущені аварійні буксирні кінці на відстані 2–3 метри від води.



8.8.5. Виконання вантажних робіт забороняється під час перетягування судна-газовозу більше, ніж на 2 м уздовж причалу або під час відходу від нього.

8.8.6. На період стоянки суден-газовозів біля причалів при виконанні вантажних робіт обов'язково повинно чергувати пожежне аварійно-рятувальне судно (або судно, яке його замінює), яке надає необхідну допомогу у разі виникнення аварійної ситуації.

На причалах з моменту швартування і до відходу судна-газовоза має бути виставлений пожежний пост. За чергування пожежного аварійно-рятувального судна і пожежного поста стягується плата за встановленими тарифами.

8.8.7. Протягом усього часу стоянки судна-газовоза на його борту має бути організована суднова радіовахта.

8.8.8. Ремонтні роботи, пов'язані з виведенням з експлуатації головного двигуна, рульового або якірного пристроїв попередньо погоджуються з головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені, СКМП та СПТБ та МР і ЦЗ адміністрації морського порту Рені. Газовози повинні виконувати ці роботи на рейді, із обов'язковим замовленням буксира із забезпечення безпеки, який повинен знаходитися біля борту судна і нести радіовахту на 16-му каналі.

8.8.9. Перед швартуванням суден-газовозів вантажні стендери мають бути прибраними за зріз причалу.

8.8.10. На борту суден-газовозів під іноземним прапором, які стоять під вантажними операціями упродовж усього процесу навантаження/розвантаження має бути присутній вантажмайстер, який володіє англійською мовою.

8.8.11. Безпека праці під час виконання вантажних операцій та справність суднового вантажного обладнання забезпечуються судновласником.

## IX. Особливі випадки плавання суден в акваторії морського порту Рені

### 9.1. Буксирування суден в акваторії порту

9.1.1. Для морських суден та суден типу «річка-море» використання буксирів та присутність лоцмана на борту при швартовних операціях у ковші морського порту Рені є обов'язковим.

9.1.2. Буксирні судна надають послуги з постановки, виведення, розконтрування та перешвартування суден на усіх причалах морського порту Рені.

Екіпажі буксирних суден повинні пройти спеціальну підготовку (небезпечні вантажі) для роботи в акваторії морського порту Рені. Капітани буксирів ПО, які працюють в акваторії морського порту Рені, обов'язково повинні скласти іспити капітану морського порту Рені.

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

Виклик буксирів здійснюється морським лоцманом за погодженням з капітаном судна через змінного диспетчера головної диспетчерської морського порту Рені за 45 хвилин до повної готовності судна до відходу, перешвартування або до підходу судна з моря до акваторії морського порту Рені.

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

9.1.5. Наряди на буксирувальні роботи оформляються після їх завершення. Зазначені наряди підписуються капітаном судна (морським агентом), засвідчуються судновою печаткою (у разі наявності) та передаються безпосередньо на буксир або морському лоцману.

9.1.6. У разі затримки початку буксирувальної операції більше, ніж на 30 хвилин від заявленого часу, змінний диспетчер має право відкликати буксири. У цьому випадку капітан судна (або особа, що його заміщує) оформлює наряди на оплату, із включенням до них часу, затраченого буксирами на перехід до судна і у зворотному напрямку, та часу 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 буксированого судна.

Керівництво буксируванням або буксирувальною операцією при переставленні несамохідних суден і плавзасобів здійснює капітан судна-буксирувальника. Керівництво буксируванням несамохідного судна з наявним екіпажем на борту здійснює капітан буксированого судна.

9.1.8. Для керування роботою буксирів під час швартовних операцій використовується УКХ-радіо, канал 12.

9.1.9. Капітан буксиру забезпечує попередження пошкоджень буксирних і буксированих суден, гідротехнічних споруд і пристроїв та суден, що стоять на якорях або біля причалів.

9.1.10. У випадку, якщо заявку на буксири подано з порушенням процедур, зазначених у п. 9.1.3, п. 9.1.4 цих Обов'язкових постанов, неготовності судна до відплиття у заявлений час, витрати, пов'язані із затримкою і простоем судна покладаються на капітана (судновласника) або уповноважені ними підприємства.

9.1.11. Необхідна кількість буксирів для швартовних операцій з суднами узгоджується морським лоцманом і капітаном у кожному конкретному випадку в залежності від обставин і на підставі Обов'язкових постанов у частині, що стосується норм зайнятості буксирів при маневрових операціях з одним судном (Додаток 5).

Морський лоцман повідомляє змінному диспетчеру та морському агенту кількість буксирів, необхідних для виконання швартовної операції. Морський агент подає заявку судновласнику, ПО на надання потрібної кількості буксирів для виконання швартовної операції. Змінний диспетчер головної диспетчерської морського порту Рені після отримання погодження від судновласника, ПО направляє буксири для проведення швартовної операції.

Відсутність заявки капітана на послуги буксирів не звільняє його від сплати за роботу буксирів за тарифами, затвердженими компанією (підприємством), що надає послуги із буксирного забезпечення.

9.1.12. Капітанам буксирних суден заборонено залишати баржі та інші несамохідні плавзасоби у портових водах на якорі без дозволу СКМП.

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

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

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

9.1.16. Безпечну стоянку пришвартованого до борту судна несамохідного плавзасобу забезпечує капітан (шкіпер) несамохідного судна.

9.1.17. Усі судна зобов'язані подавати і приймати буксирний кінець за допомогою кидальних кінців.

9.1.18. Шкіпери несамохідних барж зобов'язані сприяти безаварійному маневруванню в акваторії морського порту Рені, для чого:

перед буксируванням інформувати судноводія буксира про технічний стан корпусу та устроїв;

при постановці на якір та зйомці з якоря інформувати капітана буксира про кількість і напрямок якірного ланцюга;

при постановці на якір витравлювати достатню кількість якірного ланцюга для запобігання дрейфу судна;

належним чином управляти кермом судна;

вчасно та правильно віддавати, подавати, кріпити швартовні кінці, виставляти кранці, виконувати вимоги техніки безпеки;

виконання маневрових робіт з безекіпажними, несамохідними плавзасобами біля причалів і на рейді, а також їхнє буксирування на(з) рейд(у) до(від)причалу, забезпечує шкіпер, який повинен знаходитись біля брашпиля під час всього буксирування;

у випадку виникнення аварійної ситуації шкіпери барж зобов'язані попередити про це капітана буксира і приймати всі міри для запобігання або зменшення наслідків аварійного випадку;

при маневруванні шкіперу баржі забороняється перебувати на буксирі.

9.1.19. Капітани буксирів не повинні залишати судна, що буксируються, при постановці на якір доти, поки вони не звільнять основний фарватер і капітан буксира не переконається в безпеці їхньої постановки.

## 9.2. Плавання суден у льодових умовах

9.2.1. Про початок і закінчення льодової кампанії у портових водах оголошує капітан морського порту Рені, виходячи із фактичної льодової обстановки у портових водах, та інформує про це зацікавлені організації.

9.2.2. З оголошенням льодової кампанії плавання суден на акваторії морського порту Рені здійснюється тільки з дозволу капітана морського порту Рені.

9.2.3. У морському порту Рені криголамів немає.

9.2.4. Капітани суден, що прямують у(з) морський(ого) порт(у) Рені, зобов'язані подати заявку на криголамну проводку на адресу капітана морського порту Рені, у заявці слід вказати наявність документів Регістру на право плавання в льодах, стан корпусу, гвинто-кермової групи, матеріал гвинта, вантаж, осідання, потужність двигуна, швидкість руху на чистій воді, справність РЛС й УКХ, запаси води і бункеру.

9.2.5. Без дозволу капітана морського порту Рені входити в лід на акваторії морського порту Рені забороняється.

9.2.6. Всі власники суден, які базуються у морському порту Рені, щорічно до 1 грудня надають капітану морського порту Рені списки суден, допущених до плавання у льодах.

9.2.7. У портовій акваторії в льодовий період допускається плавання суден, що мають відповідні даному району потужність і льодову категорію корпусу, визначені класифікацією Регістру судноплавства України, обов'язковими постановами та іншими нормативно-технічними документами.

СКМП протягом усього періоду льодової навігації ведеться журнал, у якому фіксуються:

льодова обстановка на підходах до портової акваторії, а також біля портових споруд;

пошкодження суден і споруд, обумовлених льодовою обстановкою.

9.2.8. У період оголошеної льодової кампанії капітани суден, що підходять до (виходять із) морського порту Рені, повинні мати на борту 10-денний запас палива, мастила, води та продуктів харчування.

9.2.9. Капітани суден під час плавання у льодах керуються: Правилами льодового проведення суден, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України Про затвердження Правил льодового проведення суден від 12 березня 2011 року № 14, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 04 квітня 2011 року за № 447/19185, правилами для суден, супроводжуваних криголамами через льоди та інструкцією по зв'язку для суден при плаванні у льодах.

9.2.10. Капітани суден, які мають дозвіл на самостійне плавання у льодах, повинні інформувати про свою позицію, льодову обстановку, швидкість руху у льодах кожні 4 години капітана морського порту Рені.

9.2.11. 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).

9.2.12. 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, обколювання пришвартованого судна перед відходом та виламування льоду із простору між бортом судна і причальною стінкою у процесі швартування, сплачуються судновласником.

9.2.13. У випадку криголамного проведення суден на підходах до морського порту Рені і в межах його акваторії нагляд і контроль здійснюється капітаном морського порту Рені.

### 9.3. Плавання маломірних (малих) та спортивних суден

9.3.1. Під час руху судна для зв'язку з ПРРС відповідальні особи на борту судна мають нести радіовахту на 73 та 16 каналах УКХ за умови дотримання регламенту радіозв'язку.

На бортах судна необхідно мати нанесену назву судна, яка добре розпізнається на безпечній дистанції.

До керування прогулянковими некомерційними суднами допускаються особи, які мають відповідні документи на керування цими суднами.



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

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

9.3.4. Для маломірних суден, яхт, вихід/вхід з/до морського порту Рені оформляються інспекторами СКМП відповідно до нормативних документів. Послуги з оформлення і перевірки суден сплачуються згідно з чинними у морському порту Рені тарифами (Додаток 13).

9.3.5. Маломірним суднам забороняється:

- проходити акваторію морського порту Рені по основному фарватеру;
- підходити до суден, що рухаються або стоять біля причалів і на рейді, без виробничої необхідності і дозволу головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені, СКМП, митниці і ВПС.

9.3.6. Керівникам баз-стоянок маломірного флоту, які знаходяться на території або акваторії морського порту Рені, необхідно щоденно інформувати службу капітана морського порту Рені про вихід та прибуття суден на базу.

9.3.7. Капітанам суден, що знаходяться в акваторії морського порту Рені, необхідно своєчасно інформувати службу капітана морського порту Рені про наміри щодо здійснення подальшого руху їх суден, маневрування тощо.

## Х. Правила охорони навколишнього природного середовища

## 10.1. Загальні умови

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

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

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

погоджувати з адміністрацією морського порту Рені (природоохоронним підрозділом адміністрації морського порту Рені) усі свої дії, що можуть призвести до забруднення навколишнього природного середовища. Витрати адміністрації морського порту Рені 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, покладаються на винну особу.

У випадку забруднення території чи акваторії морського порту Рені, 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 забруднення.

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

негайно повідомляти адміністрацію морського порту Рені про: випадки будь-якого викиду/скиду забруднюючих речовин, можливу загрозу або виявлення забруднення акваторії та території морського порту Рені. Під час

надання повідомлення слід зазначати точне місце виявленого забруднення, можливі причину, характер, розмір і напрямок його розповсюдження.

10.1.2. Адміністрація судна, крім обов'язків, передбачених п. 10.1.1 цих Обов'язкових постанов, 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 судновому 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) суднових ємностях рідкі та тверді забруднення з суден та інші забруднюючі матеріали, а також води, що їх містять;

до відходу судна від причалу морського порту Рені передавати (у відповідності до судового плану поводження з забрудненнями) забруднення на приймальні споруди морського порту Рені або спеціалізованого підприємства, що діє в морському порту Рені 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 суднових журналах затвердженої форми та вживати необхідних заходів щодо попередження їх потрапляння у 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, викладених у п. 10.1.1. цих Обов'язкових постанов, юридичні і фізичні особи, які здійснюють свою діяльність в акваторії

та на території морського порту Рені (у тому числі орендні, концесійні підприємства, стивідорні компанії, розташовані у морському порту Рені), зобов'язані:

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

вести первинний облік та надавати необхідну звітність у природоохоронній сфері;

здійснювати розрахунки та оплату екологічного податку у спосіб та у порядку, передбаченому чинним законодавством;

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

окремо та безпечно накопичувати до транспортної партії у спеціальних (маркірованих) ємностях, приміщеннях тощо відходи за видами, що утворюються від їх діяльності, а також регулярно передавати ці відходи для подальшої обробки за договорами зі спеціалізованими організаціями, що мають дозвільні документи, ліцензії на такі види діяльності відповідно до вимог чинного законодавства;

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 Рені 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;

встановлювати дезкилимки біля трапів суден, та підтримувати їх у справному стані;

утримувати у задовільному санітарному стані території причалів та залізничних, автомобільних доріг, проводити якісне прибирання (від сміття, пилу, залишків вантажу, снігу тощо).

10.1.4. Усі судна, незалежно від відомчої приналежності і прапора та форми власності, після прибуття до морського порту Рені 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 Рені має право не приймати.

Усім суднам, іншим плавучим засобам у період їх перебування в акваторії і на рейді морського порту Рені, 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 судових 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 судових відливних пристроїв (кінгстонів).

Забруднювати атмосферне повітря:

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

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

Забруднювати територію шляхом:

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

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

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

Проводити:

будь-яке очищення забортової 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 морського порту Рені, а також без обов'язкового погодження цих робіт з адміністрацією морського порту Рені (природоохоронним підрозділом адміністрації морського порту Рені);

спалювання судових забруднень/відходів відкритим способом;

миття техніки, грейферів та іншого обладнання у невстановлених місцях.

Використовувати:

для очищення акваторії морського порту Рені 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 з вимогами 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 заходу судна у територіальне море України або набрані у територіальних водах України, при цьому початок відкачування (якщо судно стоїть біля причалу морського порту Рені) має відбуватися під наглядом представника СКМП, якому також надається інформація про загальну кількість ізольованого баласту що підлягає скиданню.

