

APPROVED BY

General Director of
PRIMORSK TRADE PORT LLC
[Signature] Matvienko



2008

CONCURRED BY

President LOCCI



[Signature] R.F. Ismagilov

2008

REGULATIONS AND INFORMATION OF PRIMORSK OIL TERMINAL (THE PORT OF PRIMORSK)

CONCURRED BY

the Harbour Master of the port of
Primorsk



[Signature] A.E. Surikov

«23» *[Signature]* 2008

Primorsk
2008

СОДЕРЖАНИЕ CONTENTS

PREAMBLE.....	6
GENERAL REQUIREMENTS	7
I. DEFINITIONS.....	8
1.1 THE COMPANY (THE TERMINAL).....	8
1.2 LOADING MASTER.....	8
1.3 CARGO OFFICER.....	8
1.4 MANUAL FIRE WARNING BUTTON	8
II. PRE-ARRIVAL INFORMATION	9
III. TERMINAL DESCRIPTION	11
3.1 ANCHORAGES.....	11
3.2 PILOTAGE	11
3.3 TUGBOAT ASSISTANCE.....	11
3.4 BALLAST ON BOARD	12
3.5 BERTHS' DESCRIPTION	12
IV. MOORING OPERATIONS.....	13
4.1 REQUIREMENTS FOR MOORING LINES AND GANGWAYS.....	13
4.2 VESSELS ALONGSIDE	13
V. SAFETY INSPECTIONS	14
5.1 VETTING AND SAFETY INSPECTIONS	14
5.2 MEASURES FOR VESSEL'S SECURITY	14
5.3 TANKS INSPECTION	14
VI. SAFETY REQUIREMENTS.....	15
6.1 FIRE EMERGENCY PROCEDURES	15
6.2 FIRE-FIGHTING READINESS.....	15
6.3 FIRE WIRES.....	16
6.4 ESCAPE ROUTES.....	16
6.5 EMERGENCY SHUTDOWN PROCEDURE	16
6.6 SMOKING AND CONSUMPTION OF ALCOHOL.....	16
6.7 PORTS AND DOORS	17
6.8 WARNING NOTICES.....	17
6.9 PORTABLE RADIOS, NAKED LIGHTS, FLASH LIGHTS, TELEPHONES, ELECTRICAL EQUIPMENT, ETC.	17
6.10 THE MAIN TRANSMITTING ANTENNAS AND RADARS	17
6.11 PRECAUTIONS AGAINST SPARKS.....	18
6.12 ELECTRICAL STORMS AND POWER FAILURE.....	18
6.13 ACCESS TO BERTHS	18
VII. OIL POLLUTION PREVENTING	19
7.1 RESPONSIBILITY.....	19
7.2 PRECAUTIONS BEFORE AND DURING CARGO OPERATIONS	19
7.3 FENCE BOOM	20
7.4 BILGE WATER.....	20
7.5 AIR EMISSIONS	20
7.6 GARBAGE.....	20
7.7 LIGHTING.....	21
VIII. CARGO OPERATIONS	21
8.1 PRE-LOADING MEETING	21
8.2 CARGO OPERATIONS	22
8.3 INERT GAS SYSTEM	22
8.4 CALM WIND.....	22

8.5 MANIFOLDS AND CARGO ARMS.....	22
8.6 BUNKERING	23
8.7 LAYTIME	23
8.8 OPERATIONS IN SUBZERO TEMPERATURE CONDITIONS. COLD WEATHER.....	23
IX. VESSEL ALONGSIDE	25
9.1 WEATHER CONDITIONS	25
9.2 READINESS TO MOVE UNDER OWN POWER, REPAIRS	25
9.3 UNMOORING.....	26
9.4 WORK ON A VESSEL AT A BERTH OR ON A BERTH.....	26
9.5 VESSEL'S STORES HANDLING.....	26
9.6 DIVERS.....	26
X. COMMUNICATIONS.....	26

ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES

APPENDIX 1	28
A LETTER TO THE MASTER OF A TANKER AT PRIMORSK TRADE PORT LLC	
APPENDIX 2	33
FIRE NOTICE	
APPENDIX 3	35
SHIP/ SHORE SAFETY CHECK LIST	
APPENDIX 4	42
A MOORING PLAN FOR HANDLING OPERATIONS AT PRIMORSK TRADE PORT LLC	
APPENDIX 5	43
AN AGREEMENT ON CARGO HANDLING OPERATIONS	
APPENDIX 6	46
BALLAST WATER DECLARATION	
APPENDIX 7	47
VESSEL'S REPAIRS ORDER	
APPENDIX 8	48
A RECEIPT FOR PORTABLE RADIO	
APPENDIX 9	49
LIST OF PHONE NUMBERS/VHF CHANNELS AND EMERGENCY SIGNALS	

APPENDIX 10	50
A RECEIPT FOR THE REGULATIONS	
APPENDIX 11	51
PLAN OF LOADING	
APPENDIX 12	52
MATERIAL SAFETY DATA SHEET REBCO	
APPENDIX 13	54
NOTIFICATION	
APPENDIX 14	55
CERTIFICATE OF THE VESSEL'S VALVES SEALING	
APPENDIX 15	56
CARGO CALCULATIONS SUMMARY	
APPENDIX 16	57
PLAN OF TERMINAL (ESCAPE ROUTES)	

PREAMBLE

Safe operation is proclaimed by Primorsk Trade Port LLC to be the keystone to success in its activities.

Primorsk Trade Port LLC (hereinafter – the Company or the Terminal) adopts its safety policy principles in the light of the current experience gained by other terminals. Due regard is given to OCIMF standards, international conventions and national legislation related to ensuring safety of cargo operations and pollution prevention.

This document deals with the regulations reflecting the Company's practice in providing services. These regulations supplement the Statutory Regulations of Primorsk Trade Port to set safety performance and environmental protection targets against specific peculiarities of the Terminal.

This document contains all relevant port information and essential requirements for safe operations to be carried out while a vessel is berthed at Primorsk Trade Port.

We would appreciate your full co-operation during your stay at our Terminal and you are kindly requested to pay particular attention to matters concerning safety and environmental protection.

GENERAL REQUIREMENTS

The Company accepts tankers for handling at the Terminal on the understanding that the tanker will be able to comply with the relevant international conventions, national legislation in the area of merchant shipping and with the Statutory Regulations mentioned above.

