Додаток 7

до Правил надання послуг у морських портах України

(пункт 26 розділу XVII)

**ПЕРЕЛІК КОНТРОЛЬНИХ ПЕРЕВІРОК БЕЗПЕКИ,
ЩО ПРОВОДЯТЬСЯ НА СУДНІ/БЕРЕЗІ ДЛЯ ЗАВАНТАЖЕННЯ**

**АБО РОЗВАНТАЖЕННЯ СУДЕН, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ
НАВАЛЮВАЛЬНІ ВАНТАЖІ**

Капітан судна та представник портового оператора повинні спільно заповнити перелік контрольних перевірок. Рекомендації щодо пунктів, які має бути взято до уваги, наводяться в супровідному керівництві. Для забезпечення безпечного виконання вантажних операцій необхідно, щоб на всі запитання було надано позитивні відповіді та у відповідних клітинках поставлено позначки. Якщо це неможливо зробити, має бути викладено причину, і представники судна та термінала повинні узгодити вжиття запобіжних заходів. Якщо питання вважається незастосовним, у клітинці проставляються літери «Н/З» із зазначенням у разі потреби причини.

|  |
| --- |
| Дата \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Порт\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Термінал/причал \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Глибина води Мінімальнийбіля причалу \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ надводний габарит\*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Назва судна\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Осадка після прибуття(фактична/розрахункова) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Надводний габарит \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Розрахункова осадка під час відходу \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Надводний габарит\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

\* Термін «надводний габарит» під час перебування судна біля причалу означає дійсну або необхідну висоту під вантажними або розвантажувальними пристроями.

|  |  | Судно | Термінал |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Чи достатніми є глибина води біля причалу і надводний габарит для виконання вантажних операцій? | [ ] | [ ] |
| 2 | Чи достатніми є швартовні пристрої з урахуванням усіх місцевих впливів припливу, течії, погоди, руху суден і плавзасобів, що перебувають біля борту судна? | [ ] | [ ] |
| 3 | Чи може судно в будь-який час відійти від причалу в разі аварійної ситуації? | [ ] | [ ] |
| 4 | Чи є безпечний прохід між судном і причалом? Обслуговується судном/терміналом (непотрібне закреслити) | [ ] | [ ] |
| 5 | Чи діє між судном і терміналом узгоджена система зв’язку? Метод зв’язку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Мова \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Канали радіозв’язку/номери телефонів | [ ] | [ ] |
| 6 | Чи встановлено чітко осіб для зв’язку під час виконання операцій?Особи для зв’язку на судні \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Особа(и) для зв’язку на березі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Місцезнаходження  | [ ] | [ ] |
| 7 | Чи достатньою є чисельність членів екіпажу на судні та персоналу в терміналі на випадок виникнення аварійної ситуації? | [ ] | [ ] |
| 8 | Якщо повідомлялося про бункерні операції, чи були вони узгоджені? | [ ] | [ ] |
| 9 | Якщо повідомлялося про заплановані ремонтні роботи на пристані або судні під час його стоянки біля причалу, чи були вони узгоджені належним чином? | [ ] | [ ] |
| 10 | Чи була погоджена процедура щодо звітування та реєстрації пошкоджень і збитків, завданих під час операцій з вантажем? | [ ] | [ ] |
| 11 | Чи отримав представник судна копії Обов’язкових постанов та Зводу звичаїв, включаючи вимоги щодо безпеки та запобігання забрудненню довкілля і детальні відомості про аварійні служби? | [ ] | [ ] |
| 12 | Чи передав вантажовідправник капітану судна інформацію про властивості вантажу відповідно до вимог глави VI Конвенції СОЛАС? | [ ] | [ ] |
| 13 | Чи безпечною є атмосфера в трюмах і закритих приміщеннях, до яких може знадобитися доступ, чи виявлено вантажі, які зазнали проведення фумігації, та чи узгодили представники судна і термінала необхідність контролю атмосфери? | [ ] | [ ] |
| 14 | Чи передано представникам судна/термінала дані щодо продуктивності та обмежень стосовно переміщення кожного навантажувального/розвантажувального пристрою?Навантажувальний пристрій \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Навантажувальний пристрій \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Навантажувальний пристрій  | [ ] | [ ] |
| 15 | Чи розрахований план навантаження або вивантаження для всіх етапів навантаження/дебаластування або вивантаження/баластування?Копію здано на зберігання \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | [ ] | [ ] |
| 16 | Чи чітко вказано в плані навантаження або вивантаження трюми, які підлягають обробці, із зазначенням послідовності роботи, типу та кількості вантажу, який повинен щоразу переміщатися під час обробки трюму? | [ ] | [ ] |
| 17 | Чи обговорювалася необхідність штивки вантажу в трюмах і чи узгоджено її метод та обсяг? | [ ] | [ ] |
| 18 | Чи досягнуто взаєморозуміння та згоди між представниками судна і термінала щодо того, що в разі неузгодженості між програмою баластних операцій і ходом виконання вантажних операцій може виникнути потреба в призупиненні вантажних операцій до моменту введення баластної операції в потрібний режим? | [ ] | [ ] |
| 19 | Чи отримав представник судна роз’яснення та чи погодився з передбачуваними процедурами видалення з трюмів залишків вантажу в процесі розвантаження? | [ ] | [ ] |
| 20 | Чи встановлено та погоджено процедури проведення остаточного діфферентування судна, що завантажується?Кількість вантажу, що перебуває на конвеєрній системі термінала  | [ ] | [ ] |
| 21 | Чи поінформовано представника термінала про час, необхідний для підготовки судна до виходу в море після завершення вантажних робіт? | [ ] | [ ] |