Використовувати:

сорбуючі матеріали для ліквідації наслідків аварійних ситуацій на судні з подальшою передачею утворених забруднень (до відходу судна з морського порту Рені) на берегові приймальні споруди.

10.1.5. З метою недопущення скиду з суден забруднюючих речовин усі суднові запірні пристрої, через які можливий їх скид, повинні бути закриті та опломбовані.

Закриття усіх пристроїв, призначених для скиду 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 відповідно вимог чинних нормативно-правових актів України, після постановки судна до причалу морського порту Рені.

Перелік пристроїв, які підлягають опломбуванню, визначається спеціально уповноваженою особою під час огляду судна, з виконанням вимог, викладених у Додатку 1 до Інструкції про порядок пломбування у морських торговельних і річкових портах України судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин і вод, що їх містять, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 30 вересня 2002 року № 695, зареєстрованої у 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 судовий екіпаж від відповідальності за забруднення морського середовища і нежиття заходів із забезпечення безпеки мореплавства, визначених Кодексом торговельного мореплавства України 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 запірні пристрої, зафіксувати у судовому 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 Рені або відповідна організація, що здійснює свою діяльність на підставі відповідного договору з адміністрацією морського порту Рені. Бонове загородження може не встановлюватись (через його неефективність і недоцільність) у випадках: наявності криги, фактичної сили вітру понад 15 м/с та значній швидкості течії на річці Дунай. В останньому випадку, у район акваторії, де здійснюється дана операція, направляється нафтосміттєзбирач для чергування;



представниками судна, адміністрацією комплексів та підприємств, що здійснюють вантажні операції (прийняття/відправка вантажу), має бути оформлений, перевірений та підписаний «Чек-лист» 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 необхідність встановлення постійних бонових загороджень варто розглядати з урахуванням екологічної 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 ліквідації причини та наслідків забруднення навколишнього природного середовища. Ініціатором призупинення вищеназваних операцій можуть бути підрозділи Державної екологічної інспекції, капітан морського порту Рені, адміністрація морського порту Рені, або сторона, яка винна чи причетна до факту забруднення.

10.1.9. 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 отримання дозволу на це керівника робіт з прибирання забруднень, або організації, яка керує рухом суден у морському порту Рені.

10.1.10. Усі судна сплачують санітарний збір у встановлених чинними нормативно-правовими актами розмірі та порядку.

10.1.11. Справляння санітарного збору передбачає:

обов'язкове прийняття у морському порту Рені із судна забруднених відходів (за винятком баластних вод, залишків вантажів, окремих видів небезпечних відходів, тощо), які утворилися за весь час стоянки судна в морського порту Рені, а також виконання своїми силами і за свій рахунок операцій, пов'язаних з прийняттям забруднених відходів (подання і прибирання плавзасобів, надання контейнерів та інших ємностей для збирання сміття, перевантажувальні операції, тощо);

передання судном у морському порту Рені утворених на борту забруднень (згідно судового плану поводження з забрудненими відходами) з метою запобігання їх скиданню у море. Факт прийому-передачі забруднених відходів засвідчується відповідною довідкою/актом, форма яких встановлюється адміністрацією морського порту Рені.

10.1.12. Суднам, які обладнані природоохоронним устаткуванням для повної утилізації всіх видів судових відходів і 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 відсотків.

10.1.13. Для отримання 50 відсоткової знижки на санітарний збір необхідно надати представнику природоохоронного підрозділу адміністрації морського порту Рені 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. 10.1.11., природоохоронним підрозділом адміністрації морського порту Рені оформлюється відповідний акт огляду судна, відповідно до вимог положення, що діє в адміністрації морського порту Рені, який є підставою для надання 50 відсоткової знижки на санітарний збір.

10.1.14. Збирання, перевезення та інші операції щодо подальшого поводження із забрудненими відходами із суден та інших об'єктів, розташованих у морському порту Рені, здійснюється адміністрацією морського порту Рені, спеціалізованими підприємствами (за заявками, договорами тощо) з оплатою відповідно до затверджених у встановленому чинними нормативно-правовими актами тарифів. При цьому забруднені відходи з суден (відповідно до встановлених контролюючим органами епізоотичних та епідеміологічних заходів) в обов'язковому порядку видаляються з території морського порту Рені для подальшого безпечного поводження з ними.

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

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

10.1.17. Усі судна та суб'єкти господарювання, що здійснюють господарську діяльність (розташовані) на території або акваторії морського порту Рені, 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.

10.1.18. Забруднені відходи 1-3-го класів небезпеки видаляються з території морського порту Рені на підставі документів, що мають відповідне погодження природоохоронного підрозділу адміністрації морського порту Рені.

## 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 на видному місці обов'язково має вивішуватися оголошення українською та англійською мовами про категоричну заборону стороннім особам щодо проходу на судно у зв'язку з фумігацією.

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

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

У разі застосування для фумігації речовин, здатних небезпечно взаємодіяти з водою, вживаються заходи, які 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 СПТБ та МР і ЦЗ адміністрації морського порту Рені.

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

11.1.3. Вахтова служба зобов'язана нести постійну вахту, забезпечуючи безперервне спостереження за трапом і бортом судна.

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

11.1.5. Вахтовий помічник капітана повинен знати номери телефонів для виклику СКМП, швидкої медичної допомоги та СПТБ та МР і ЦЗ адміністрації морського порту Рені.

11.1.6. Екіпаж повинен чітко виконувати вказівки керівництва фумігаційної партії, що стосуються охорони здоров'я членів команди.

11.1.7. Організації, що здійснюють операції з фумігації вантажів, зобов'язані дотримуватися вимог природоохоронного та санітарного законодавства під час виконання цих робіт, у тому числі в частині викидів та

відходів, що можуть утворюватися, та сплати відповідних платежів, передбачених законодавством України.

## 11.2. Бункерувальні операції

11.2.1. Бункерувальні операції мають здійснюватися у суворій відповідності з робочими технологічними картами, інструкціями та іншими керівними документами, які встановлюють порядок їх проведення, та лише за сприятливих погодних умов, швидкості вітру не більше як 12 м/с.

11.2.2. Бункерувальні операції суден портових операторів з автоцистерн на 22-му та 23-му причалах морського порту Рені здійснюються відповідно до умов угоди з адміністрацією морського порту Рені.

11.2.3. Бункерувальні операції інших суден з автоцистерн на 22-му та 23-му причалах морського порту Рені та з суден-бункерувальників в акваторії морського порту Рені здійснюються з дозволу головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені за погодженням з Постом екологічного контролю ДЕГЧМ, СЕБ і СПТБ та МР і ЦЗ адміністрації морського порту Рені та за умови наявності відповідного договору з адміністрацією морського порту Рені на проведення таких операцій через причали адміністрації морського порту Рені.

11.2.4. Проводити бункерувальні операції дозволяється лише через шланги, що повинні відповідати вимогам ДСТУ та мати чинну 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 плавододиниць.

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

- забезпечення надійного швартування суден, що виключає можливість їх переміщень, ударів та тертя;
- герметичне закриття всіх палубних шпігатів та інших технологічних отворів, через які можливе потрапляння нафтопродуктів у морське середовище;
- встановлення постійного надійного зв'язку та обговорення (обумовлення) відповідних сигналів, знаків та інтенсивності подачі бункера;
- встановлення піддонів під усі задіяні фланцеві з'єднання та повітряні патрубки;
- призначення відповідальних осіб та організація посту із засобами з ліквідації можливого розливу нафтопродуктів та пожежогашіння;
- постійного контролювання стану шлангів та фланцевих з'єднань, рівня нафтопродуктів по танках та чистоти 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 морського порту Рені (тел.: (04840)2-69-15). При цьому усі зібрані нафтопродукти, забруднені матеріали 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), виготовлені з матеріалу, який не дає фрикційних іскор.

11.2.9. У процесі приймання бункера на щоглах бункерувальника та судна, яке 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 на рейді проводять за схемою, погодженою капітанами обох суден з урахуванням конкретної обстановки. У схемі повинні бути вказані відповідні заходи.

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

11.2.13. У разі бункерування суден біля причалу з автоцистерн або судна-бункерувальника, необхідність встановлення постійних бонових загороджень визначається з урахуванням еколого-економічної доцільності.

При цьому, у разі необхідності, у район акваторії, де здійснюється дана операція, направляється 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.

11.2.14. Усі плавзасоби, які 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;

- головний двигун повинен перебувати у постійній готовності, а іскрогасіння – бути увімкненим;

- 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, яке бункерують;

- виводити із готовності хоча б одну із стаціонарних систем пожежогасіння.

Під час грози бункерувальні операції припиняються.

## XII. Правила користування спеціальними засобами зв'язку на території і акваторії морського порту Рені

12.1. Ведення в морському порту Рені радіопереговорів, пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавання, здійснюється на 16,73 каналах УКХ.

Ведення радіопереговорів, які не пов'язані із забезпеченням безпеки мореплавання і регулювання руху судів, на каналах, вказаних в абзаці першому цього пункту, забороняється.

12.2. Судна на якірних стоянках морського порту Рені та які стоять біля причалів повинні нести постійну радіовахту на 16, 73 каналах 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, які стоять біля причалів, забороняється.

12.5. У межах Зони контролю морського порту Рені працюють радіостанції УКХ, перелік яких зазначено у Додатку 9 до цих ОП.

12.6. Суднам, які перебувають у межах Зони контролю морського порту Рені (на якірних місцях, біля причалів і під час руху), заборонено використовувати РТЗ УКХ-радіостанції для ведення приватних переговорів на частотах каналів 16, 73. Положення цього пункту обов'язкові для виконання всіма користувачами РТЗ УКХ-радіостанції.

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

13.1. Відомості про кордони морських районів А1 Глобальної морської системи зв'язку при лихі та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ) містяться у Додатку 10 до цих ОП.

13.2. Морський порт Рені не входить до зони дії морського району А1 ГМЗЛБ.

#### XIV. Відомості про технічні можливості морського порту Рені в частині прийому суден і про глибини в акваторії морського порту Рені

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

14.2. Технічні можливості морського порту Рені дозволяють приймати судна для здійснення вантажних операцій і пасажирських перевезень, а також для здійснення ремонтних робіт на судах.

14.3. Гранично допустима осадка суден визначається з урахуванням мінімального запасу води під кілем відповідно до цих Обов'язкових постанов, Зводу звичаїв, інших правил та нормативів судноплавних компаній.

14.4. Не менше одного разу на рік начальником адміністрації морського порту Рені за погодженням капітана морського порту Рені видається розпорядження щодо фактичних глибин біля причалів на підставі останніх промірів.

14.5. Відомості про фактичні глибини в акваторії і біля причалів, а також гранично допустимі осадки суден доводяться капітаном морського порту Рені до відома мореплавців щорічно і при їх зміні.

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

15.1. Проведення вантажно-розвантажувальних робіт здійснюється у порядку, передбаченому 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, іншими актами Міністерства інфраструктури України, Зводом звичаїв морського порту Рені, актами Адміністрації морських портів України та адміністрації морського порту Рені.

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

15.3. Вимоги щодо дотримання особистої безпеки на території морського порту Рені 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 Рені.

## XVI. Відомості про переробку небезпечних вантажів

16.1. В морському порту Рені здійснюється обробка небезпечних вантажів згідно з вимогами національних та міжнародних вимог та за наявності документів та засобів, необхідних для зберігання, транспортування та перевантаження небезпечних вантажів на території відповідного терміналу.

16.2. Адміністрація морського порту Рені, портові оператори, 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 України з безпеки мореплавства, щодо обробки небезпечних вантажів та міжнародних нормативних документів.

16.3. Швартування суден для зливу-наливання нафти і нафтопродуктів та газу за схемою судно-причал (причал-судно) дозволяється до причалів морського порту Рені за погодженням з представниками адміністрації морського порту Рені та за умови виконання усіх необхідних заходів (охорони навколишнього природного середовища, пожежної безпеки, охорони праці тощо) для безпечного поводження з зазначеними вантажами.

16.4. Суднам, які мають на борту небезпечний вантаж, для заходу у морський порт Рені необхідно одержати дозвіл адміністрації морського порту Рені і портового оператора, біля причалу якого планується обробка судна.

Інформація про наявність небезпечних вантажів додатково надається у СМБ адміністрації морського порту Рені та СКМП.

16.5. 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.

16.6. СК (портові оператори), які виконують операції зі зберігання, транспортування та перевантаження небезпечних вантажів, повинні мати засоби боротьби та аварійні бригади для локалізації та ліквідації можливих аварійних ситуацій.

16.7. 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 1965 року (МК МПНВ),

Європейською угодою про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) 2000 року.

## XVII. Правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту Рені, порядок охорони суден та портових засобів

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

17.1.1. Капітан судна безпосередньо або через морського агента в первинній інформації про підхід повідомляє капітану морського порту Рені, головному диспетчеру, СМБ адміністрації морського порту Рені дані, необхідні для ідентифікації судна, в тому числі щодо морської безпеки. Інформація про електронні адреси та контактні телефони посадових осіб адміністрації морського порту Рені (портових засобів) щодо надання стандартного переліку інформації з безпеки міститься у Додатку 12.

17.1.2. Кожне іноземне судно, яке має намір зайти до морського порту Рені, повинно надати на запит посадових осіб, які належним чином уповноважені Міністерством інфраструктури України, стандартний перелік інформації з безпеки не пізніше фактичного часу заходження судна до морського порту Рені (Додаток 12).

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 у морському порту Рені.

17.1.4. Якщо на судні, яке має намір зайти до морського порту Рені перебуває нелегальний(і) пасажир(и), то судно додатково до стандартного

переліку інформації з безпеки повинно надати інформацію про кожного нелегального пасажера, передбачену Резолюцією ІМО А.871(20) від 27 листопада 1997 року.

17.1.5. Посадові особи СМБ адміністрації морського порту Рені, у разі потреби, можуть запитати додаткову інформацію стосовно безпеки, а судно, що має намір зайти до морського порту Рені, повинно надати таку інформацію (Правило XI-2 Конвенції SOLAS -74).

17.1.6. У випадку відмови у наданні такої інформації, або у випадках надання недостовірної інформації чи не в повному обсязі, судну може бути відмовлено у заході до морського порту Рені.