THERE IS A MINIMUM REQUIREMENT AT THIS TERMINAL THAT THE VESSEL COMPLIES AT ALL TIMES AND IN ALL RESPECTS WITH THE LATEST EDITION OF THE INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS & TERMINAL (the ISGOTT)

The Company shall reserve the right to inspect the tanker to ensure its compliance with international and national standards or requirements, and with the recommendations of the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals, the latest edition. Such inspections may be carried out on vessels already berthed at a berth or positioned at anchor whilst awaiting berthing at any time.

If a pilot expresses doubt whether the vessel complies with these regulations, the Port Authorities and/or the Company's representatives may request that the vessel be bound for the anchorage and inspected.

The Company reserves the right to suspend berthing for disregard of these regulations. The Company shall not be liable for any costs of queue. Any charges incurred as a result of a delay in berthing shall be for the vessel's account.

The Company shall have the right to make a preliminary decision on the expediency of accepting the tanker for handling at its berth, taking into account the results of the previous inspections or any other reliable information, and to notify the vessel's owner and/or the charterer about its decision, if necessary.

Priorities for berthing shall be determined in accordance with the plan for working vessels in the port of Primorsk.

The Company reserves the right to suspend operations and require the removal of any vessel from the berth for:

- Flagrant or continued disregard of these regulations;
- Defects in vessel, equipment, manning or operations which in the reasonable opinion of the Company present a hazard to the Company's, premises, personnel or operations;
- Operational performance (appropriate to the type of vessel and operation) that fails to utilize satisfactorily the available Terminal facilities and thereby, in the reasonable opinion of the Company's operations, constitutes an unacceptable constraint on the Company's operations;
- Non-compliance with the ISGOTT, whether prior to, during or after cargo operations.

The Company shall not be liable for any costs incurred by a vessel, its Owner, Chatterers or Agents as a result of a refusal to load/discharge all or part of a nominated shipment, delay to or suspension of loading/discharging, or a refusal to fulfill the requirement to vacate the berth arising from these regulations.

The Company reserves the right to monitor the loading of any vessel to ensure compliance with international regulations, conventions and national legislation and to notify the appropriate authority in the event of contravention.

Any charges incurred as a result of overloading and subsequent correction shall be for the vessel's account.

I. DEFINITIONS

1.1 THE COMPANY (THE TERMINAL)

— Primorsk Trade Port LLC. This is an operator performing cargo handling operations at Primorsk Oil Terminal.

1.2 LOADING MASTER

— a responsible representative of the Terminal having overall charge of cargo operations on the part of the Terminal. The Loading Master is present in the territory of the Terminal to co-ordinate cargo operations with the vessel's Administration. In case of emergency, the Loading Master will ensure co-ordination between the vessel and shore personnel and will present on board the vessel, if necessary.

1.3 CARGO OFFICER

— an officer designated by the Master to be in overall safety control of cargo operations carried out aboard the tanker. The Cargo Officer will maintain communications with the Loading Master and a relief dispatcher throughout cargo operations and will ensure the compliance of cargo operations with these regulations and the Loading Master's instructions.

1.4 MANUAL FIRE WARNING BUTTON

— a button positioned in the vicinity of the vessel's gangway. If an emergency such as oil spillage and/or fire is to be encountered, pushing the button will activate the terminal fire-protection system and cargo arms disconnection. The Loading Master shall be informed about the emergency soonest, and the personnel shall take immediate response actions according to his instructions.

II. PRE-ARRIVAL INFORMATION

All tankers shall provide the Agent with advance information on the tanker arrival at the Terminal either 7 days before the tanker arrives at the Terminal or as soon as the tanker departs from the previous port of call. Later on, information on ETA at the Terminal and any deviations from advance information shall be given 96, 72, 48, 24 and 12 hours before the tanker arrives at the Terminal. Information on corrected ETA shall be given during the next 12 hours if a deviation from initial ETA is more than 2 hours.

Advance information shall include the following:

- Name of vessel.
- Flag and port of registry.
- Name of Owner.
- Name of Charterer.
- Name of Master.
- IMO number.
- Call sign.
- Date of build.
- Vessel's ice class.
- Gross register tonnage.
- Net register tonnage.
- Summer deadweight (in metric tons).
- Name of the previous cargo.
- Expected fore and aft drafts on arrival.
- Expected fore and aft drafts and on departure.
- Expected deadweight and displacement on departure.
- Length Overall, beam (extreme) and freeboard.
- Main engine power.
- Design or structural criteria (double hull tanker, double side, double bottom).
- ETA at a place of pilot's embarkation.
- INMARSAT No., E-mail.
- Previous ports of call (name and location either of the last five ports or, in case of nearly voyages, of the ports called at during the previous month), dates of call.
- Height of cargo valves above the waterline in ballast.
- Height of cargo valves above the waterline whilst fully laden.
- Distance from vessel's bow to manifold centre.
- Distance between manifold flanges.
- Distance from the faces of the flanges of the vessel's inlet branches to the vessel's side.
- Height of manifold above dip tray.
- Size of manifold connections.
- Number and size of reducers.
- Thickness of the flanges of the vessel's inlet branches.
- Number of segregated ballast tanks.
- Number of tanks containing segregated ballast.

- Quantity of ballast in tons upon arrival.
- Place of ballast loading/changeover.
- Availability of a Ballast Water Declaration Form completed in accordance with the IMO recommendations.
- Ballast system capacity and expected duration of ballast discharge concurrently with cargo loading.
- Confirmation that the vessel's tanks have been inerted and the system is ready to start.
- Initial loading plan.
- Maximum loading rate (for R.E.B.C.O.);
- Possibility of discharging the ballast from vessel's port side/starboard side.
- Name of Ship's Agent.
- Name of P&I insurer providing security in respect of liability for oil pollution damage.
- Advice on seaworthiness restrictions and/or other limitations to be taken into account.
- Level of security in accordance with the International Ship and Port Facility Security Code (hereinafter – the ISPS Code).

Subsequent information shall only include the corrected ETA, other changes in the advance information and any inquiries about information concerning due organization of a vessel's stay/handling at the Terminal.

The Master can also make request for additional information through his Agent and/or the Terminal's Dispatcher.

III. TERMINAL DESCRIPTION

3.1 ANCHORAGES

The Terminal is located 2.5 miles south of the town of Primorsk, in the eastern part of the Gulf of Finland which includes the southern part of the Proliv Byerkezund therein. At the Port approaches, the following anchorages are available: Anchorage No.16 bounded by the island of Gogland (ostrov Gogland), anchorage no.10 bounded by the island of Seskar (ostrov Seskar). In the harborage area, anchorages nos.6 and 6a are available.