|  |  |
| --- | --- |
| ВИЩЕЗАЗНАЧЕНЕ ПОГОДЖЕНО: |  |
| Час\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Дата \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Від судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Від термінала \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Посада \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Посада \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

**Керівництво** щодо заповнення **переліку контрольних перевірок безпеки, що проводяться на судні/березі**

Метою переліку контрольних перевірок безпеки, що проводяться на судні/березі, є поліпшення робочих взаємовідносин між представниками судна і термінала та підвищення завдяки цьому безпеки вантажних операцій, уникнення непорозумінь і можливих помилок, якщо особи командного складу судна не розуміють намірів персоналу термінала, а також якщо персонал термінала не розуміє, що може і чого не може безпечно виконувати судно.

Спільне заповнення переліку контрольних перевірок допоможе персоналу судна і термінала виявити можливі проблеми та краще підготуватися до них.

1. Чи достатніми є глибина води біля причалу і надводний габарит для виконання вантажних операцій?

Глибина води повинна визначатися по всій площі, яку займатиме судно, і персонал термінала повинен бути обізнаний із вимогами до максимального надводного габариту та осадки судна під час виконання операцій. Якщо осадка завантаженого судна на момент відходу вказує на незначну глибину під кілем, капітан судна повинен проконсультуватися та отримати підтвердження, що пропонована осадка під час відходу є безпечною і прийнятною.

2. Чи достатніми є швартовні пристрої з урахуванням усіх місцевих впливів припливу, течії, погоди, руху суден і плавзасобів, що перебувають біля борту судна?

Слід звернути увагу на необхідність достатньої системи кранців. Судно повинно міцно стояти на швартовах. Руху судна, що стоїть біля пірсу або причалу, треба запобігати шляхом підтримання швартовів у туго натягнутому стані. Крім того, слід звертати увагу на рух судна, що викликається припливами, течіями або суднами, які проходять поруч, а також виконуваними операціями.

Сталеві троси та рослинні канати не повинні використовуватися разом в одному і тому самому напрямку через відмінності в їх еластичності.

3. Чи може судно в будь-який час відійти від причалу в разі аварійної ситуації?

Судно повинно мати змогу на першу вимогу представника термінала рухатися своїм ходом, крім випадків, коли з представником термінала чи капітаном порту досягнуто домовленості про те, що судно буде позбавлене можливості рухатися.