17.1.7. Інформацію, отриману від капітанів суден (включаючи інформацію щодо наявності небезпечних вантажів, листи-заявки щодо оформлення перепусток відносно передбачуваних замін членів екіпажів, представників судновласників, кріюінгових компаній, сімей членів екіпажів, які планують відвідати борт судна під час стоянки у морському порту Рені, а також сюрвейерських, шипчандлерських та інших організацій, задіяних в обслуговуванні суден), агентські організації, номіновані у морському порту Рені, надають до служби морської безпеки морського порту Рені не пізніше фактичного часу заходження судна до морського порту Рені.

17.1.8. Капітани суден та керівники агентських компаній забезпечують своєчасне надання до СМБ адміністрації морського порту Рені достовірних відомостей та повної інформації.

17.1.9. Представники агентських організацій зобов'язані надати адміністрації судна інформацію про місця розташування і номери службових телефонів адміністрації морського порту Рені, СМБ, ВПТБ, СКМП, ВПС та

інших підрозділів морського порту Рені, які взаємодіють з суднами.

17.1.10. У випадку зміни порту заходу (переадресування судна) капітан повинен анулювати раніше подану до морського порту Рені інформацію про підхід судна.

17.1.11. Всі судна, які заходять до морського порту Рені повинні бути оснащені судновою системою подачі сигналу тривоги на випадок порушення охорони або загрози такого порушення у терміни, що наведені у главі XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та в Кодексі ОСПЗ.

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

17.2.1. З метою забезпечення постійно діючої системи заходів морської безпеки у морському порту Рені, портовому засобі (далі ПЗ) у межах виконання вимог МК ОСПЗ капітан судна, що підпадає під вимоги МК ОСПЗ, зобов'язаний самостійно, силами екіпажу, забезпечити виконання на судні комплексу заходів, передбачених встановленим Конвенцією СОЛАС-74 рівнем охорони на весь період взаємодії судна з портовим засобом, або скористатись на договірних засадах послугами СМБ з виставленням посту з оплатою послуг за встановленими адміністрацією морського порту Рені тарифами. Замовлення посту здійснюється через агентську компанію.

17.2.2. Також послуги з охорони суден, що перебувають біля причалів морського порту Рені (портового засобу), на 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 під час перевірки судна очевидних підстав вважати, що існує потенційна загроза для морського порту Рені (ПЗ), яку може нести судно;
- установлення у морському порту Рені (ПЗ) рівнів охорони 2 або 3;
- встановлення на судні рівнів охорони 2 або 3;
- інше.

17.2.3. Судна, що плавають під прапором держави, яка не є країною-учасником 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 заході до конвенційних портових засобів зобов'язані укласти з СМБ адміністрації морського порту Рені Декларацію про охорону та прийняти договірні умови охорони судна силами СМБ адміністрації морського порту Рені згідно з затвердженим порядком та тарифами.

17.2.4. Усі організації, що здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, а також судна, які прибувають до морського порту Рені, незалежно від прапора, наявності Міжнародного свідоцтва з охорони суден, зобов'язані виконувати вимоги з охорони власними силами і засобами у порядку, узгодженому із СМБ.

17.2.5. Кожне судно, до якого застосовується глава XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ, перебуваючи у морському порту Рені, підлягає контролю СМБ адміністрації морського порту Рені, або спільно з посадовими особами портових засобів, призначених відповідальними за охорону ПЗ.

17.2.6. Контроль судна посадовими особами СМБ адміністрації морського порту Рені здійснюється відповідно до вимог глави XI-2/9 Конвенції СОЛАС – 74, частини В Кодексу ОСПЗ.

17.2.7. Під час перебування судна біля причалів морського порту Рені, портового засобу перевірку несення вахтової служби на суднах здійснює СМБ адміністрації морського порту Рені 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 актів з морської безпеки в портових засобах морського порту Рені забезпечують відповідні посадові особи портових засобів та СМБ адміністрації морського порту Рені.

17.2.9. СМБ адміністрації морського порту Рені здійснює координацію спільних дій та контролює стан впровадження заходів з підтримання належного рівня морської безпеки на всіх ПЗ, які перебувають у зоні відповідальності морського порту Рені з морської безпеки.

17.2.10. СМБ адміністрації морського порту Рені має право доступу на територію всіх ПЗ, які розташовані на території, в акваторії або у зоні відповідальності морського порту Рені з морської безпеки, для здійснення контролю за станом та впровадженням заходів з морської безпеки. СМБ адміністрації морського порту Рені має право вимагати і контролювати дотримання персоналом всіх ПЗ вимог з морської безпеки.

17.2.11. В морському порту Рені СМБ адміністрації морського порту Рені надаються послуги суднам, які здійснюють міжнародні рейси, щодо контролю суден в морському порту Рені та підтримання належного рівня морської безпеки в акваторії морського порту Рені відповідно до вимог МК ОСПЗ.

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

17.3.1. У разі виникнення загрози акту незаконного втручання у морському порту Рені капітан судна або особа командного складу, відповідальна за охорону судна, негайно інформують про це СМБ адміністрації морського порту Рені, посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону, а також капітана морського порту Рені.

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

17.3.3. Про всі події, пов'язані з виявленням підозрілих предметів або вибухових пристроїв, про ознаки підготовки та проведення актів незаконного втручання, факти незаконного проникнення на судна, при отриманні будь-якої інформації щодо підготовки терористичних актів, а також про всі порушення встановленого порядку або про підозрілих осіб у морському порту Рені капітани або особи командного складу, відповідальні за охорону суден, що перебувають у морському порту Рені, негайно інформують СМБ адміністрації морського порту Рені, посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону, капітана морського порту Рені на робочих каналах УКХ радіозв'язку, а також додатковими засобами зв'язку, які доводяться до відома зацікавлених осіб.

#### 17.4. Пропускна система та охорона морського порту Рені.

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

- Положенням про забезпечення перепускного та внутрішньо об'єктового режиму на території морського порту Рені;
- технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів у пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення «Ренійський морський порт»;
- наказом «Про визначення меж зон прикордонного контролю в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення «Ренійський морський порт»;
- рішенням митного органу про створення зон митного контролю на території пункту пропуску «Ренійський морський порт».

Положення вищезазначених документів є обов'язковими для виконання всіма фізичними та юридичними особами, які перебувають на території морського порту Рені.

17.4.2. Усі особи, які перебувають на режимній території морського порту Рені, зобов'язані мати при собі перепустки встановленого зразка або інші документи, що дають право на перебування на території морського порту Рені, та пред'являти їх на першу вимогу СМБ адміністрації морського порту Рені і ВПС.

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

17.4.4. СМБ морського порту Рені здійснює у взаємодії, відповідно до чинного законодавства, із ВПС «Рені», митницею, правоохоронними органами, а також відповідно до схвалених у встановленому порядку планів охорони ПЗ заходи із:

- виявлення та запобігання несанкціонованому потраплянню на територію морського порту Рені 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 морського порту Рені або ПЗ шляхом перевірки транспортних засобів, суднових та вантажних документів, багажу, суднових запасів, документів моряків, посвідчень особи персоналу морського порту Рені або ПЗ, представників аварійних служб, представників вантажовласників, інших осіб, що проходять на територію морського порту Рені 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 морського порту Рені 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 за безпекою членів екіпажів суден, пасажирів, їх речей, багажу, вантажу, суднових запасів, транспортних засобів, у тому числі за допомогою технічного обладнання і засобів, повинен здійснюватись з дотриманням вимог чинного законодавства.

У разі відмови відправника від проведення контролю за безпекою багажу, вантажу, суднових запасів, останні не допускаються до завантаження на судно.

17.4.6. Вхід пішоходів та в'їзд автотранспорту на територію морського порту Рені здійснюються через визначені контрольно-перепускні пункти (КПП).

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 близьких родичів членів екіпажу.

17.4.9. У межах режимної території і акваторії морського порту Рені 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;

несанкціоновано заносити (завозити), виносити (вивозити) кіно-, відео-фотоапаратуру, розмножувальну, копіювальну, комп'ютерну техніку;

здійснювати фото- і відео-зйомку без погодження з адміністрацією морського порту Рені та ВПС «Рені»;

проносити на територію морського порту Рені особисті речі, які не використовуються у роботі, горючі, вибухонебезпечні та отруйні речовини, алкогольні напої, наркотики, зброю;

займатися іншими видами невиробничої діяльності, не пов'язаними з роботою морського порту Рені.

17.4.10. Заборонено допускати осіб у стані алкогольного чи наркотичного

сп'яніння на територію морського порту Рені 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 Рені, а також їх вантажів входить до обов'язків власників суден.

17.4.12. Прохід на територію морського порту Рені і перебування на борту іноземних суден членів родин екіпажів суден, які стоять біля причалів, дозволяється після погодження з ВПС «Рені» за наявності на КПІ морського порту Рені судової ролі, завіреної капітаном судна та агентом.

17.4.13. Порядок сходження на берег осіб судового екіпажу та їх перебування на території морського порту Рені під час стоянки судна визначається чинним законодавством України.

## XVIII. Інформація, пов'язана із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту Рені

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 Рені – на начальника адміністрації морського порту Рені.

18.1.2. Портові оператори, судновласники, інші суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту Рені, забезпечують безпеку мореплавства відповідно до правил, визначених обов'язковими постановами по морському порту Рені.

18.1.3. Безпека мореплавства в морському порту Рені існує в систематизованому і задокументованому вигляді – система управління безпекою мореплавства (СУБ). СУБ не замінює інших документів, що регламентують експлуатацію робіт, кадрову роботу тощо.

18.1.4. Функціонування СУБ у морському порту Рені здійснюється на підставі чинних національних 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. У морському порту Рені діють рівні умови для всіх суб'єктів господарювання, у тому числі щодо відповідальності. Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Рені (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 відповідно до п. 4.2.3 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованого у Міністерстві юстиції



України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514 (далі – Положення), 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.

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

Інші питання щодо організації роботи із забезпечення безпеки мореплавства у морському порту Рені за участю адміністрації морського порту Рені і СГ здійснюються виключно на підставі договорів.

Згідно п. 6.1 Положення, 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 у СУБ.

На підставі Положення про постійно-діючу комісію з безпеки мореплавства морського порту Рені, в адміністрації морського порту Рені створюється постійно діюча комісія з безпеки мореплавства, основними завданнями якої є проведення ревізій з метою встановлення невідповідностей з питань 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 із забезпечення безпеки мореплавства.

18.1.9. Дні безпеки проводяться об'єктами управління СУБС МРТ на виконання Положення не рідше одного разу на місяць для попередження аварійних подій та забезпечення системності в роботі з питань безпеки мореплавства.

18.1.10. Капітан морського порту Рені, в межах своїх повноважень, має право здійснювати періодичну формалізовану оцінку (не рідше 1 разу на рік) практичного функціонування СУБ СГ згідно Плану роботи капітана морського порту Рені.

18.1.11. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, повинні укладати з адміністрацією морського порту Рені договори щодо забезпечення виконання вимог з безпеки судноплавства у порядку, передбаченому адміністрацією морського порту Рені.

18.1.12. На кожному терміналі (суб'єкті господарювання), що функціонує в морському порту Рені, у штаті повинна бути посадова особа, на яку покладається обов'язок координувати діяльність із забезпечення безпеки мореплавства з адміністрацією морського порту Рені. 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 постанови Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 року № 1285 «Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів», згідно з якими: спеціальне навчання проходять працівники суб'єктів перевезень небезпечних вантажів, що займаються класифікацією, пакуванням, маркуванням чи нанесенням знаків

небезпеки 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. Навчання слід проходити в одному з визнаних Міністерством інфраструктури України навчальних центрів.

## 18.2. Система управління безпекою судноплавства морського порту Рені

18.2.1. Всі організації, що здійснюють господарську діяльність в морському порту Рені, та судна під українським прапором, незалежно від наявності Міжнародного свідоцтва з системи управління безпекою, повинні 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 у Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514.

18.2.2. Призначена особа з СУБ адміністрації морського порту Рені має право:

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

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

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

Призначена особа з СУБ адміністрації морського порту Рені повинна

брати участь в роботі комісії з розслідування причин виникнення аварійних ситуацій/аварійних морських подій із суднами, що знаходяться у господарському віданні адміністрації морського порту Рені.

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

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

Безпечна експлуатація об'єктів інфраструктури в акваторії, на території та у межах нагляду морського порту Рені здійснюється відповідно до технічного регламенту, визначеного портовими операторами, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання.

Кожен суб'єкт господарювання, що здійснює господарську діяльність у морському порту Рені, повинен розробити та затвердити в адміністрації морського порту Рені Технічний режим безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури.

Кожен суб'єкт господарювання, що здійснює господарську діяльність у морському порту Рені, повинен мати в штаті «призначену особу з СУБ», яка організовує на підприємстві діяльність із забезпечення безпеки мореплавства та координує її з адміністрацією морського порту Рені, оперативно взаємодіє з «призначеною особою» з СУБ адміністрації морського порту Рені.

18.2.4. Суб'єкти господарювання, що здійснюють господарську діяльність у морському порту Рені, повинні негайно інформувати адміністрацію морського порту Рені (змінного диспетчера, СКМП, призначену особу з СУБ адміністрації морського порту Рені) про виникнення ситуацій, які створюють загрозу безпеці мореплавства.

Персонал суб'єктів господарювання, пов'язаний із організацією забезпечення СУБ, повинен розуміти та усвідомлювати важливість належного виконання СУБ, відповідально ставитися до вимог з безпеки судноплавства, пройти навчання на курсах аудиторів СУБ.

### 18.3. Рибальство і купання в акваторії морського порту Рені

Ловля риби і купання людей в акваторії, обмеженій гідротехнічними спорудами морського порту Рені, 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 Рені

### 19.1. Загальна інформація

Інформація про штормове попередження передається негайно після її отримання СКМП.

Судна, які знаходяться в морському порту Рені, забезпечуються навігаційною і гідрометеорологічною інформацією шляхом одержання прибережного попередження (далі – ПРИП) по радіо через міжнародну автоматизовану службу передачі на судна навігаційних та метеорологічних попереджень і термінової інформації (далі – НАВТЕКС) у строки, передбачені системою НАВТЕКС, відомостей про зміни у роботі ЗНО, про зміщення плавучих ЗНО зі штатних місць та іншої навігаційно-гідрографічної і

гідрологічної інформації в зоні дії ПРРС, інформації про стан руху в зоні дії ПРРС та фактори, що ускладнюють плавання.