3.2 PILOTAGE

For all tankers bounded for and departed from the port of Primorsk pilotage is compulsory:

- within a section of the Bol'shoy Korabel'ny fairway - from buoy No.6 up to Precautionary area No.350 inclusive,
- on the Primorsky fairway No.5A - from Precautionary area No.350 (or from anchorage area No.10 - in this case Pilot is to be embarked in the anchorage point) up to berth,
- and also on recommended routes of icebreaking assistance No.1 and No.2.

Navigation of tankers to anchorage area No.10 from buoy No.6 of the Bol'shoy Korabel'ny fairway up to an anchor position can be carried out independently without Pilot.

The Pilot shall inform the Terminal Dispatcher and Inspection of the Port State Control (hereinafter – the IPSC) about all defects and drifting of the navigation equipment.

3.3 TUGBOAT ASSISTANCE

Towing support is compulsory in the water area of the port. Towing tankers is compulsory in zone no.3 of the Primorskiy Fairway. A towing escort established in this zone is to proceed from buoys nos.3 and 4.

At least three tugs are to be used to assist a vessel in mooring. The tugs number shall be determined by the master in consultation with the pilot and the Terminal Dispatcher, taking into account the weather conditions and the size of the vessel. For mooring alongside the berth, the tug lines shall be used.

The tugs available vary in bollard pull from 40 to 65 tons. All of them are provided with foam fire-fighting equipment.

The following table is indicative of the tugboats characteristics.

Tug Name	BHP	Propulsion	Bollard Pull, tons
Askold	5440	Azimuth stern drive	65
Ryurik	5440	Azimuth stern drive	65
Rusich	3550	Azimuth stern drive	40
Skif	3550	Azimuth stern drive	40
Vyatich	3550	Azimuth stern drive	40

3.4 BALLAST ON BOARD

A vessel shall have on board a sufficient quantity of ballast to ensure safe maneuvering, mooring and anchorage at the terminal throughout cargo operations.

The discharge of segregated ballast shall be permitted on condition that:

- this ballast has been loaded while in the Baltic Sea or North Sea or in the open sea on approach to the Baltic Sea during ballast change over at a depth of at least 1,000 m;
- the oil content of this ballast does not exceed 0.05 mg/l;
- the content of noxious substances, including radioactive substances, microorganisms and pathogens, does not exceed standard indicators;
- permission to discharge segregated ballast has been granted by the Loading Master.

The vessel's master shall be responsible for ballast discharge.

3.5 BERTHS' DESCRIPTION

At the Terminal, two jetties are available. Of these two jetties, the former is T-shaped and fitted with two piled berths nos. 1 and 2, having a length of 367.6 m each, and the latter is Γ-shaped and fitted with two piled berths nos. 3 and 4, having a length of 385 m each.

Acceptance criteria for tankers at berths nos. 1 and 2:

- LOA – 307 m, beam (extreme) – 55 m, draft – 15.85 m;
- the maximum height of cargo valves above the waterline — 15.75 m;
- the minimum height of cargo valves above the waterline — 5.0 m;
- space between the centres of the flanges of the vessel's inlet branches — from 1.7 to 3.0 m;
- distance from the faces of the flanges of the vessel's inlet branches to the vessel's side — from 3.5 to 5.0 m;
- diameter of the flanges of the vessel's inlet branches — 16" ANSI;
- thickness of the flanges of the vessel's inlet branches — at least 30 mm;
- width of the working platform under the flanges of the vessel's inlet branches — at least 1 m;
- height of flanges above working platform (deck area) — from 0.6 to 1.3 m;
- the maximum loading rate — 12,000 m³/h;
- the minimum loading rate — 800 m³/h.

Acceptance criteria for tankers at berths nos. 3 and 4:

- LOA – 307 m, beam (extreme) – 55 m, draft – 15.85 m;
- the maximum height of cargo valves above the waterline — 19.5 m;
- the minimum height of cargo valves above the waterline — 4.0 m;
- space between the centers of the flanges of the vessel's inlet branches — from 1.7 to 3.0 m;
- distance from the faces of the flanges of the vessel's inlet branches to the vessel's side — from 3.5 to 5.0 m;
- diameter of the flanges of the vessel's inlet branches — 16" ANSI;
- thickness of the flanges of the vessel's inlet branches — at least 30 mm;
- width of working platform (deck area) under the flanges of the vessel's inlet branches — at least 1 m;
- height of flanges above working platform (deck area) — from 0.6 to 1.3 m;
- the maximum loading rate — 12,000 m³/h;
- the minimum loading rate — 800 m³/h.
- a vessel is to be moored with her port side to berth nos. 1, 2 or 3, or with her starboard side to berth no.4.

The personnel on berths Nos. 1,2,3,4 is to be relieved at 08.30 LT and 20.30 LT.

IV. MOORING OPERATIONS

THE MAXIMUM ALLOWABLE SPEED OF APPROACH TO THE BERTH SHALL BE 5 CM/SEC. WHILE APPROACHING, THE VESSEL SHALL MAKE PARALLEL CONTACT WITH THE BERTH. ON CLOSER APPROACH, AT ABOUT 20-25 METRES DURING ICE-FREE PERIOD, MOORING LINES SHALL BE TENDERED TO ADJUST THE VESSEL'S POSITION.

4.1 REQUIREMENTS FOR MOORING LINES AND GANGWAYS

The minimum number of the vessel's moorings lines to be given to berths nos.1, 2, 3 or 4 shall be as follows:

- on the forward quarter: 4 head ropes, 2 forward breast ropes and 2 springs;
- on the after quarter: 4 stern ropes, 2 after breast ropes and 2 springs;
- on the off-side bow and stern: towing off wires' ends fitted with plaited eyes shall be made fast as appropriate with their eyes run out and maintained at the waterline.

The synthetic tails on wire ropes are definitely not older than 18 months and tails should not be longer than 11m.

While the vessel is at a berth, it shall be ensured that:

- fenders and mooring equipment will be made ready for immediate use throughout the vessel's stay at the terminal;
- an effective watch will be maintained to monitor the vessel's moorings lines;
- the mooring lines given to the Terminal berth will be fitted with special rat guards;
- the maximum range of the vessel's movement alongside will be ± 1.0 m, while lateral movement of the vessel will be prevented.
- the vessel's gangway shall be provided with passing rails on either side and effective safety net. It shall be electrically isolated and well lit, and the difference in level between the tanker's deck and the gangway shall not exceed the specified limit.