Відходу судна від причалу на першу вимогу в аварійній ситуації може перешкоджати ряд факторів, таких як: відплив, надмірні диферент або осадка, відсутність буксирів, неможливість плавання вночі, неможливість запустити двигун тощо. Як представники судна, так і працівники термінала повинні бути поінформовані про наявність будь-якого з цих факторів, щоб у разі потреби можна було вжити додаткових заходів безпеки.

Метод, який передбачається застосовувати для будь-якого аварійного відшвартування, має бути погоджено з урахуванням можливої пов’язаної з цим небезпеки. Якщо для аварійного буксирування потрібні троси, їх розташування і метод кріплення повинні бути погоджені.

4. Чи є безпечний прохід між судном і причалом?

Засіб, що забезпечує прохід між судном і причалом, має бути безпечним, відповідати вимогам законодавства і може бути наданий як судном, так і терміналом. Він повинен складатися з відповідного перехідного містка або забортного трапа з розташованою під ним запобіжною сіткою, закріпленою належним чином. Устаткування, що забезпечує прохід, потребує обслуговування, оскільки воно може бути пошкоджено внаслідок зміни висоти та осадки. Представники судна і термінала повинні погодити перелік осіб, відповідальних за обслуговування устаткування, що забезпечує прохід, і цей перелік має бути вказано в переліку контрольних перевірок.

Перехідний місток повинен розміщуватися таким чином, щоб він не перебував під траєкторією переміщення вантажу, що завантажується або вивантажується. У темний час доби він повинен бути добре освітлений. На судні поблизу перехідного містка або забортного трапа повинен розміщуватися рятувальний круг із кидальний кінцем.

5. Чи діє між судном і терміналом узгоджена система зв’язку?

Зв’язок між відповідальною особою командного складу на судні та відповідальною особою на березі повинен підтримуватися найефективнішим способом. Обрана система зв’язку, мова, яка буде використовуватися, необхідні номери телефонів та/або канали радіозв’язку повинні бути вказані в переліку контрольних перевірок.

6. Чи встановлено чітко осіб для зв’язку під час виконання операцій?

Персонал, що здійснює управління на судні та в терміналі, повинен підтримувати ефективний зв’язок один з одним, а також зі своїми керівниками. У переліку контрольних перевірок має бути вказано імена цих керівників і в разі потреби місце, де з ними може бути встановлено контакт.

Під час виконання операцій слід вживати всіх можливих заходів, щоб запобігти розвитку небезпечних ситуацій, але в разі їх виникнення найважливіше значення для їх ліквідації може мати належний зв’язок і поінформованість про осіб, які мають належні повноваження.

7. Чи достатньою є чисельність членів екіпажу на судні та персоналу в терміналі на випадок виникнення аварійної ситуації?

Важливо, щоб на судні та в терміналі протягом усього часу стоянки судна було достатньо персоналу для ліквідації аварійної ситуації.

Сигнали, які використовуються в разі аварійної ситуації, що виникла на березі або судні, повинні бути зрозумілими всьому персоналу, залученому до виконання вантажних операцій.

8. Якщо повідомлялося про бункерні операції, чи були вони узгоджені?

Повинно бути визначено особу на судні, відповідальну за бункерування, а також час, метод доставки (шлангом з берега, баржею-бункерувальником тощо) і місце, у якому здійснюється приймання палива на судні. Навантаження палива повинно координуватися з вантажною операцією. Відповідальна посадова особа термінала має надати згоду на виконання процедури бункерування.

9. Якщо повідомлялося про заплановані ремонтні роботи на пристані або судні під час його стоянки біля причалу, чи були вони узгоджені належним чином?

Вогневі роботи, включаючи зварювання, випалювання або використання відкритого вогню, як на судні, так і на причалі, можуть вимагати дозволу на їх виконання. Виконання робіт на палубі, які можуть заважати роботі з вантажем, підлягає координації.