## 19.2. Навігаційне обладнання

19.2.1. Капітани суден і морські лоцмани, котрі виявили в акваторії морського порту Рені 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 лоцмана-оператора ПРРС, який зобов'язаний терміново оповістити про такі випадки Службу капітана морського порту Рені.

19.2.2. У разі пошкодження судном будь-якого навігаційного огородження капітан зобов'язаний негайно повідомити про це лоцману-оператору ПРРС, котрий повинен терміново сповістити про такий випадок Службу капітана морського порту Рені для оповіщення мореплавців і вжиття заходів з відновлення огородження.

Оператор ПРРС 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, без погодження з капітаном морського порту Рені та організаціями, у чиєму підпорядкуванні знаходиться ЗНО, забороняються.

## XX. Порядок і організація зв'язку на території порту Рені

20.1. На території морського порту Рені функціонують місцевий та міський зв'язок телефонної мережі міста Рені.

20.2. Місцевий телефонний зв'язок адміністрації морського порту Рені базується на номерній ємності 7X-XX.

20.3. Міська нумерація телефонної мережі: X-XX-XX.

20.4. Контактна інформація служб адміністрації морського порту Рені:

Посада	Міський телефон	Місцевий телефон
Начальник адміністрації морського порту Рені	(04840)4-35-48	72-65
Перший заступник начальника адміністрації морського порту Рені	(04840)4-33-08	73-86
Капітан морського порту Рені	(04840)4-49-78	72-67
<u>Служба капітана морського порту Рені:</u> начальник зміни СКМП, (цілодобово)	(04840)2-60-29	72-49
Начальник оперативно-диспетчерської служби	(04840)2-69-51	73-56
Заступник начальника адміністрації морського порту Рені з загальних питань	(04840)4-19-49	72-22
Головний інженер	(04840)4-13-96	72-52
Головний бухгалтер	(04840)4-18-56	72-47
Головний диспетчер	(04840)2-64-02	73-89
Змінний диспетчер	(04840)2-69-15	73-03
Начальник служби морської безпеки	(04840)4-04-22	72-34
Начальник служби розвитку, логістики та договірної роботи	(04840)4-10-91	74-34

Начальник відділу економіки, планування та тарифоутворення	(04840)4-40-77	73-82
Начальник юридичного сектору	(04840)4-36-89	73-43
Начальник відділу інформаційних технологій	(04840)4-24-98	73-13
Начальник відділу електрозв'язку	(04840)4-24-59	73-41
Начальник відділу гідротехнічних та інженерних споруд	(04840)4-25-96	73-50
Начальник відділу МТЗ	(04840)4-36-90	72-90
Головний енергетик	(04840)4-17-90	72-06
Начальник портофлоту	(04840)2-61-37	72-84

20.5. Інформація про контактні телефони посадових осіб морського порту Рені щодо надання стандартного переліку інформації з безпеки.

Служба морської безпеки:

- начальник СМБ – (04840)4-04-22
- офіцери охорони портових засобів – (04840)6-19-15

**XXI. Вимоги протипожежного режиму в морському порту Рені**

**21.1. Загальні положення**

21.1.1. Контроль за дотриманням визначених законодавством Правил пожежної безпеки на берегових об'єктах, розташованих на території морського порту Рені, а також пожежно-профілактичну роботу на суднах під українським прапором, що стоять біля причалів морського порту Рені, здійснює відділ



пожежної та техногенної безпеки адміністрації морського порту Рені (далі – ВПТБ).

21.1.2. Юридичні та фізичні особи, екіпажі суден, що перебувають на території і акваторії морського порту Рені, повинні дотримуватися вимог Правил пожежної безпеки в Україні, Правил пожежної безпеки на морських судах України і вимог цих Обов'язкових постанов. У разі виявлення ознак пожежі, слід негайно повідомити ВПТБ адміністрації морського порту Рені за телефонами (04840)3-72-01, (04840)3-72-02 (вул. Дунайська, 188) та змінного диспетчера головної диспетчерської адміністрації морського порту Рені за телефонами (04840)3-73-03, (04840)2-69-15.

21.1.3. Пожежна безпека на берегових об'єктах забезпечується керівниками цих об'єктів, а на судах – їх капітанами.

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, дія якого поширюється на всі підприємства, установи та організації України.

21.1.6. З питань вогнезахисту будівельних конструкцій, інженерного обладнання будинків у морському порту Рені слід керуватися Правилами 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, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 24 липня 2007 року за № 849/14116.

21.1.7. Суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, зобов'язані проводити пожежно-тактичні та інші навчання з ліквідації НП (НС).

21.1.8. Об'єкти підприємств усіх форм власності, що здійснюють свою діяльність в морському порту Рені, повинні бути обладнані системами автоматичного пожежного захисту, з виводом сигналу на пункт зв'язку ВПТБ адміністрації морського порту Рені.

21.1.10. Суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту Рені, здійснюють перевірки пристроїв захисту від блискавок території і будівель з відповідними ліцензійними організаціями.

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

## 21.2. Забезпечення пожежної безпеки на території морського порту Рені

21.2.1. Дороги, проїзди і проходи до будинків, споруд, пожежних вододжерел, включаючи 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 встановлену ширину доріг і проїздів.

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

21.2.3. Відключення мережі протипожежного водопостачання, стаціонарного обладнання пожежогасіння можливе лише після погодження з ВПТБ. Розкопування доріг на території морського порту Рені і причалів можливе лише після обов'язкового завчасного оповіщення ВПТБ адміністрації морського порту Рені.

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 ВПТБ морського порту Рені та ПО 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 захарашувати різноманітними предметами і 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, які використовуються у морському порту Рені, повинні бути обладнані вогнегасниками відповідно до вимог нормативно-правових актів України.

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

Тютюнопаління дозволяється у спеціально обладнаних для цього місцях, погоджених адміністрацією об'єктів із ВПТБ морського порту Рені, спеціально позначених та обладнаних урнами чи попільницями із негорючих матеріалів.

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

21.2.9. Заборонено застосовувати у виробничих процесах і зберігати речовини і матеріали з невивченими параметрами щодо пожежної і вибухової їх безпеки.

21.2.10. Під час завантаження і вивантаження легкозаймистих вантажів адміністрація ПО на вимогу ВПТБ морського порту Рені 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 електросвітільники – 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 та технологічних проїздах забороняється.

21.2.15. На всіх вогнебезпечних дільницях і об'єктах морського порту Рені 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 морського порту Рені.

21.2.16. Об'єкти підприємств всіх форм власності та всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту Рені, згідно з нормами чинного законодавства, мають бути обладнані системами автоматичного пожежного захисту, з виводом сигналу на пункт зв'язку ВПТБ адміністрації морського порту Рені.

21.2.17. На кожний склад лісопиломатеріалів повинен бути розроблений план організації гасіння пожежі (оперативний план пожежогасіння), з визначенням заходів щодо розбирання штабелів, гір трісок тощо, а також місць

розташування пунктів із запасом пожежного інвентарю. План пожежогасіння повинен щорічно відпрацьовуватися зі всіма змінами підприємства.

21.3. Забезпечення пожежної безпеки на судах, які знаходяться у морському порту Рені

21.3.1. Пожежна безпека на акваторії морського порту Рені забезпечується пожежним аварійно-рятувальним судном (або судном, що його замінює), яке відповідає вимогам Норм технологічного проектування морських портів (ВНТП 01 – 78).

21.3.2. Бункерування рідким паливом суден, що стоять біля причалів морського порту Рені 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 морського порту Рені, або за наявності вибухонебезпечного вантажу на судні, на борту судна слід виставити підсилений пожежний пост та організувати чергування пожежного аварійно-рятувального судна (або судна, що його замінює).

Капітан судна повинен оплатити витрати за несення підсиленої пожежної вахти згідно з встановленими компанією (підприємством), що надає такі

послуги, тарифами. У разі невиконання капітанами суден вимог цієї статті виконання вантажних операцій на судні забороняється.

21.3.5. Заборонено швартувати бункерувальники лагом один до одного, якщо на одному з них є вантаж підкласів 3.1 або 3.2. відповідно до ДСТУ 4500-3:2008 «Вантажі небезпечні. Класифікація» затвердженого наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 04 серпня 2008 року № 270 «Про затвердження національних стандартів, змін до національних стандартів, змін до національних класифікаторів та внесення змін до наказів Держспоживстандарту від 26.12.2006 р. № 372 та від 12.06.2008 р. №192».

21.3.6. 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 морського порту Рені може бути дозволено тільки після спеціального погодження із ВПТБ адміністрації морського порту Рені.

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

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

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

21.3.9. Заборонено виводити на ремонт головні двигуни, якірний і рульовий пристрої танкерів, які стоять у причалів морського порту Рені.

У виняткових випадках за погодженням із ВПТБ адміністрації морського порту Рені і з дозволу капітана морського порту Рені ремонт головних двигунів, рульового чи якірного пристроїв може бути проведений. У такому разі біля борту танкера повинні чергувати не менше двох буксирів із заведеними буксирними сталевими тросами протягом всього періоду ремонтних робіт.

21.3.10. Оплата роботи буксирів здійснюється за рахунок судновласника. Обов'язок із забезпечення безпечного проведення таких робіт та попередження настання можливих негативних наслідків (завдання шкоди, збитків тощо) повністю покладається на капітана судна (судновласника).

21.3.11. Під час стоянки при виконанні вантажних робіт на танкерах і газовозах з вантажами 2-го та 3-го класу МК МОПНВ біля причалів морського порту Рені здійснює чергування пожежний автомобіль та пожежно аварійно-рятувальне судно (або судно, що його замінює) з пожежною вахтою на борту. Вартість чергування пожежного автомобіля та пожежного аварійно-рятувального судна (або судна, що його замінює) сплачується судновласником.

21.3.12. 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.

21.3.13. Витрати, понесені адміністрацією морського порту Рені (адміністрацією морських портів України) під час гасіння пожеж, займистостей та ліквідації інших видів надзвичайних ситуацій, що сталися на судах біля



причалів, в акваторії морського порту Рені і під час виконання завдань з пожежного забезпечення у разі аварійних ситуацій на суднах, оплачуються власниками цих суден.

21.3.14. Витрати, понесені адміністрацією морського порту Рені під час гасіння пожеж та ліквідації аварійних подій (НС), що сталися на берегових об'єктах, на суднах біля причалів і в акваторії морського порту Рені, оплачуються суб'єктами господарювання або судновласниками суден, на яких виникла подія.

21.3.15. В'їзд та рух будь-якого транспорту і самохідних механізмів (за винятком спеціального та технологічного автотранспорту) на території Нафтодільниці ДП «РМГП» під час вантажних операцій зі ЗВГ та нафтопродуктами забороняються.

В'їзд технологічного та спеціального автотранспорту можливий у разі загрози виникненню аварійних ситуацій або проведення невідкладних робіт аварійного характеру за попереднім погодженням з головним диспетчером адміністрації морського порту Рені (через диспетчера ПО) та представником ВПТБ адміністрації морського порту Рені, по кожному засобу окремо (ТЗ повинен бути обладнаний іскрогасником та первинними засобами пожежогасіння, згідно з нормами належності).

21.3.16. Бункерування суден паливозаправниками та із залізничних цистерн безпосередньо з причалів може здійснюватися лише після попереднього погодження із ВПТБ морського порту Рені і вжиття додаткових заходів, приписаних ВПТБ.

21.3.17. Виконання вантажних операцій на причалах з перевантаження зріджених газів можливе лише після підписання Чек-аркуша про готовність

судна-газовозу до вантажних операцій представниками ВПТБ та СКМП адміністрації морського порту Рені.

21.3.18. Перед тим, як поставити судно-газовоз до причалу, відправник вантажу зобов'язаний повідомити керівництво ПО і судна про готовність газорятувальної служби, її місце дислокації і спосіб зв'язку (номер телефону, позивні радіозв'язку).

21.3.19. Ввезення пожежонебезпечних вантажів погоджується з ВПТБ адміністрації морського порту Рені після підтвердження суб'єкта господарювання про їх готовність до проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, наявність аварійної групи, а також про готовність місця для розміщення вантажу, тривалість його зберігання і час вивезення.

21.3.20. 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.

21.3.21. Виконувати електрогазозварювальні та інші вогненебезпечні роботи, а також здійснювати бункерування суден на суховантажних і пасажирських причалах морського порту Рені в темний час доби заборонено, за винятком випадків необхідності проведення аварійних та інших невідкладних, термінових робіт. За виняткових обставин виконання вищеназваних робіт можливе (може бути дозволено) лише за наявності письмового дозволу капітана морського порту Рені і узгодження цього питання з начальником ВПТБ адміністрації морського порту Рені при обов'язковому пожежному забезпеченні і з оплатою наданих послуг згідно з чинними у морському порту Рені тарифами, затвердженими у встановленому чинним законодавством України порядку.

21.3.22. Протипожежні послуги у морському порту Рені надаються адміністрацією морського порту Рені за письмовими заявками, завчасно поданими агентуючими фірмами, капітанами суден і керівниками інших підприємств та організацій, що не належать адміністрації морських портів 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 Рені з питань організації та здійснення заходів цивільного захисту є (Додаток 9):

керівні органи адміністрації морського порту Рені та суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, 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 Рені, яка координує роботу адміністрації морського порту Рені та суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, 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 Рені та суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту Рені 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 ситуацію у районах виникнення надзвичайних ситуацій.

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

22.4. Адміністрація морського порту Рені та суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, 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 морського порту Рені.

22.5. Адміністрація морського порту Рені разом з суб'єктами господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту Рені, повинна проводити сумісні спеціальні об'єктові навчання та тренування персоналу об'єктів на предмет усіх можливих видів небезпек та характерних видів надзвичайних ситуацій.

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

22.7. Ліквідацію аварії, масштаби якої вийшли за межі території суб'єкта господарювання та розповсюджуються на територію і акваторію морського порту Рені, здійснює адміністрація морського порту Рені із залученням всіх необхідних сил і засобів відповідно до плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф) адміністрації морського порту Рені.