If the vessel's movement results in excessive operating envelope of the cargo arms or if the watch on the vessel's condition is not effective, the Terminal shall have the right to abort cargo operations and require tugs to assist in holding the vessel during berthing. Any time losses inflicted by, and any charges incurred due to, such circumstances shall be for the vessel's account.

4.2 VESSELS ALONGSIDE

At the petroleum berths, berthing of tankers in line shall be carried out. Mooring of servicing vessels alongside the tanker shall be carried out at the servicing vessel's request as agreed with the Terminal Dispatcher, the IPSC and the tanker's master.

An effective wireless watch shall be maintained on the servicing vessels moored alongside the tanker, VHF channel 68, and these vessels shall always be prepared to unmoor as requested by the IPSC and the Terminal Dispatcher.

Trial run during preparations of the tanker's main engine for use shall only be carried out with prior agreement with the IPSC and Terminals Dispatcher.

While a vessel is at a petroleum berth, removal from service of power plant, steering gear or anchor gear shall be prohibited without agreement with the Company and written agreement with the Harbour Master. Maintenance and repair of the vessel's systems and equipment shall be prohibited. Testing of electrical equipment, including radars, radios and domestic electric appliances shall only be carried out in consultation with the Company's dispatcher.

Ballast water discharge openings on vessels alongside the terminal shall be fitted with guards against penetration of water on to the berth.

During loading, responsibility for the adequate holding of the vessel at the berth rests with the vessel's master. The vessel's Administration shall follow the Loading Master's instructions, if necessitated, for bringing up the vessel closer to the berth or picking up slacken moorings to prevent spontaneous disconnection of cargo arms and subsequent oil spillage.

V. SAFETY INSPECTIONS

5.1 VETTING AND SAFETY INSPECTIONS

Upon completion of Customs formalities, the Loading Master will go on board the tanker to check the tanker's readiness for cargo operations.

Upon completion of the inspection and exchange of information on all safety items, the specimen documents given in the Appendices to these regulations shall be completed and signed, as appropriate. An operational agreement between the Loading Master and the tanker's master shall cover loading plan.

If the tanker fails to observe any of the safety requirements to be followed, cargo operations shall not commence until the situation is rectified. Any time losses caused by such failure shall be for the vessel's account.

Throughout cargo operations, the Loading Master will make periodic inspections to ensure that the safety requirements will be fulfilled.

The Loading Master shall provide the vessel's Administration all necessary information on the safety precautions to be taken at the Terminal. The following documents shall be made available to the master:

- **A LETTER TO THE MASTER OF A TANKER AT PRIMORSK TRADE PORT LLC**
– (see Appendix 1).
- **FIRE NOTICE** – (see Appendix 2).
- **A COPY OF THE TERMINAL REGULATIONS AND INFORMATION OF PRIMORSK TRADE PORT LLC.**

The Company shall have the right to supply its own specialists or request for external services for the tanker inspection.

Tanker's personnel may be engaged in inspecting the vessel as well, if necessary.

5.2 MEASURES FOR VESSEL'S SECURITY

A vessel shall comply with the requirements of the ISPS Code. Upon arrival at the terminal, the Company's security officer shall have the right to board the tanker to co-ordinate with the vessel's Administration the conditions of the tanker's stay alongside the Terminal.

5.3 TANKS INSPECTION

Prior to, and upon completion of, cargo operations, the Company's representative will undertake gauging of all cargo tanks, fuel tanks and other containments, if necessary.

Dipping, ullaging and sampling shall be effected manually by the use of closed gauging systems.

VI. SAFETY REQUIREMENTS

6.1 FIRE EMERGENCY PROCEDURES

See the **FIRE NOTICE**, Appendix 2.

6.2 FIRE-FIGHTING READINESS.

Fire-Fighting Equipment on a tanker.

All tankers shall be provided with a fire water system with hydrants, fire hoses complete with couplings and jet/jet spray nozzles.. The fire main system should be pressurized or be capable of being pressurised at immediate notice. Fire hoses fitted with spray/jet nozzles shall be uncoiled and connected to the fire main on the main deck, one forward and one aft of the vessel's manifold. Where monitors are provided they should be pointed towards the manifold and be ready for immediate use. An International Ship/Shore connection shall be on the vessel's fire-main in the vicinity of the gangway and the fire fighting plan shall be available close to the gangway.

The vessel's firefighting equipment, including main and emergency fire pumps, shall be ready for immediate use

Two portable dry chemical extinguishers shall be positioned at a safe distance from the manifold.

Two fire hoses complete with water spray nozzles shall be laid out on the cargo deck, connected to the vessel's fire system and water tested if required by the Terminal representative.

All foam monitors shall be made ready for immediate use. Two foam monitors located at the vessel's manifold shall be pointed towards the shore cargo pipeline. A fire station and pollution control centres shall be arranged both on board the vessel and on the berth.

It shall be the master's responsibility that a sufficient number of personnel to deal with fire fighting and removal of the vessel from the berth, if required by the Terminal, be present on board throughout the vessel's stay alongside the berth.

The port fire safety will be ensured by the Administration of the Terminal and PCH-73 fire station, a state formation of the RF Emergency Situation Ministry, positioned in the tank farm territory.

Fire safety control of vessels alongside the terminal will be carried out by the port fire-control inspection, the IPSC inspector and the Company's representative.

When a fire emergency occurs in the port territory or on board the vessel, it shall be immediately reported to the harbour fire-fighting services by using appropriate telephone numbers (see Appendix 9), to the Terminal Dispatcher and to the IPSC.

Communications shall be established on VHF channels 67,68.

Approach to the Company's berths shall be prohibited if oxygen content in the tanker's cargo tanks exceeds 8%. Throughout the tanker's stay along the berth, the maximum oxygen content in the atmosphere of either of the cargo tanks shall be 8%. Alternatively, the Terminal shall have the right to abort operations and remove the tanker from the berth. All related expenditure shall be for the vessel's account.

Hot work on vessels alongside berths nos. 1, 2, 3, 4 shall be prohibited.

Hot work on anchorage no.6 shall only be performed after a written permit has been issued by the Harbour Master and the Company.

Smoking in the terminal territory is prohibited.

Persons violating the fire safety rules while in the port or on board vessels shall be fined as established by the RF legislation.

While at a berth, the current crew list, fire-fighting plan and cargo operations plan shall be available in a fire-resistant holder outside the superstructure.

Portable radios battery replacement on the open deck shall be prohibited.

Fire-Fighting Equipment on a berth.