Виконання вантажних операцій на комбінованих суднах потребує наявності свідоцтва щодо дегазації (що охоплює трубопроводи та насоси), яке видав береговий фахівець-хімік, призначений портовим оператором або адміністрацією морського порту.

10. Чи була погоджена процедура щодо звітування та реєстрації пошкоджень і збитків, завданих під час операцій з вантажем?

У важких умовах експлуатації судно може отримати пошкодження. До початку виконання вантажних операцій має бути узгоджено процедуру реєстрації таких ушкоджень. Сукупність невеликих пошкоджень сталевих конструкцій може викликати значну втрату міцності судна, тому важливо врахувати таку інформацію з метою проведення невідкладного ремонту.

11. Чи отримав представник судна копії Обов’язкових постанов та Зводу звичаїв, включаючи вимоги щодо безпеки та запобігання забрудненню довкілля та детальні відомості про аварійні служби?

Зазвичай агент передає на судно велику кількість інформації. Після прибуття судна йому має бути передано інформаційний лист, що містить, зокрема, усі відомості про місцеві правила, які регулюють здавання водяного баласту і промивальної води з трюмів.

12. Чи передав вантажовідправник капітану судна інформацію про властивості вантажу відповідно до вимог глави VI Конвенції СОЛАС?

Вантажовідправник повинен інформувати капітана судна про тип вантажу, розмір часток, кількість, яка повинна бути завантажена, ПНО та вміст вологи у вантажі.

Капітана судна має бути поінформовано про всі матеріали, які можуть забруднити вантаж, що перевантажується, або вступити з ним у реакцію. Крім того, необхідно забезпечити, щоб у вантажних приміщеннях судна не було таких матеріалів.

13. Чи безпечною є атмосфера в трюмах і закритих приміщеннях, до яких може знадобитися доступ, чи виявлено вантажі, які зазнали проведення фумігації, та чи узгодили представники судна і термінала необхідність контролю атмосфери?

Корозія сталевих конструкцій або характеристики вантажу можуть спричинити утворення небезпечної атмосфери.

Слід звернути увагу на зниження вмісту кисню у вантажних приміщеннях, вплив фумігації або властивостей вантажу, який підлягає вивантаженню, або вантажу, що перебуває в береговому бункері до навантаження, звідки газ може надходити на судно разом із вантажем, про що представника судна не було попереджено, а також витікання отруйних або вибухових газів із сусідніх вантажних приміщень чи інших приміщень.

14. Чи передано представникам судна/термінала дані щодо продуктивності та обмежень стосовно переміщення кожного навантажувального/ розвантажувального пристрою?

Обидві сторони повинні узгодити кількість призначених для використання навантажувальних або розвантажувальних пристроїв та їх характеристики. Узгоджена максимальна швидкість переміщення вантажу для кожного навантажувального розвантажувального пристрою повинна бути вказана в переліку контрольних перевірок.

Крім того, має бути вказано інформацію про обмеження щодо переміщення навантажувального або розвантажувального обладнання, яка є необхідною під час планування вантажних операцій на причалах, у яких судно має переміщатися з одного положення в інше в ході навантаження.

Слід перевіряти, щоб обладнання, яке використовується, перебувало в справному стані та не було забруднене залишками попередніх вантажів, і перевіряти точність пристроїв для зважування.

15. Чи розрахований план навантаження або вивантаження для всіх етапів навантаження/дебаластування або вивантаження/баластування?

Командний склад судна повинен у разі можливості підготувати такий план до прибуття в порт. У зв’язку з цим представник термінала повинен надати командному складу судна на його запит усю інформацію, необхідну для підготовки цього плану. Для суден, які потребують розрахунків поздовжньої міцності, план повинен враховувати всі допустимі максимальні значення сил, що вигинають, і сил, які діють на конструкцію корпусу.

План підлягає погодженню з представником термінала. Копія плану має бути передана портовому оператору для використання. Усі вахтові особи командного складу судна та керівники в терміналі повинні мати доступ до копії плану. Ніякі відхилення від плану не допускаються без згоди з капітаном судна.