22.8. Окремі території та об'єкти суб'єктів господарювання, які розташовані на території морського порту Рені, згідно діючого законодавства

(постанови Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року №1788 Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яка може бути заподіяна пожежами та аваріями на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежовибухонебезпечні об'єкти та об'єкти, господарська діяльність на яких може призвести до аварій екологічного і санітарно-епідеміологічного характеру) та визначені як ОПН, обов'язково підлягають обслуговуванню СПТБ та МР і ЦЗ морського порту Рені та оперативно-рятувальними службами цивільного захисту, які пройшли атестацію в установленому порядку, на договірній основі, а також обов'язкове страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яка може бути заподіяна ними внаслідок пожеж та аварій на цих об'єктах (наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 15 серпня 2007 року №557, затверджений в Міністерстві юстиції України 03 вересня 2007 року № 1006/14273).

22.9. Ліквідацію наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, здійснюють, залежно від категорії аварії та відповідно до плану ліквідації її наслідків, Державна служба з надзвичайних ситуацій (далі – 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 проведення робіт у разі ліквідації аварій з небезпечними вантажами слід керуватися вимогами чинного законодавства та міжнародної нормативно-правової бази.

XXIII. Правила проведення днопоглиблювальних робіт

### 23.1. Днопоглиблювальні, промірні та водолазні роботи

23.1.1. Захід у морський порт Рені днопоглиблювального земкаравану для виконання днопоглиблювальних робіт може бути здійснено тільки за наявності дозволу адміністрації морського порту Рені та інформування служби капітана морського порту Рені.

23.1.2. Перед початком встановлення земснаряду на ділянці днопоглиблення та перед кожною зміною такої ділянки капітан-багермейстер земснаряду зобов'язаний погодити з капітаном морського порту Рені 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 морського порту Рені в трьох примірниках.

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

23.1.4. Усі ґрунтовідвізні судна днопоглиблювальних караванів зобов'язані поступатися дорогою будь-яким транспортним суднам, що прямують у морський порт Рені або з морського порту Рені (прямують рекомендованими шляхами № 1 та № 3).

23.1.5. Будь-яким ґрунтовідвізним суднам заборонено ставати на якір у внутрішній акваторії морського порту Рені поза межами району роботи земснаряду.

23.1.6. Судно, яке виконує промірні роботи, піднімає знаки та вогні згідно з МПЗЗС-72 (Правило 27 (b)). Проходити повз нього дозволяється виключно

малим ходом і тільки після подання сигналу відмашкою, який вкаже, з якого боку його можна обійти.

23.1.7. Будь-які водолазні роботи у морському порту Рені можуть проводитися тільки після отримання дозволу капітана морського порту Рені.

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 та посту регулювання руху суден (ПРРС).

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, яке виконує водолазні роботи, ближче ніж на 50 м.

Усім суднам, під час проходження повз судна, які виконують водолазні роботи, необхідно знижувати швидкість до мінімальної.

23.1.10. Днопоглиблювальні роботи на підхідних каналах і портовій акваторії здійснюються з метою підтримки гарантованих глибин в акваторії морського порту Рені.

23.1.11. Контроль за дотриманням встановленого режиму експлуатації портової акваторії, а також контроль за підтриманням їхніх проектних і паспортних параметрів здійснюється СКМП шляхом проведення інженерних обстежень і регулярних промірних робіт.

23.1.12. Періодичність промірних і тральних робіт встановлюється адміністрацією морського порту Рені в залежності від гідрометеорологічних умов і інтенсивності відкладення намулу у портовій акваторії, для умов морського порту Рені два рази на рік.

23.1.13. На підставі даних промірів необхідно скласти плани глибин ковшу та у причалів морського порту Рені, визначати товщину шару, інтенсивність і джерела надходження намулу, а також обсяг необхідних експлуатаційних днопоглиблювальних робіт і терміни їхнього виконання.

23.1.14. На портову акваторію складається паспорт. Внесення доповнень і коригування паспорту портової акваторії повинне здійснюватися підрозділом адміністрації морського порту Рені, відповідальним за гідротехнічні споруди, та Службою капітана морського порту Рені.

## 23.2. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи

23.2.1. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи на портовій акваторії 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, зареєстрованого 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 для одержання дозволу на складування ґрунту на підводному відвалі 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 Рені, відповідальному за гідротехнічні споруди (далі – ВГтаІС), повинні систематизуватися і зберігатися матеріали, що характеризують морфологію дна акваторії морського порту Рені, 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 складатися ВГтаІС і затверджуватися головним інженером після погодження з капітаном морського порту Рені.

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 морського порту Рені).

23.2.6. Експлуатаційні днопоглиблювальні роботи на портовій акваторії 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 силами спеціалізованих організацій у зонах їх відповідальності (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 прорізі, а також від меж охоронних зон до ґрунтозабірного пристрою і якорів земснаряда.

## XXIV. Будівництво, експлуатація і схоронність споруд морського порту Рені

### 24.1. Загальні положення

24.1.1. Організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури здійснюється відповідно до чинного законодавства, галузевих нормативно-правових актів та інших документів, які діють чи будуть прийняті в Україні в період технічної експлуатації.

24.1.2. Підхід суден та плавзасобів для швартування до причалу повинен виконуватися при куті не більше  $15^\circ$  та швидкості не більше 0,2 м/с.

24.1.3. Швартування усіх суден до причалів на річці Дунай без вставлення якорів у клюзи не дозволяється.

У причалів №№ 5, 7, 8, 9, 15, 16, 17, 18, які мають армовані підводні «тюфяки», віддача якорів при швартуванні до цих причалів ближче 100 м забороняється.

24.1.4. ВГтаІС сумісно зі СКМП здійснюють контроль за станом і режимом експлуатації гідротехнічних споруд в тому числі зданих в оренду, і ведуть відповідну технічну документацію.

24.1.5. Вимоги ВГтаІС та СКМП щодо технічної експлуатації об'єктів морського порту Рені та об'єктів сторонніх організацій, розташованих на території морського порту Рені, є обов'язковими для виконання.

24.1.6. Під час швартування до причалу судну заборонено працювати головним двигуном, а також підрулюючим пристроєм на відстані ближче, ніж

15 метрів від причалу, за винятком випадків, викликаних необхідністю запобігання пошкодженню судна чи причалу.

24.1.7. Суднам, які стоять біля причалів морського порту Рені, працювати гвинтами заборонено.

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

24.1.8. Будівельні роботи на території та в акваторії морського порту Рені здійснюються в порядку, встановленому законом. Проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту Рені здійснюється за наявності дозволу капітана морського порту Рені.

24.1.9. Власники/орендарі усіх будівель і споруд, розташованих на території морського порту Рені і в припортовій зоні, зобов'язані утримувати їх у технічно справному стані. Зовнішній вигляд будинків і споруд має бути охайним, а на прилеглій до них території на відстані до 20 м необхідно постійно підтримувати належний порядок і чистоту.

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

24.1.11. Прибирання сміття, снігу і криги на під'їзних залізничних коліях, розташованих біля складів, що належать адміністрації морського порту Рені і експлуатуються адміністрацією морського порту Рені, здійснюється силами та за рахунок адміністрації морського порту Рені.

Прибирання сміття, снігу, криги на під'їзних залізничних коліях, розташованих біля складів, які експлуатуються портовими операторами

(стивідорними компаніями) чи іншими суміжними підприємствами, здійснюється силами та за рахунок цих компаній і підприємств.

24.1.12. Усі організації, підприємства і установи, розташовані на території морського порту Рені або на відокремленій від морського порту Рені території, яка безпосередньо прилягає до території морського порту Рені, повинні брати участь у прибиранні доріг спільного користування. Ділянка, що підлягає прибиранню, закріплюється за тією чи іншою організацією наказом начальника адміністрації морського порту Рені, який доводиться до відома кожної організації.

24.1.13. 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;

швартування суден до захисних і берегоукріплювальних споруд забороняється за винятком випадків, передбачених проектною документацією таких споруд.

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. Прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом (новим будівництвом, реконструкцією, реставрацією, капітальним ремонтом) об'єктів здійснюється відповідно до Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 року № 461.

24.2.3. Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Рені, повинні здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту Рені відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

24.2.4. Технічна експлуатація об'єктів інфраструктури морського порту Рені 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, зареєстрованим 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 та інших документів.

24.2.5. Режим експлуатації – використання будівлі, споруди за призначенням, експлуатаційними параметрами, що обумовлені проектом або встановлені в процесі експлуатації з урахуванням технічного стану.

24.2.6. Режим експлуатації будівлі, споруди має відповідати її призначенню, паспортним характеристикам, фактичному технічному стану, умовам впливу навколишнього природного середовища.

24.2.7. Будівля, споруда або її окремі елементи не повинні мати змін у розташуванні (положенні) в порівнянні з проектним. Зсунення і деформації споруди в період її експлуатації не повинні перевищувати гранично допустимих величин зсунення за період експлуатації.

24.2.8. Режим експлуатації будівлі, споруди може бути переглянутий у випадку зміни умов її роботи або технічного стану. Внесення змін у встановлений режим експлуатації споруди слід здійснювати на підставі результатів систематичних спостережень (оглядів) і результатів перевірочних розрахунків її несучої здатності.

24.2.9. Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Рені, повинні розробляти та встановлювати режим експлуатації об'єктів інфраструктури морського порту Рені, які належать їм на праві приватної власності, та здійснювати їх експлуатацію відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

24.2.10. Суб'єкти господарювання, які провадять господарську діяльність у морському порту Рені 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 Рені 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. З метою попередження пошкодження підводних об'єктів (кабелів, трубопроводів) у разі, якщо їхні траси перетинають підхідні канали, портові акваторії, охоронні зони (райони) повинні бути встановлені і позначені відповідними знаками.

24.3.3. В охоронних зонах забороняється:

- кидати якір;
- проходити з відданими якорями, ланцюгами, лотами, волокушами і тралами;
- проводити днопоглиблювальні роботи;
- проводити вантажно-розвантажувальні роботи;
- причалювати до берега в місцях, огорожених сигнальними знаками.

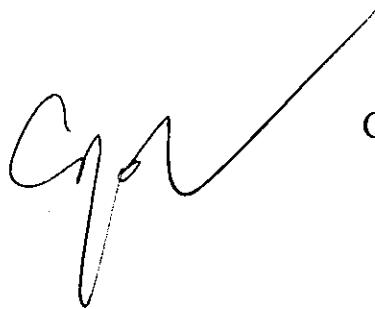
24.3.4. Усі роботи, які мають бути виконані в охоронних зонах, а також поблизу від них, слід попередньо погодити з підприємствами, у віданні яких перебувають підводні об'єкти (кабелі, трубопроводи).

24.3.5. Водолазні роботи у морському порту Рені можуть проводитися лише з дозволу капітана морського порту Рені.

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 ПРРС.

24.3.6. Під час проведення водолазних робіт повинні вживатися усі заходи з виконання вимог техніки безпеки та охорони праці відповідно до чинного законодавства.

Начальник адміністрації  
морського порту Рені



С. К. Строя



**Відомості про технічні можливості морського порту Рені  
в частині прийому суден**

Найменування причалів	Місце розташування причалу	Технічні характеристики причалу	
		Довжина, метри	Проектна глибина, метри
1	2	3	4
Причал № 1	1-ий вантажний район	93	2,3
Причал № 2	1-ий вантажний район	93	2,3
Причал № 3	1-ий вантажний район	93	2,3
Причал № 4	1-ий вантажний район	93	2,3
Причал № 5	1-ий вантажний район	93,2	2,3
Причал № 6	1-ий вантажний район	101	2,3
Причал № 7*	1-ий вантажний район	83	2,3
Причал № 8	1-ий вантажний район	150	6,5
Причал № 9	1-ий вантажний район	161	6,5
Причал для річкових суден типу РО-РО	2-ий вантажний район	85	3,5
Причал № 15	2-ий вантажний район	150	7,3
Причал № 16	2-ий вантажний район	150	7,3
Причал № 17	2-ий вантажний район	150	7,5
Причал № 18	2-ий вантажний район	150	7,5
Причал № 19	2-ий вантажний район	150	7,5
Причал № 20	2-ий вантажний район	150	7,5
Причал № 22	2-ий вантажний район	120	3,6
Причал № 23	2-ий вантажний район	100	3,6
Причал № 24	2-ий вантажний район	100	3,6
Причал № 25	2-ий вантажний район	150	3,6
Причал № 26	2-ий вантажний район	100	3,6
Причал № 27	2-ий вантажний район	110	3,6
Причал № 28	2-ий вантажний район	110	3,6
Причал № 29*	2-ий вантажний район	170	3,6
Причал № 31*	2-ий вантажний район	200	0,5
Причал № 34	2-ий вантажний район	93	3,6
Причал № 35	2-ий вантажний район	93,7	3,6
Причал № 36	2-ий вантажний район	90,1	3,6
Причал № 37	2-ий вантажний район	89	3,6

Продовження Додатка 1.