For fire-fighting purposes, each berth is equipped with:

- a remote controlled water/foam monitor.
- water monitors on the berth,
- sufficient portable fire extinguishers and hoses,
- an international shore fire connection,
- a sprinkler system to protect the berth at ship's side

6.3 FIRE WIRES

Fire wires of adequate length shall be made fast on the off-shore side fore and aft. The wires' ends shall run out and shall be maintained 1m about the waterline throughout the vessel's stay at the berth so that they can be used by tugs when necessary. The Company shall have the right to fine the vessels for disregard of this requirement.

6.4 ESCAPE ROUTES

When a fire emergency occurs, an escape from the berths shall be made as follows:

- passing along the berth towards the shore;
- using the vessel's gangway to be made immediately available in the vicinity of outbound craft provided by the terminal and/or by the vessel.

6.5 EMERGENCY SHUTDOWN PROCEDURE

In case of spills, leakage, overflows, communication disturbances and sparking from the funnel, the vessel shall carry out the following procedures: sound the alarm and inform the Loading Master or push the manual fire warning button. Furthermore, the vessel shall follow the orders of the Loading Master.

The Loading Master is authorized to stop loading in case of insufficient supervision by the crew on the ship or when irregularities occur.

6.6 SMOKING AND CONSUMPTION OF ALCOHOL

The designated smoking places on a tanker shall be agreed between the master of the tanker and the Loading Master.

During the tanker stay at a berth, NO SMOKING warning shall be displayed in prominent places.

The use of matches and cigarette lighters on board and in the terminal must be prohibited, except in places where smoking is permitted.

Compliance with these requirements will be periodically controlled by a responsible representative of the Terminal.

Consumption of, and intoxication with, alcohol or narcotics, must be prohibited. To ensure compliance with this requirement, the personnel involved in cargo operations might be tested for

alcohol or narcotic intoxication by the responsible representatives of the Terminal. If a crew member involved in cargo handling and/or bunkering is apparently intoxicated, cargo handling and/or bunkering operations shall cease and shall not be resumed until appropriate measures are taken by the vessel's Administration. If a crew member on a jetty is revealed to be intoxicated, the terminal security officer shall arrest him, take a formal note of detention and call for an agent and an officer on duty who will remove the retained person to the vessel.

6.7 PORTS AND DOORS

On the vessel, all doors and ports which lead directly from the cargo deck to the accommodation and machinery spaces or which overlook the cargo deck at any level shall be kept closed.

6.8 WARNING NOTICES

Warning notices should at least state that:

- Unauthorized persons are not allowed to go on board;
- Visitors are required to show their identification;
- Mobile phones and other electronic equipment must be switched off;
- Smoking and naked lights are prohibited;
- Lighters and matches are prohibited to be carried on board.

6.9 PORTABLE RADIOS, NAKED LIGHTS, FLASH LIGHTS, TELEPHONES, ELECTRICAL EQUIPMENT, ETC.

All portable torches and other electrical equipment to be used on board shall be certified safe for use in explosive atmospheres. On berths, the main deck or in other places where accumulation of petroleum vapors may be encountered, the use of open lights, open fires, portable radio transceivers, photographic flash units, calculators, portable telephones, radio pagers, portable VHF radio stations, unapproved flash lights, torches, camera, TV sets or other equipment using batteries or accumulators of non-explosive design shall be prohibited.

In due time, the vessel's administration shall inform the crew on the use of portable radio and electrical equipment whilst at the terminal.

6.10 THE MAIN TRANSMITTING ANTENNAS AND RADARS

The main transmitting antennas shall be switched off and insulated throughout the vessel's stay at the berth.

While at a berth, the use of the vessel's radar stations shall be prohibited.

6.11 PRECAUTIONS AGAINST SPARKS

Connection and disconnection of cargo arms and the use on deck of sparking tools shall be prohibited.

Sootblowing and excessive steam formation shall be prevented.

In case of sparking from the funnel, actions shall be taken immediately to eliminate sparking, even if boilers or donkey engines have to be stopped. Otherwise, loading shall cease and shall not resume until remedial actions are taken.

6.12 ELECTRICAL STORMS AND POWER FAILURE

When an electrical storm or power failure are imminent at the terminal or on the tanker, all cargo and bunkering operations shall cease immediately and shall be resumed by agreement with the Loading Master.

6.13 ACCESS TO BERTHS

Access to the berths of any official vehicle shall be prohibited without a special written permit from the Terminal Authorities. All vehicles entering the berth shall be fitted with a spark — arresting system.

VII. OIL POLLUTION PREVENTING

7.1 RESPONSIBILITY

The master of the vessel shall be responsible for the actions taken against pollution of the water areas of the port and berths. Any charges incurred as a result of damage to the nature from pollution, spillages, fires, leaning-on, etc. shall be for the vessel's account.

The master of the vessel shall report an oil spill to the Loading Master without delay. All cargo operations must be stopped and resumed by agreement with the Loading Master.

7.2 PRECAUTIONS BEFORE AND DURING CARGO OPERATIONS

The Master shall ensure that:

- all deck scuppers will be secured;
- water accumulations will be removed from the main deck;
- discharge to the sea of water from deck will be prohibited during rain. Rain water shall be collected and transferred to a slop tank of the vessel;
- all vessel's cargo and bunker pipelines not in use will be blanked at the manifold, and the blanks bolted;
- a permanently fitted spill tank will be fitted under all vessel and the terminal manifold connections. Shall no permanent means be provided, drip trays will be placed under each connection;
- when not in use, sea and overboard discharge valves connected to the cargo and ballast systems will be securely closed, lashed and sealed;
- a watch equipped with communication means will be maintained on the off-shore side and at the cargo manifold area;
- a watch station equipped with means for removal of a spillage on deck will be arranged at the cargo manifold;
- no material will be thrown overboard from the vessel.
- any leakage or spillage must be reported immediately to the Loading Master.

Upon completion of cargo operations, all loading arms shall be drained before being disconnected.

7.3 FENCE BOOM

A floating guard boom will be provided by the Terminal during ice-free period, prior to commencement of cargo operations, taking into account the weather conditions. The boom provision will require the Harbour Master's authorization. The boom is a closed barrier put round the vessel, which is supplemented by the guard fitted permanently below the berth. In the event of the boom rupture, the vessel's Administration shall immediately inform the Loading Master of the incident, and prompt remedial actions shall be taken accordingly. During bunkering or any of subsidiary operations, both the tanker and the craft alongside the tanker will be provided with the fence boom.

7.4 BILGE WATER

The Terminal requires vessels' masters to submit prior request for the reception of bilge water, sludge or sewage water.