Відповідно до правила VI/7 Конвенції СОЛАС копія плану повинна передаватися на зберігання до СКМП. У переліку контрольних перевірок повинна бути вказана особа, яка отримала план.

16. Чи чітко вказані в плані навантаження або вивантаження трюми, які підлягають обробці, із зазначенням послідовності роботи, типу та кількості вантажу, який повинен щоразу переміщатися під час обробки трюму?

Необхідна інформація повинна надаватися за формою, наведеною в додатку 6 до цих Правил.

17. Чи обговорювалася необхідність штивки вантажу в трюмах і чи узгоджено її метод та обсяг?

Під час застосування різних методів штивки використовуються навантажувальні рукави, бульдозери, фронтальні навантажувачі, напрямні лопаті, машинки для штивки або ручна штивка. Обсяг штивки залежить від характеру вантажу та повинен відповідати вимогам IMDG Code.

18. Чи досягнуто взаєморозуміння та згоди між представниками судна і термінала щодо того, що в разі неузгодженості між програмою баластних операцій і ходом виконання вантажних операцій може виникнути потреба в призупиненні вантажних операцій до моменту введення баластної операції в потрібний режим?

Навантаження або вивантаження вантажу по можливості слід здійснювати без зупинок. Якщо синхронність між вантажними і баластними операціями порушиться, капітан судна має дати доручення про зупинення обробки вантажу, для того щоб уникнути можливості випадкового виникнення надмірних напружень у конструкції судна.

У плані вантажних операцій необхідно вказувати точки контролю вантажу, за допомогою яких можна відстежувати синхронність виконання вантажних і баластних операцій.

Якщо максимальна швидкість, за якої судно може безпечно приймати вантаж, менша, ніж продуктивність вантажно-розвантажувальних пристроїв термінала, необхідно домовитися про перерви в процесі переміщення вантажу або про зниження продуктивності експлуатації обладнання термінала.

19. Чи отримав представник судна роз’яснення та чи погодився з передбачуваними процедурами видалення з трюмів залишків вантажу в процесі розвантаження?

Необхідно проявляти обережність під час використання бульдозерів, фронтальних навантажувачів або пневматичних/гідравлічних відбійних молотків для розрихлення вантажу, оскільки внаслідок неправильних операцій можуть пошкодитися або деформуватися сталеві конструкції судна. Попередня домовленість щодо необхідності та передбачуваного методу виконання цієї роботи, а також належне спостереження з боку операторів дасть змогу уникнути пред’явлення вимог про відшкодування шкоди або ослаблення конструкції судна.

20. Чи встановлено та погоджено процедури проведення остаточного діфферентування судна, що завантажується?

Кількість вантажу, що пропонується на початку навантаження для діфферентування судна, може бути попередньою і не має великого значення. Водночас важливо забезпечити обов’язкове врахування цієї вимоги. Фактична кількість вантажу, який має бути використано для досягнення остаточного діфферентування судна, залежатиме від узятих безпосередньо перед цим показань осадки. Відповідна особа командного складу судна повинна бути поінформована про кількість вантажу на конвеєрній системі, оскільки вона може виявитися більша за кількість, що підлягає завантаженню. Кількість вантажу має бути вказано в переліку контрольних перевірок.

21. Чи поінформовано представника термінала про час, необхідний для підготовки судна до виходу в море після завершення вантажних робіт?

Процедура кріплення вантажу для перевезення морем потребує ретельного виконання. У міру завершення обробки вантажних приміщень люки повинні задраюватися, щоб після виконання всіх вантажних робіт залишалося закрити лише один або два люки.

Сучасні глибоководні термінали для великих суден можуть мати невелику відстань до виходу у відкрите море. Час, необхідний для задраювання люків, може змінюватися залежно від часу доби, пори року, погоди.

Необхідно завчасно інформувати представників термінала про потребу додаткового часу.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_