**2. Допоміжні причали**

Тимчасовий причал № 10*	2-ий вантажний район	37,95	-
Причал № 29В*	2-ий вантажний район	66,5	3,6
Допоміжний причал № 2В	2-ий вантажний район	105,2	3,6
Нафтопричал №1*	64 миля річки Дунай	98,05	4
Нафтопричал №2*	64 миля річки Дунай	98,05	4
Судоремонтна набережна -1В	2-ий вантажний район	164,4	3,6

**3. Наливні причали**

Плавучий причал №1 **	Нафтодільниця ДП «РМТП»	85,00	12
Плавучий причал №2 **	Нафтодільниця ДП «РМТП»	85,00	12
Плавучий причал №3 **	Нафтодільниця ДП «РМТП»	85,00	12

**4. Пасажирські причали**

Плавучий причал	Морський вокзал 69,6 миля річки Дунай	85	12
-----------------	--	----	----

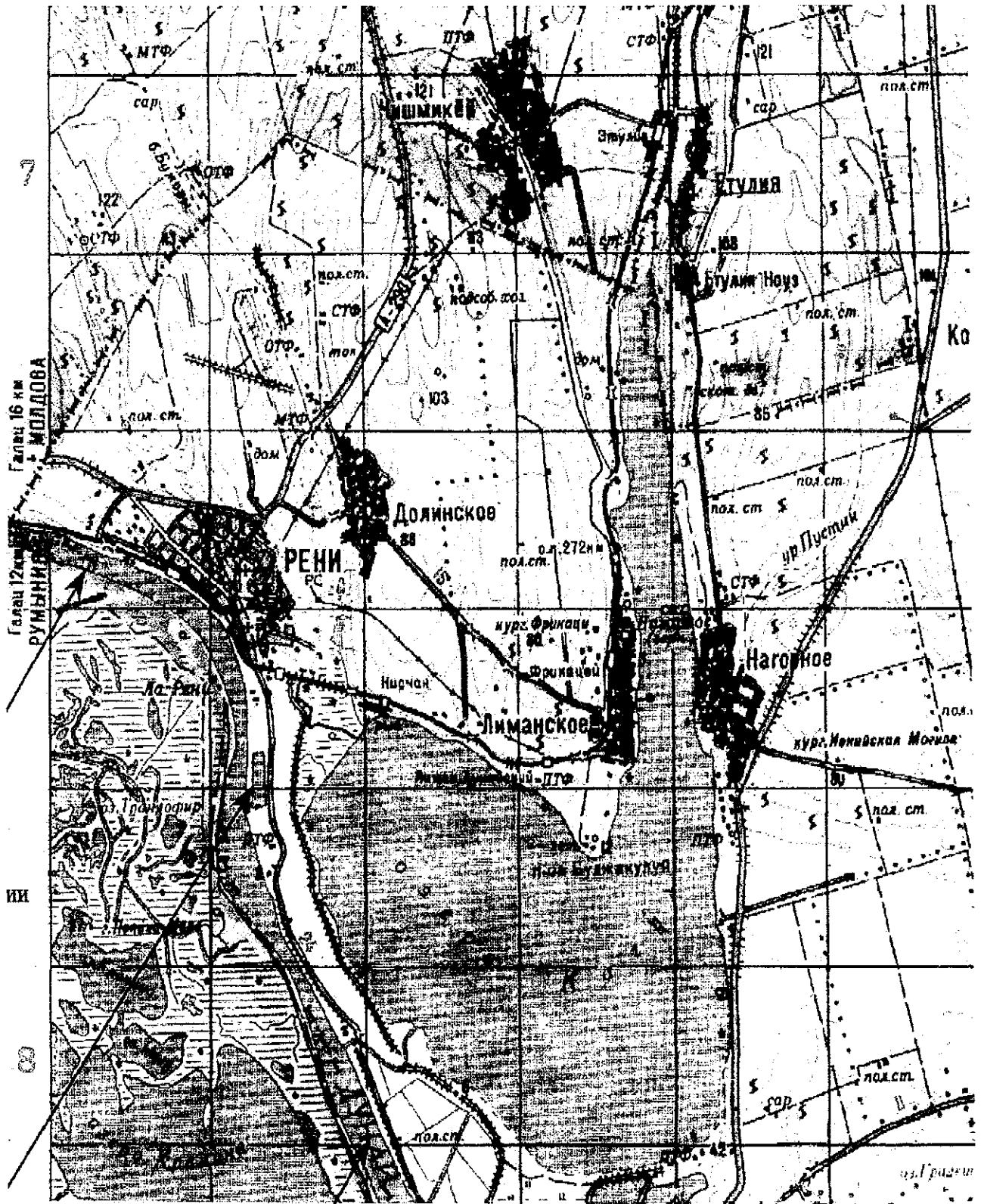
**5. Акваторія**

Ковш порту	2-ий вантажний район	40,25 (га)	3,6
------------	----------------------	------------	-----

\* ГТС виведені з експлуатації (Наказ начальника адміністрації морського порту Рені від 14.05.2015 р. № 331).

\*\* Причали, що знаходяться на балансі ДП «РМТП».

Схематичний план морського порту Рені з підходами та акваторія порту



Додаток 3  
до Обов'язкових постанов по  
морському порту Рені

**Відомості про фарватери морського порту Рені**

В акваторії морського порту Рені підхідних каналів та фарватерів немає.

**Відомості про райони обов'язкового лоцманського проведення суден у  
морському порту Рені**

Згідно з Наказом Мінінфраструктури України № 662 від 04.09.2013 року «Про затвердження переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення» район ділянки р. Дунай від прийомного буя морського підхідного каналу гирла «Быстрое» до морського порту Рені включно є районом обов'язкового лоцманського проведення суден.

У районі обов'язкового лоцманського проведення 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 підрозділів служби регулювання руху суден.

Під час плавання в районі обов'язкового лоцманського проведення судна, які звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, зобов'язані користуватися послугами служби регулювання руху суден у зонах дії відповідних служб регулювання руху суден. Збір за надані службою регулювання руху суден послуги із суден Збройних Сил України, Морської охорони Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України та Державної служби України з надзвичайних ситуацій не стягується.

**Відомості про мінімальну кількість і потужність буксирів для швартовних операцій суден у морському порту Рені**

З огляду на те, що причали та підходи до них можуть заноситись, виникає необхідність використання буксирів при швартуванні й відшвартуванні суден.

Морські судна й судна типу «річка-море», що здійснюють швартовні операції в ковші порту, зобов'язані користуватися послугами лоцманів і буксирів, незалежно від наявності підрулюючого устрою.

Додаткову кількість буксирів, залежно від погодних умов, визначає капітан судна, яку замовляє самостійно або через морського лоцмана (в порядку, передбаченому Обов'язковими постановами).

Кількість буксирів під час швартовних операцій із суднами визначає капітан судна, який несе відповідальність за безпечне проведення швартовних операцій.

**Відомості про граничні значення гідрометеорологічних факторів, що  
обмежують можливість підходу до причалів**

Плавання в акваторії морського порту під час туману, імли, снігопаду, сильної зливи, або за інших метеорологічних умов, що обмежують видимість, здійснюється з дозволу капітана морського порту і за згодою капітана судна, на якому є справні локатори.

Суднам на підводних крилах, при русі на акваторії порту, при видимості менше двох кілометрів, дозволяється плавання без застосування підводних крил.

Днопоглиблювальні снаряди або судна, зайняті спеціальними роботами, в умовах обмеженої видимості не повинні перебувати на фарватері.

При відсутності видимості рух катерів з пасажирями на борту припиняється.

Рух суден портового флоту на акваторії морського порту, при обмеженій видимості, дозволяється за узгодженням між капітаном судна і ПРРС.

При виникненні повеней, сильних вітрів, пожежі, аварій, льодових явищ та інших надзвичайних обставин, всі буксирні судна, що перебувають у морському порту, надходять в оперативне підпорядкування капітана морського порту і виконують його розпорядження.

При одержанні на суднах несприятливих прогнозів погоди, штормових попереджень адміністрації суден, що перебувають на рейді, або біля причалів, зобов'язані вжити заходів з забезпечення безпеки своїх суден (віддача другого якоря, заведення додаткових швартових кінців, підвищена готовність судових машин, посилене спостереження за навколишнім оточенням, за швартовими).



## Відомості про якірні стоянки морського порту Рені

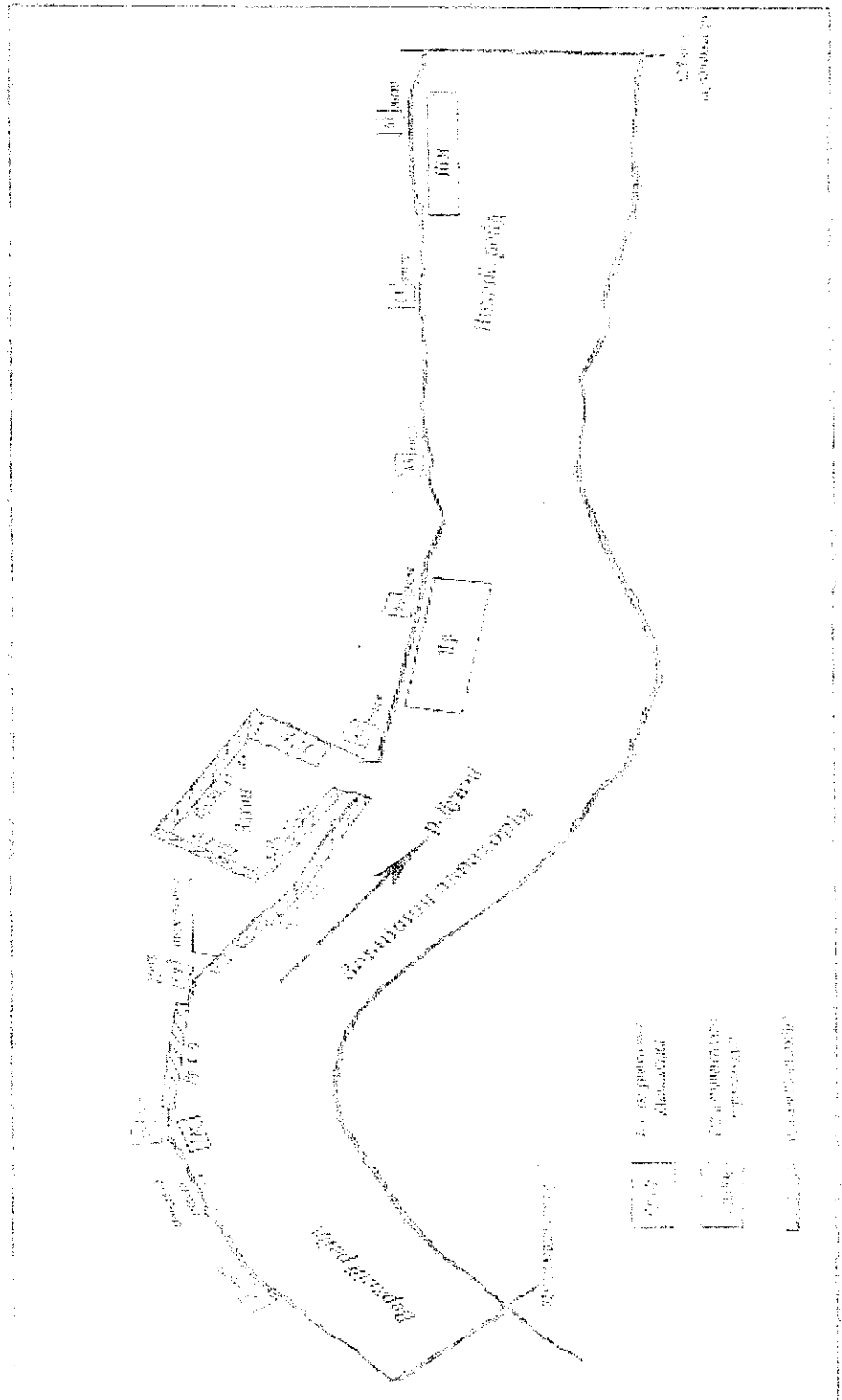
## Функціональні ділянки зовнішньої акваторії

Район очікування суден	Верхній рейд, нижній рейд
Район маневрування	Акваторія порту
Дозволене місце постановки на якір	1. Якірні місця № 1,2,3,4 2. Причалі, які розташовані на річці Дунай

## Якірні стоянки

№	Якірна стоянка	№ якірних місць	Судна, які користуються правом стоянки
	Кордони		
1	69,4 - 70,06 милі річки Дунай; відстань від берегу 30 м – внутрішня межа, відстань від берегу 150 м – зовнішня межа.	4	Судна річкового флоту, а також для морських суден
2	65,6 - 66,9 милі річки Дунай; відстань від берегу 30 м – внутрішня межа, відстань від берегу 300 м – зовнішня межа.	20	Судна річкового флоту, а також для морських суден
3	63,2 – 64,7 милі річки Дунай; відстань від берегу 30 м – внутрішня межа, відстань від берегу 150 м – зовнішня межа.	8	Судна річкового флоту, а також для морських суден
4	Від південного берегу ковшу: внутрішня – 30 м, зовнішня – 200 м; від східного берегу Затону вздовж південного берегу: внутрішня – 30 м, зовнішня – 250 м;	1	Судна річкового несамохідного екіпажного флоту

**Схема якірних стоянок**



Акваторія Реніського порту з якірними стоянками

СБП/П



© ЧОРНОМОРНАПРОЕКТ

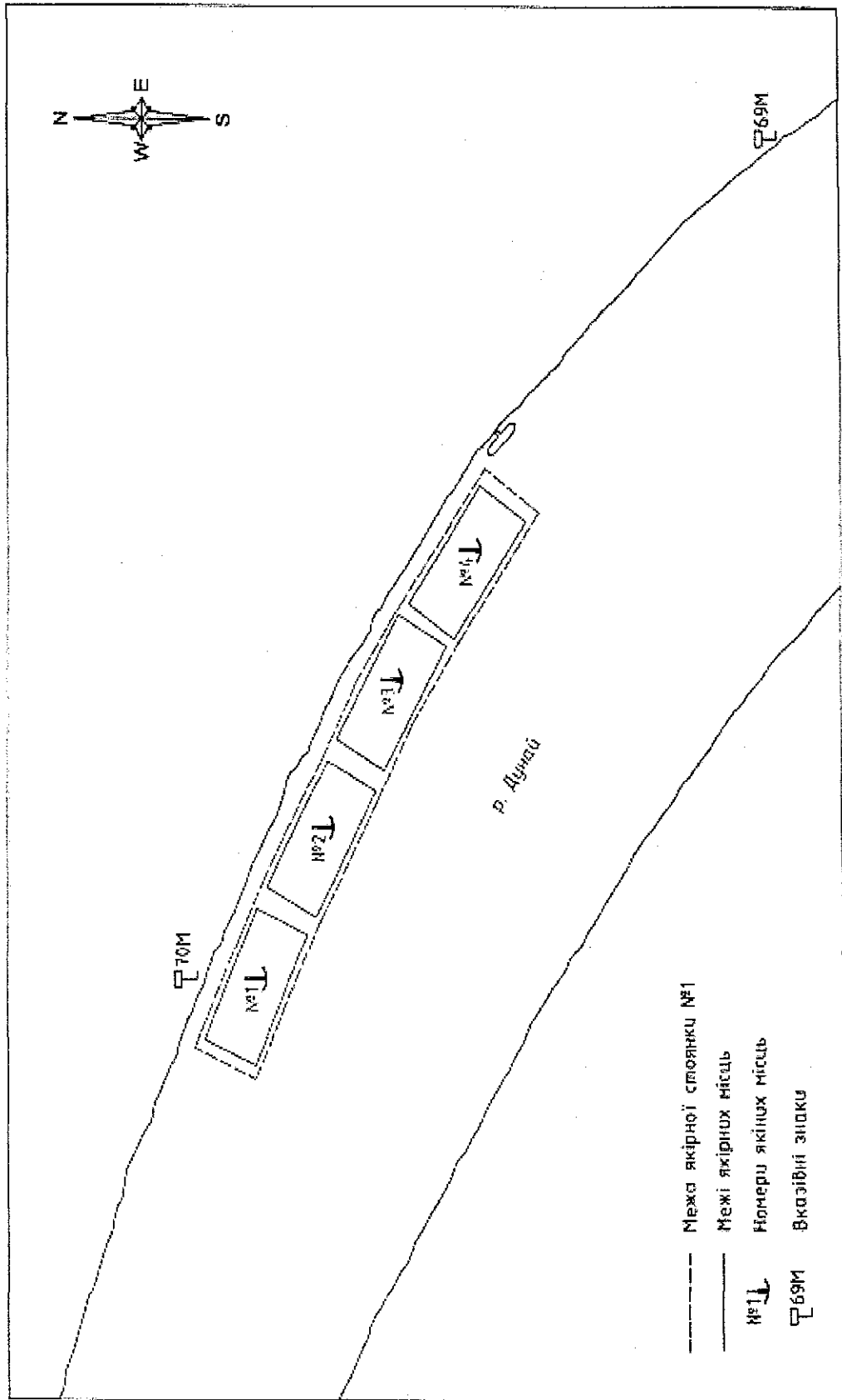
Лабораторія дослідження конструкцій суднотехнічних споруд