The quantity of bilge water, sewage water and sludge residues at the moment of departure shall not exceed 25 percentage of the total capacity of the tanks designated for such waters.

7.5 AIR EMISSIONS

The vessel's Administration shall fulfill the requirements of Annex VI of MARPOL 73/78. Any white or black smoking from the funnel, except steam, shall be prevented. The deck officer shall inform the engine room watch about any of such discharges, and prompt elimination actions shall be taken accordingly.

7.6 GARBAGE

Throughout the tanker's stay alongside the berth, the disposal into the sea of garbage, liquid and solid waste shall be prohibited.

The Terminal will receive food wastes, paper products and other wastes (plastic, glass, etc.) and all wastes contaminated with oil, solvent, enamel, etc. on condition that these wastes are collected and transferred to suitable receptacles, having a capacity of at least 0.05 m³, secured and marked, as appropriate.

Upon arrival at the Terminal, the master shall inform the Terminal of the presence on board of oily wastes to be discharged into the terminal reception facilities.

The Terminal can receive unsorted garbage to be sorted out at the terminal's reception facility. If this is the case, the Terminal will charge an extra fee for the garbage sorting out.

The Terminal will take on an obligation to ensure that garbage will be discharged into its reception facilities prior to the vessel's departure.

At the moment of departure, the quantity of garbage residues, if any, shall not exceed 25 percentage of the total capacity of the tanks designated for such residues.

7.7 LIGHTING

If cargo operations are carried out during darkness, lighting shall be arranged to cover the off-shore side of the vessel so that any leakage or spillage of oil on the water is detected.

VIII. CARGO OPERATIONS

8.1 PRE-LOADING MEETING

Prior to cargo operations, a meeting between the Loading Master and the cargo officer shall be arranged. During this meeting, cargo operations should be planned and agreed by both parties. In addition, the following items shall be agreed between both parties:

- emergency procedures;
- cargo operations stopping procedures;
- the nature of the cargo to be loaded;
- the sequence in which cargo tanks are to be loaded;
- the loading rate and pressure limits;
- the personnel responsible for cargo operations;
- the characteristics of the Terminal and facilities cargo equipment;
- critical stages of cargo operations;
- time of completion of cargo operations;
- spill control and reporting procedures;
- watch arrangement and provision of communication means.

Upon reaching an agreement on cargo operations, the following specimen documents shall be completed and signed by both parties:

- **AN AGREEMENT ON CARGO HANDLING OPERATIONS** — (see Appendix 5)
- **SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST** — (see Appendix 3);
- **BALLAST WATER DECLARATION** — (see Appendix 6).

If variations in the sequence in which cargo tanks are to be loaded become necessary, a mutual agreement in writing between the cargo officer and the Loading Master shall be concluded.

8.2 CARGO OPERATIONS

Cargoes shall be only loaded using closed operations procedures. Such loading shall be performed with cargo tanks manholes, sighting and ullage ports closed. Prior to, or upon completion of cargo operations, these ports shall also be kept closed, except one sighting port required to be opened for operational purposes. Opening of such port requires issuing the Loading Master's permission. The hole shall be kept opened for the minimum possible duration, and during this period inert gas within the tank shall be maintained at its minimum positive pressure.

8.2.1 TANK CLEANING AND TANK ENTRY

Tank cleaning operations are not allowed during the ship's stay alongside. No one should enter any cargo tank during the ship's stay alongside.

8.2.2 SHIP'S STABILITY AND OVERLOADING

The stresses on the hull of the vessel are not to exceed the maximum permissible level given by the builders and the vessel should have adequate stability to leave the berth at anytime.

The terminal reserves the right to monitor the loading of any vessel to ensure compliance with the International Load Line Regulations and to notify the appropriate authority in the event of contravention.

8.3 INERT GAS SYSTEM

In accordance with the SOLAS-74 requirements, any vessel shall ensure that her inert gas system, if fitted and used, will be in good working order throughout cargo operations.

8.4 CALM WIND

In still air conditions or at wind speeds below 3m/sec, cargo operations or any operation where flammable or toxic gases are being emitted into atmosphere shall be prohibited.

8.5 MANIFOLDS AND CARGO ARMS

Connection to, and disconnection from, the vessel's manifold of cargo arms shall be performed by the terminal personnel under the Loading Master's supervision. Ship's staffs have to prepare the appropriate manifold connections (removing blinds, mounting reducers, etc.).

Upon completion of cargo operations, the cargo arms shall be drained and disconnected.

A pipe section between the upper valve and the vessel's manifold shall be drained into the vessel's system.

The valves of the manifold shall be closed prior to the cargo arms disconnection.

Upon the cargo arms disconnection, the manifold shall be secured with blank flanges and fully bolted.

8.6 BUNKERING

Bunkering shall be performed at the Terminal berths in accordance with the Company's bunkering instructions and regulations for bunkering vessels at berths nos. 1-7.

Unless the Loading Master's permission has been granted, simultaneous bunkering and cargo handling shall be prohibited. A bunkering barge will normally be moored alongside the vessel prior to, or upon completion of, cargo operations. No mooring alongside shall be allowed whilst cargo operations until the Loading Master's approval obtained. If such an approval is obtained, cargo operations which has taken place shall cease and shall not be resumed until mooring of the fueller is accomplished. Spark-arresting systems fitted on the fueller exhaust tubes, and funnel flues shall be switched on while the fueller is remaining alongside the vessel. In case of sparking from the funnel or ash burning, bunkering and cargo operations shall be stopped without delay. Neither sampling nor ullaging operations shall be allowed in the vessel's cargo tanks during bunkering. The fueller cargo hoses shall be in good order, certified by the hose manufacturer as appropriate, marked as appropriate, and appropriate test reports shall be made available. The fueller master shall ensure that the performance characteristics of these hoses are not exceeded. During bunkering, the tanker and the barge shall comply with these regulations and the regulations for bunkering vessels at berths nos. 1-7. Appropriate control of bunkering shall be ensured by the vessel's Administration.

8.7 LAYTIME

Laytime shall be counted in accordance with the Procedure for Laytime Counting established at Primorsk Trade Port.

8.8 OPERATIONS IN SUBZERO TEMPERATURE CONDITIONS. COLD WEATHER

Before and/or during operations in subzero temperature conditions, it should be ensured that all appropriate precautions are being observed. Throughout the tanker's stay alongside the terminal, good working condition of all equipment should be ensured.

The Master is to ensure his vessel is adequately prepared in sub zero temperatures. He is to make best endeavours to inform all personnel prior to encountering cold weather conditions. Departmental heads are to implement specific cold weather precautions relevant to their areas of responsibility.

The scope of preparations will depend upon the type of vessel and the severity of the ambient conditions to be expected.

The following is a list of items to consider but is not meant to be all inclusive and personnel should review their own vessel carefully and take appropriate measures:

- Personnel should be provided with adequate winter clothing for work in sub zero temperatures.
- Exposed piping carrying fresh or sea water must be drained. If the fire line has to be kept pressurised then freezing should be prevented by a continuous bleeding overboard from a hydrant at each end of the line. Include also Bridge window washing system.
- Steam lines if not in use must be drained. Steam mooring winches should be rotated slowly continuously to avoid damage.
- Radiators for engines which may be exposed should be protected with anti freeze. Any preheating arrangements should be checked for operational status.
- All scuppers should be clear and dry. Similarly any cargo hatch cover drain channels should be clear and dry.
- Vessels heating systems must be checked and prepared for use.
- Consideration must be given to ballast water freezing. If taking ballast water in sub zero conditions care must be taken that any surface ice on the ballast water does not block vent pipes. Ballast tanks should not normally be filled to more than 90% capacity. Any ballast tank heating system provided is to be used. When loading in sub zero temperatures ballast tank heating coils should be drained and blown with air upon completion of deballasting each tank. When deballasting check ballast tank air vent pipes are not blocked with ice.
- On tankers, where relevant, inert gas system deck water seals and hydraulic breakers must be protected with anti freeze and/or heating coils used.
- The operation of P/V valves must be verified to ensure they are not stuck by ice. This should be done at least every hour during cargo operation. It is preferable that P/V valves are fitted with heating system.
- Deck air systems must be drained of water.
- Bilge wells must be dry.
- The vessel should have a procedure in place for navigation in ice in accordance with IMO recommendations.
- Lifeboat water-cooling systems must be treated with anti freeze. Low temperature diesel oil should be used for the lifeboat engines. Lifeboat engine preheating systems should be checked for operational status. When ordering diesel oil the pour point should be checked.
- Deck bunker lines (including those in duct keels or pipe tunnels) should be drained and clear to enable bunkers to be taken or transferred. Note bunker sounding may be unreliable due to high viscosity in cold weather conditions. Bunkering rates should be reduced accordingly. Bunker tank vents may be required to be steamed to keep them clear.
- Deck hydraulic systems should normally be kept running unless specifically designed for cold weather operation.
- Derricks and cranes should where possible be periodically moved, particularly if required for cargo operations.

- Wire rigging should be regreased and winter grade lubricants put in all deck and other vulnerable machinery.
- Mooring ropes should be kept dry and stored under cover.
- Fuel oil storage tank temperatures should be increased before the onset of cold weather.
- Sea chest steam injection lines should be operational.
- Engine cooling on internal tank circulating system to be checked and proven operational (in the event that sea chests become blocked with ice).
- Useful items to carry on board when operating in sub zero conditions include sand bags, wooden mallets (for de-icing), shovels and snow scrapers, window scrapers and de-icing fluid for bridge windows.
- ODME system must be drained and preserve from ice formation.
- Fire system on open decks should be drained but ready for immediate use.
- Safe walk away must be deiced or antiskid protected.
- Cargo valves and instrumentation should be deiced before cargo operations and ensure their operational condition.

IX. VESSEL ALONGSIDE

9.1 WEATHER CONDITIONS

If the wind speed is as high as 24.5 m/s, the Loading Master may consider it necessary to stop loading of the tanker. The decision to stop loading shall be discussed with, and approved by, the Terminal Dispatcher. If such a decision is made, the tanker shall be made ready for the quick release.

9.2 READINESS TO MOVE UNDER OWN POWER, REPAIRS

While the tanker is berthed at the Terminal, repairs or maintenance work which may immobilize the tanker shall be prohibited. In exceptional circumstances, such works may be carried out on Anchorage No. 6 by a written agreement with the Company (see Appendix 8) and consultation with the Harbour Master

While alongside the berth, manning of the vessel shall be sufficient to perform cargo operations and the quick release of the vessel when necessitated.

9.3 UNMOORING

Upon completion of cargo operations, the tanker shall be made ready to unberth at the Company representative's request. Leaving the Terminal shall be prohibited unless appropriate documents have been issued and official authorities permission granted. The documents can be issued at anchorage No. 6, if necessitated.

9.4 WORK ON A VESSEL AT A BERTH OR ON A BERTH

Painting, removing of rust, washing of the hull and superstructure, cleaning and blasting of the boilers shall be prohibited throughout the tanker's stay at the Terminal's berths.

While at a berth, the use of an off-design pneumatically operated equipment on the open deck shall be prohibited.

Hot work is prohibited on the vessel. Any other repair requires an appropriate work permit.

Operations shall be conducted in accordance with the requirements of the latest edition of the International Safety Guide for Oil tankers and Terminals.

9.5 VESSEL'S STORES HANDLING

Loading of the vessel's supplies and food stores from a berth onto the vessel shall require the Company's and Loading Master's authorization.