### 1. ОПИСОВА ЧАСТИНА

Найменування	Одиниця виміру	Характеристика
<b>1.1 ЗАГАЛЬНІ ДАНІ</b>		
1.1.1 Найменування споруди		Якірна стоянка №1
1.1.2. Проектна організація		Паспорт акваторії порту /1/
1.1.3. Рік введення в експлуатацію		Дані відсутні
<b>1.2 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.2.1 Розташування		р. Дунай
1.2.2 Призначення		Відстій річкового флоту, а також для морських суден (див. мал. 1)
1.2.3 Межі якірної стоянки		69,4-70,06 милі р. Дунай; відстань від берегу 30м – внутрішня межа, відстань від берегу 150м – зовнішня межа
1.2.4 Площа	га	12,85*
1.2.5 Габарити в плані	мхм	1222x120 (див. мал. 1)
1.2.6 Кількість якірних місць	шт.	4 (див. додаток 6.1)
1.2.7 Розташування якірних місць		див. мал. 1
1.2.8 Габарити якірних місць	(мхм)	100x230 (див. додаток 6.1)
1.2.9 Глибина**		див. додаток 6.2
мінімальна	м	8,0
максимальна	м	16,0
1.2.10 Максимальні розміри суден, що приймаються		за даними /1/
довжина	м	150
ширина	м	22 (див. додаток 6.1)
навігаційний запас	м	0,4
1.2.11 Кількість швартовних бочок	шт.	Відсутні
1.2.12 Координати швартовних бочок	град.	
<b>1.3 РОЗРАХУНКОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.3.1 Коефіцієнт утримуючої сили якорю		2,2 (якір Холла на мулистих ґрунтах) /3/
1.3.2 Оптимальна довжина якір – панцюга	м	60 (див. додаток 6.1)
<b>1.4 НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ</b>		
1.4.1. Навігаційні знаки	шт.	Відсутні
<b>1.5 ГЕОЛОГІЧНІ УМОВИ /1/</b>		
Мул суглинистий (границя текучості – 0,4; границя розкатування – 0,27; число пластичності – 0,13; консистенція ґрунту – 1,1; щільність ґрунту – 1,8 т/м <sup>3</sup> ; прилипаємість – 60кг/см <sup>2</sup> )		

\* визначено графічним шляхом, з використанням електронної навігаційної карти

\*\* тут і далі глибина наведена до «нуля» Ренійського порту



Мал. 1 Реніуський морський порт. Якірна стоянка №1



ПРОГНОЗНО-ПРОЕКТ

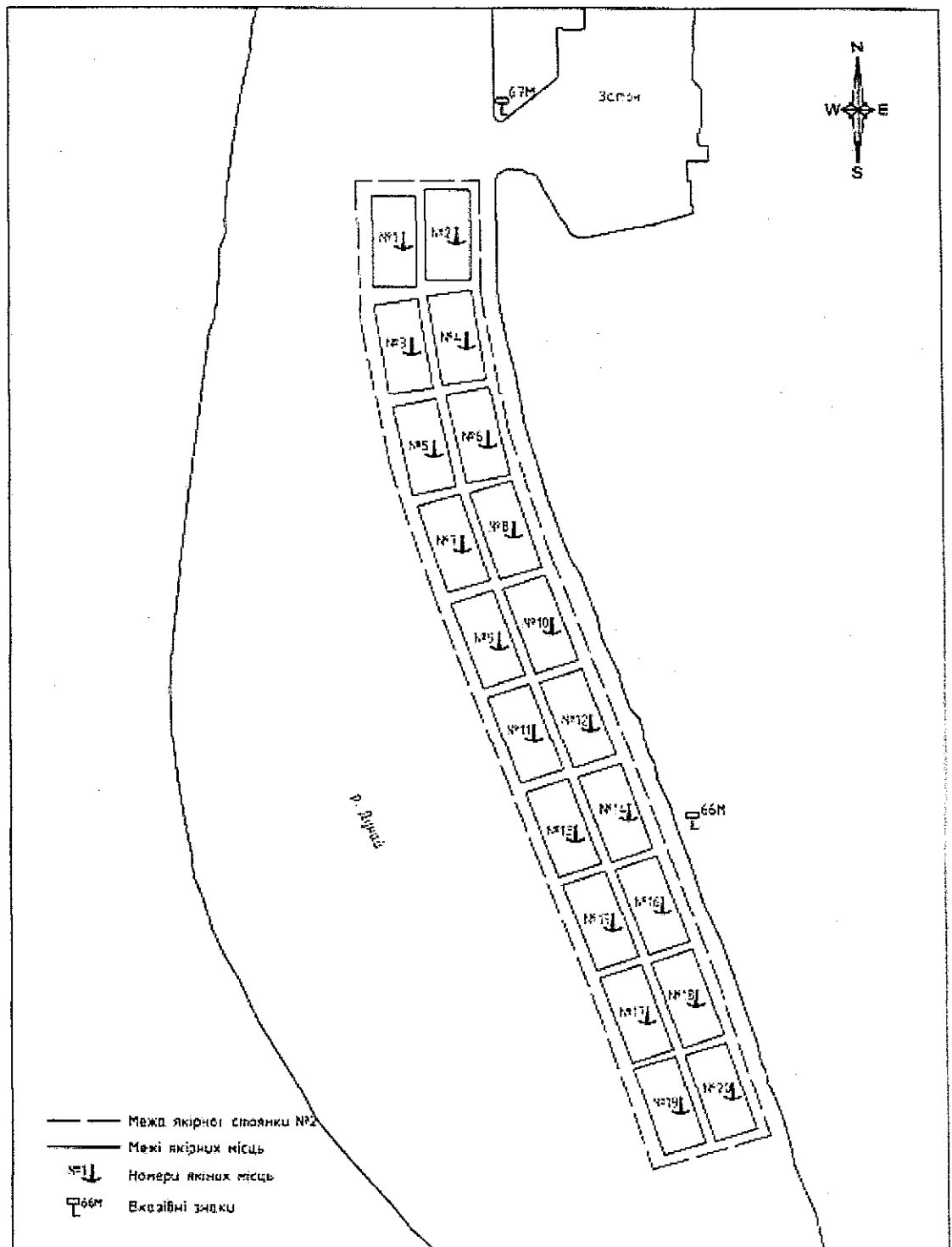
Лабора́торія дослідження конструю́вних матеріа́лів

### 1. ОПИСОВА ЧАСТИНА

Найменування	Одиниця виміру	Характеристика
<b>1.1 ЗАГАЛЬНІ ДАНІ</b>		
1.1.1 Найменування споруди		Якірна стоянка №2
1.1.2. Проектна організація		Паспорт акваторії порту /1/
1.1.3. Рік введення в експлуатацію		Дані відсутні
<b>1.2 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.2.1 Розташування		р. Дунай
1.2.2 Призначення		Відстій річкового флоту, а також для морських суден (див. мал. 1)
1.2.3 Межі якірної стоянки		65,6-66,9 милі р. Дунай; відстань від берегу 30м – внутрішня межа, відстань від берегу 300м – зовнішня межа
1.2.4 Площа	га	63,57*
1.2.5 Габарити в плані	мхм	2408x270 (див. мал. 1)
1.2.6 Кількість якірних місць	шт.	20 (див. додаток 6.1)
1.2.7 Розташування якірних місць		див. мал. 1
1.2.8 Габарити якірних місць	(мхм)	95x210 (див. додаток 6.1)
1.2.9 Глибина**		див. додаток 6.2
мінімальна	м	3,5
максимальна	м	9,0
1.2.10 Максимальні розміри суден, що приймаються		за даними /1/
довжина	м	150
ширина	м	22 (див. додаток 6.1)
навігаційний запас	м	0,4
1.2.11 Кількість швартовних бочок	шт.	Відсутні
1.2.12 Координати швартовних бочок	град.	
<b>1.3 РОЗРАХУНКОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.3.1 Коефіцієнт утримуючої сили якорю		2,2 (якір Холла на мулистих ґрунтах) /3/
1.3.2 Оптимальна довжина якір – ланцюга	м	40 (див. додаток 6.1)
<b>1.4 НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ</b>		
1.4.1. Навігаційні знаки	шт.	Відсутні
<b>1.5 ГЕОЛОГІЧНІ УМОВИ /1/</b>		
Мул суцільнистий (граніця текучості – 0,4; граніця розкатування – 0,27; число пластичності – 0,13; консистенція ґрунту – 1,1; щільність ґрунту – 1,8 т/м <sup>3</sup> ; прилипаємість – 60кг/см <sup>2</sup> )		

\* визначено графічним шляхом, з використанням електронної навігаційної карти

\*\* нуль і далі глибина наведена до «нуля» Ренійського порту



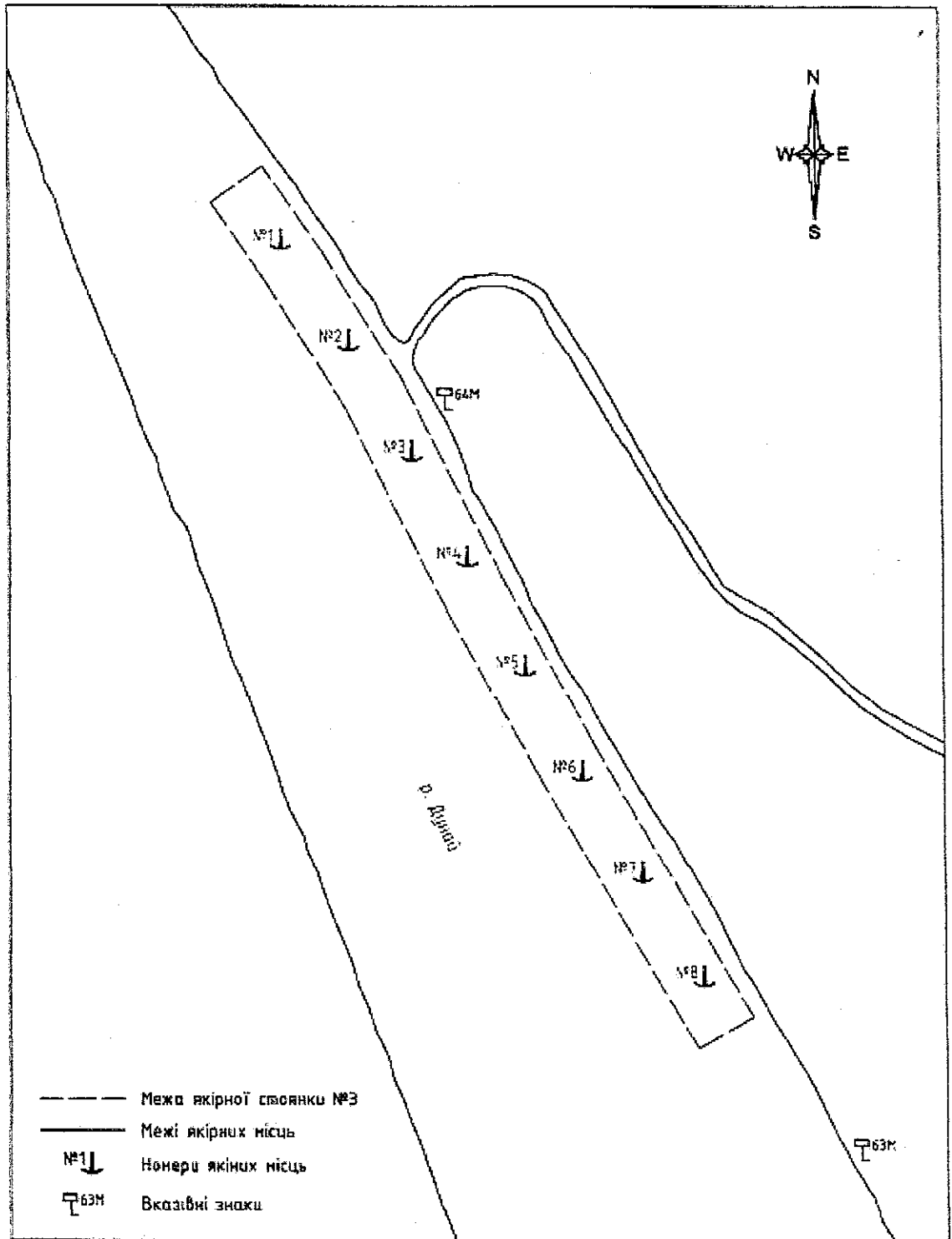
Мал. 1 Ренійський морський порт. Якорна стоянка №2


**ЧОРНОМОРНА ПРОЕКТ**
*Лабораторія дослідження конструкцій гідротехнічних споруд*
**1. ОПИСОВА ЧАСТИНА**

Найменування	Одиниця виміру	Характеристика
<b>1.1 ЗАГАЛЬНІ ДАНІ</b>		
1.1.1 Найменування споруди		Якірна стоянка №3
1.1.2. Проектна організація		Паспорт акваторії порту /1/
1.1.3. Рік введення в експлуатацію		Дані відсутні
<b>1.2 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.2.1 Розташування		р. Дунай
1.2.2 Призначення		Відстій річкового флоту, а також для морських суден (див. мал. 1)
1.2.3 Межі якірної стоянки		63,2-64,7 милі р. Дунай; відстань від берегу 30м – внутрішня межа, відстань від берегу 150м – зовнішня межа
1.2.4 Площа	га	22,14*
1.2.5 Габарити в плані	мхм	2778x130 (див. мал. 1)
1.2.6 Кількість якірних місць	шт.	8 (див. додаток 6.1)
1.2.7 Розташування якірних місць		див. мал. 1
1.2.8 Габарити якірних місць	(мхм)	97x214 (див. додаток 6.1)
1.2.9 Глибина**		див. додаток 6.2
мінімальна	м	6,4
максимальна	м	9,0
1.2.10 Максимальні розміри суден, що приймаються		за даними /1/
довжина	м	150
ширина	м	22 (див. додаток 6.1)
навігаційний запас	м	0,4
1.2.11 Кількість швартовних бочок	шт.	Відсутні
1.2.12 Координати швартовних бочок	град.	
<b>1.3 РОЗРАХУНКОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.3.1 Коефіцієнт утримуючої сили якорю		2,2 (якір Холла на мулистих ґрунтах) /3/
1.3.2 Оптимальна довжина якір – ланцюга	м	44 (див. додаток 6.1)
<b>1.4 НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ</b>		
1.4.1. Навігаційні знаки	шт.	Відсутні
<b>1.5 ГЕОЛОГІЧНІ УМОВИ /1/</b>		
Мул суглинистий (границя текучості – 0,4; границя розкатування – 0,27; число пластичності – 0,13; консистенція ґрунту – 1,1; щільність ґрунту – 1,8 т/м <sup>3</sup> ; прилипаємість – 60кг/см <sup>2</sup> )		

\* визначено графічним шляхом, з використанням електронної навігаційної карти

\*\* тут і далі глибина наведена до «нуля» Ренійського порту



Мал. 1 Ренійський морський порт. Якірна стоянка №3





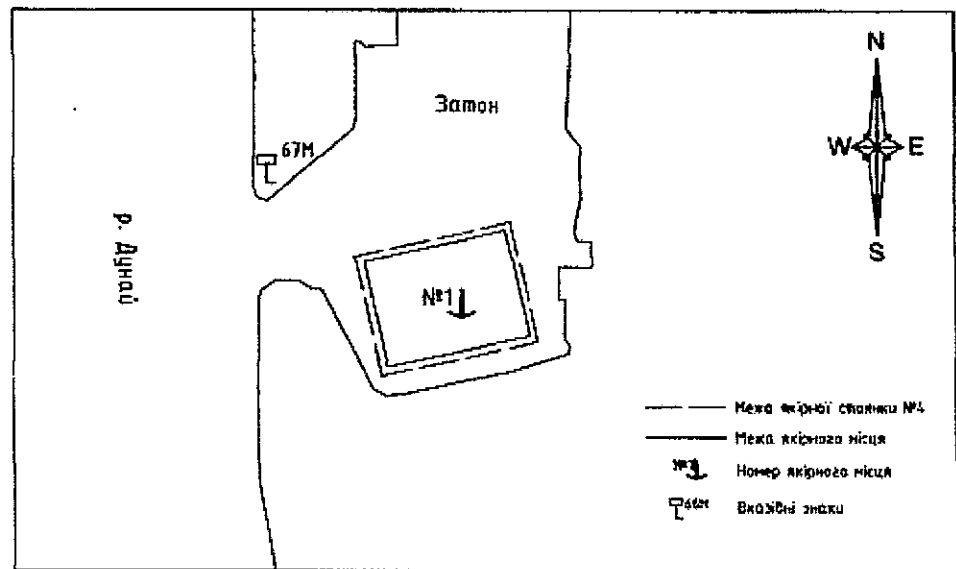
ЧОРНОМОРНАДПРОЕКТ

Лабораторія дослідження конструкцій зібратесейчелюс споруд

### 1. ОПИСОВА ЧАСТИНА

Найменування	Одиниця виміру	Характеристика
<b>1.1 ЗАГАЛЬНІ ДАНІ</b>		
1.1.1 Найменування споруди		Якірна стоянка №4
1.1.2. Проектна організація		Паспорт акваторії порту /1/
1.1.3. Рік введення в експлуатацію		Дані відсутні
<b>1.2 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.2.1 Розташування		р. Дунай
1.2.2 Призначення		Відстій річкового несамохідного екіпажного флоту (див. мал. 1)
1.2.3 Межі якірної стоянки		Від південного берегу Затона: внутрішня – 30м, зовнішня – 200м; від східного берегу Затона вздовж південного берегу: внутрішня – 30м, зовнішня – 250м
1.2.4 Площа	га	3,74
1.2.5 Габарити в плані	мхм	170х220 (див. мал. 1)
1.2.6 Кількість якірних місць	шт.	1 (див. додаток 6.1)
1.2.7 Розташування якірних місць		див. мал. 1
1.2.8 Габарити якірних місць	(мхм)	150х200 (див. додаток 6.1)
1.2.9 Глибина*		див. додаток 6.2
мінімальна	м	1,8
максимальна	м	2,4
1.2.10 Максимальні розміри суден, що приймаються		за даними РФ ДП «АМПУ»
довжина	м	86
ширина	м	15
навігаційний запас	м	0,4
1.2.11 Кількість швартовних бочок	шт.	Відсутні
1.2.12 Координати швартовних бочок	град.	
<b>1.3 РОЗРАХУНКОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
1.3.1 Коефіцієнт утримуючої сили якорю		2,2 (якір Холла на мулистих ґрунтах) /3/
1.3.2 Оптимальна довжина якір – ланцюга	м	23 /3/
<b>1.4 НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ</b>		
1.4.1. Навігаційні знаки	шт.	Відсутні
<b>1.5 ГЕОЛОГІЧНІ УМОВИ /1/</b>		
Мул суглинистий (границя текучості – 0,4; границя розкатування – 0,27; число пластичності – 0,13; консистенція ґрунту – 1,1; щільність ґрунту – 1,8 т/м <sup>3</sup> ; прилипемість – 60кг/см <sup>2</sup> )		

\* тут і далі глибина наведена до «нуля» Ренійського порту



Мал. 1 Ренійський морський порт. Якірна стоянка №4

**Відомості про канали зв'язку дуже високої частоти, які використовують  
у морському порту Рені**

Судна, які знаходяться в акваторії морського порту, повинні мати справні УКХ радіостанції та тримати їх увімкненими на 12 і 16 каналах. При швартовних роботах та буксируванні використовується 12 канал радіозв'язку, на якому здійснюється контроль диспетчером морського порту Рені.

На акваторії морського порту працюють наступні УКХ радіостанції.

№ п/п	Назва абонента	Позивний	Канал зв'язку	Час роботи
1	Пост регулювання руху суден	Рені трафік контроль	робочий 73 черговий 16	цілодобово
2	Служба капітана порту	Рені-радіо-5	робочий 12	цілодобово
3	Диспетчер морського порту	Рені-радіо-2	робочий 12	цілодобово
4	Портовий флот	Рені-радіо-6	робочий 12	за необхідністю

ПРРС здійснює регулювання та контроль за рухом суден на 73 каналі УКХ радіостанцій, тому переговори на цьому каналі повинні відноситись виключно питань безпеки руху суден. Інші переговори на цьому каналі заборонені.

Радіопереговори по оперативній роботі мають бути короткі, конкретні, проводяться тільки на робочому каналі та тривалістю не більше 1 хвилини (не стосується при аварії). Всі переговори мають бути завершені після прийому сигналу "БЕЗПЕКА", при цьому слід негайно перейти на 16 канал.

### 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 (кlotик)
Людина за бортом	O	«ОСКА»	—
Я терплю лихо і мені потрібна негайна допомога	N C	«НОВЕМБЕ Р» «ЧАРЛІ»	—
Мені необхідна допомога	V	«ВІКТА»	—

## **Правила плавання суден у зоні дії ПРРС**

### 1. Загальні правила руху суден

1.1. Рух суден в акваторії порту в Зоні контролю ПРРС є регульованим.

1.2. На всі операції (вхід у Зону контролю, постановки на якор, зняття з якоря, швартування до причалу і відхід від причалу, перешвартування, поставлення на лаг і та інше) судно запитує дозвіл у ПРРС. Якщо судно протягом 30 хвилин не розпочало дозволені дії або не увійшло у Зону контролю, дозвіл скасовується і запит належить робити повторно.

1.3. Заходити у Зону контролю і здійснювати будь-який рух усім суднам і плавзасобам без дозволу ПРРС заборонено. Капітан судна при підході до зони дії ПРРС повинен повідомити ПРРС про свій підхід та одержати дозвіл на рух.

1.4. Судна повинні повторювати рекомендації і розпорядження ПРРС, які їх стосуються, а у разі неможливості їх виконання – повідомити причину невиконання і подальші свої наміри.

**Примітка.** Усім судноводіям і операторам слід суворо дотримуватися чинних нормативних документів з регламенту використання радіозв'язку.

1.5. Під час первинного радіоконтакту з ПРРС судно повідомляє:

назву і тип судна;  
час підходу до Зони контролю або відходу від причалу;  
швидкість у маневреному режимі;  
національну і відомчу приналежність;  
морський термінал призначення;  
повну і чисту реєстрову місткість;  
тип і кількість вантажу;  
довжину, ширину та висоту борту судна;  
осадку на корму і ніс;  
інші відомості на вимогу лоцмана-оператора ПРРС.

Капітан забезпечує надання достовірної та повної інформації. Після завершення маневрів судна під час постановки на якір на якірних стоянках лоцман-оператор ПРРС керується планом швартовних робіт, що складається Головною диспетчерською адміністрації морського порту Рені та зобов'язаний повідомити Службі капітана морського порту Рені назву судна і час його постановки.

1.6. ПРРС дає судну дозвіл на вхід у Зону контролю, вказує маршрут руху, якірне місце та надає іншу необхідну інформацію, включаючи застереження і обмеження.

## **2. Рух суден в умовах обмеженої видимості**

2.1. В умовах видимості до 500 м рух усіх суден (крім газовозів) в акваторії порту може здійснюватися після заяви капітана судна на 73-му каналі УКХ про готовність його до руху і за відсутності заперечень з боку Служби капітана морського порту Рені.

2.2. Рух службово-допоміжних суден адміністрації морського порту Рені і ПО, а також Адміністрації морських портів України в умовах видимості до 1 000 м на зовнішньому рейді і до 500 м у ковші порту дозволяється тільки за наявності справно працюючої РЛС.

2.3. Можливість заходу у порт і виходу із порту суден в умовах обмеженої видимості під радіолокаційним проведенням визначають спільно капітан судна, морський лоцман і лоцман-оператор ПРРС за участю капітанів буксирів, задіяних у цій операції.



до Обов'язкових постанов по  
морському порту Рені**Стандартний перелік інформації з морської безпеки про судно, що має  
намір зайти у морський порт Рені**

<b>SECURITY RELATED INFORMATION*</b>				
<b>Стандартна інформація щодо охорони</b>				
<i>(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)</i>				
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 Судно має дійсне:		The Certificate has been issued by (Свідоцтво видано вводить 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 свідоцтво з охорони судна (МСОС)	Yes No Так Ні			
Interim International Ship Security Certificate (Тимчасове	Yes No Так Ні			

Міжнародне свідоцтво з охорони судна (ТМСОС)					
If ship is not provided with a valid international Ship Security Certificate, explain why? (Якщо судно не має дійсного Свідоцтва з охорони, поясніть 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 (цілодобово)		SSO (Офіцер охорони судна – посада, П.І.Б, № 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	If answer is YES, provide		

	substances as cargo ? (Інформація про наявність на судні небезпечних вантажів)	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 7/IMO))			
			Form 7 is attached (форма 7 додається)	Yes Так	No Ні
<b>Grew and Passenger List (суднова роль екіпажу та пасажирський маніфест)</b>					
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	
<b>Other security-relate (інша інформація щодо охорони)</b>					
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)					
<b>Agent of the ship at the port of arrival (агент судна в порту прибуття)</b>					
Name of Company (назва компанії)					
Name of Agent: (ім'я агента)					
Tel:					
Fax:					
E-mail:					
<b>This report is dated at _____ on _____ at _____</b> (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)		

### **Правила плавання маломірних, спортивних та прогулянкових суден**

Усім маломірним, спортивним та прогулянковим суднам, здійснюючим плавання на акваторії порту Рені, слід керуватися цими Обов'язковими постановами.

Під час руху судна відповідальні особи на борту судна мають нести радіовахту на 73 і 16 каналах УКХ за умови дотримання регламенту радіозв'язку.

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

Швидкість малих та маломірних суден не повинна перевищувати швидкості будь-яких суден на акваторії порту, тобто при прямуванні вверх по течії річки Дунай не більш ніж 8 км/годину, при прямуванні униз по течії річки Дунай не більш ніж 12 км/годину.

Під час плавання в акваторії порту некомерційним прогулянковим, маломірним і малим суднам забороняється:

використовувати прогулянкові некомерційні судна не за призначенням;

керувати судном у стані будь-якого сп'яніння;

здійснювати плавання під парусом, без попереднього погодження з капітаном порту, і на веслах в акваторії, обмеженій гідротехнічними спорудами порту;

пересаджувати людей з судна на судно на ходу, висаджувати на берег у невстановлених місцях. Виняток становлять випадки, пов'язані з аварією, стихійним лихом, або коли на це є дозвіл підрозділу Державної прикордонної служби України;

*Продовження Додатка 13.*

перетинати курси перед носом судна і маневрувати у безпосередній близькості від транспортних суден, земснарядів, плавучих кранів під час їх руху;

підходити до суден під іноземним прапором, які стоять на рейді або біля причалів у порту, без дозволу прикордонної і митної служб;

підходити до причалів порту без відповідного дозволу, а також до берегової лінії в акваторії порту;

здійснювати плавання у районах якірних місць, перешкоджаючи цим руху транспортним суднам;

швартуватися до плавучих і стаціонарних засобів навігаційного обладнання і ставати на якір поблизу них.

**Схема розташування суб'єктів підприємницької діяльності  
різних форм власності у порту.**