9.6 DIVERS

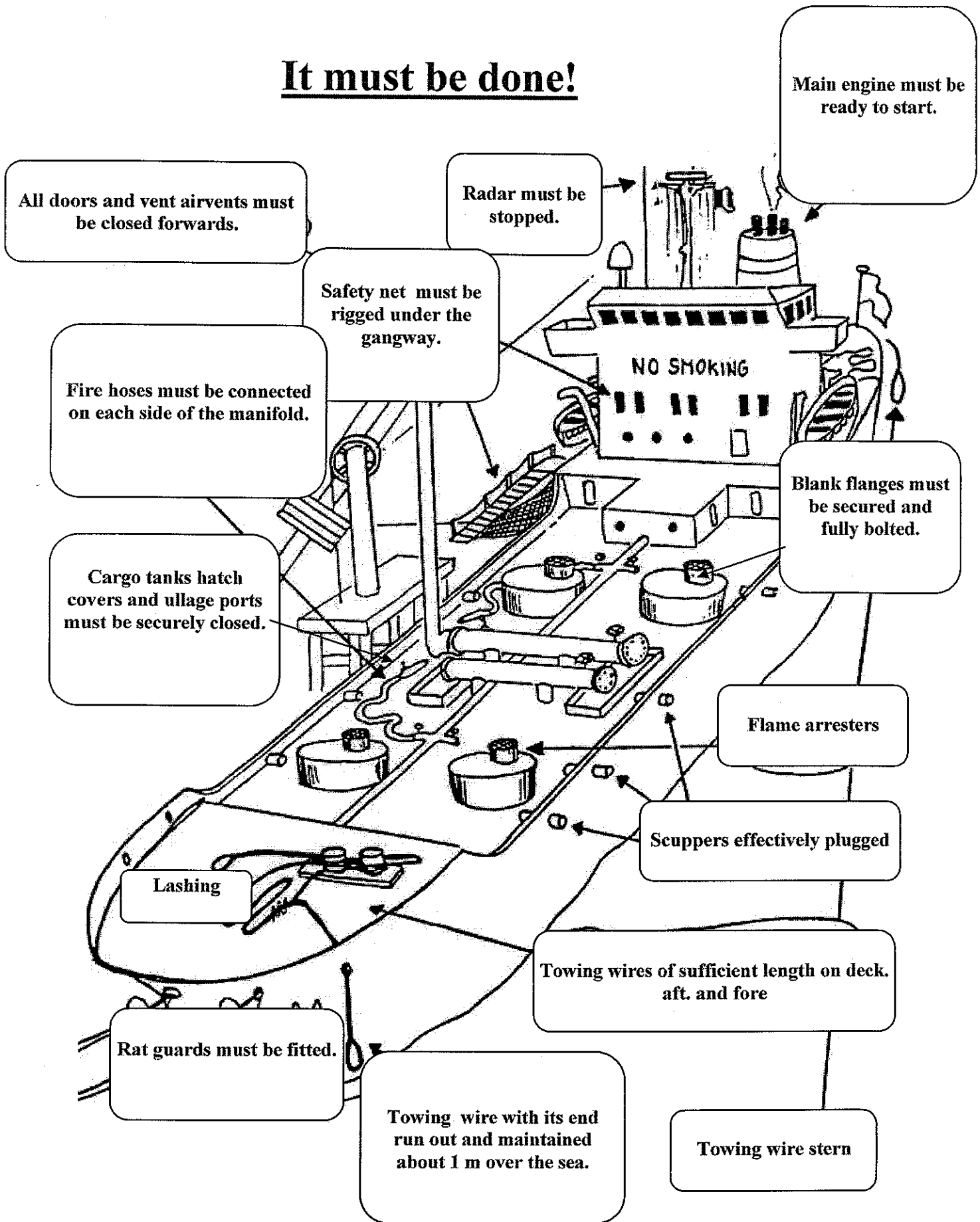
Divers shall only enter the waters in the immediate vicinity of the berth under the following conditions:

- the vessel's cathodic protection has been switched off;
- the Master, the Loading Master and the Port authority have been advised.

X. COMMUNICATIONS

Good communications between the vessel and the Terminal shall be established to exchange information on various aspects of operational activity, including cargo operations. For this purpose, VHF transceivers operating in a voice transmission mode will be made available. As an alternative, the Loading Master may be the first point of contact for the vessel. To ensure the safety of cargo operations, the deck officer and the cargo officer shall use the phone numbers and VHF channels indicated in Appendix 9. This Appendix lists the service numbers to be used for making contact with the authorized persons and services.

It must be done!



**A LETTER TO THE MASTER OF A TANKER AT
PRIMORSK TRADE PORT, LLC
ПИСЬМО КАПИТАНУ ТАНКЕРА, СТОЯЩЕГО У ПРИЧАЛА
ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**

to the Master of the tanker _____

Капитану танкера _____

Company _____

Компания _____

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operation whilst ship is at this Terminal rests jointly with you as Master of the ship, and with the Loading Master as Terminal representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full co-operation and understanding on the safety requirements set out in the Ship/Shore Safety Check-List which are based on safe practices.

We expect you and all under your command to adhere strictly to these requirements throughout you stay alongside this Terminal and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and co-operate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start operations, and from time to time thereafter, for our mutual safety, the Terminal's Loading Master, where appropriate together with a responsible Officer, will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety Check-List can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed we will not agree to operations commencing or, should they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any action on the part of our staff or by any equipment under our control you should demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY

Please acknowledge the receipt of this letter by countersigning and attached copy

Уважаемый господин капитан,

на Вас, как на Капитана данного судна, а также на Мастера по наливу Терминала возлагается ответственность за безопасное проведение операций в течении всего времени нахождения судна на Терминале. Поэтому, до того как начнутся работы, нам хотелось бы заручиться Вашей всесторонней поддержкой и пониманием всех требований, изложенных в «Листе контроля безопасности на судне и берегу», которые разработаны на основе безопасной практики.

Мы полагаем, что Вы и все Ваши подчиненные будут строго выполнять эти требования в период стоянки Вашего танкера на Терминале, а мы со своей стороны, гарантируем, что наш персонал будет действовать таким же образом, и что мы будем сотрудничать с Вами в общих интересах обеспечения безопасности и эффективности работ.

До начала работ и в период их проведения, в целях нашей общей безопасности, Мастер по наливу Терминала вместе с ответственным лицом комсостава, выполняют предусмотренную проверку Вашего судна для того, чтобы убедиться в том, что на вопросы «Листа контроля безопасности на судне и берегу» действительно можно дать положительный ответ. В случае необходимости корректировки уже согласованных действий, работы не должны начинаться до их согласования, а если они уже начались, то мы потребуем их остановки.

Аналогичным образом, если Вы сочтете, что безопасности угрожает какие-либо действия со стороны нашего персонала или какое-либо оборудование, находящееся под нашим контролем, Вам следует потребовать немедленного прекращения работ.

НЕ МОЖЕТ БЫТЬ КОМПРОМИСОВ, КОГДА РЕЧЬ ИДЕТ О БЕЗОПАСНОСТИ.

Пожалуйста, подтвердите получение этого письма, подписав и возвратив приложенную копию.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Телефон Telephone	
Время Time		Канал УКВ VHF Channel	

I. MOORING

Masters of vessels shall ensure that their vessels are adequately secured with efficient ropes or wires which are also to the satisfaction of the mooring officer and terminal representative. Masters have also to ensure that a strict watch is kept on the mooring, always tended as required to prevent undue movement of the vessel when ships are passing "off" berth or during strong wind.

I. ШВАРТОВКА

Капитан должен обеспечить надежную швартовку судна и подачу достаточного количества тросов или стальных канатов, в чем должны также убедиться помощник капитана, инспектор ИГПК, и представитель терминала. Кроме того, капитан должен организовать тщательное наблюдение за состоянием швартовных канатов, которые должны быть всегда хорошо обтянуты для исключения нежелательных перемещений судна в момент отвода других судов от причала или в случае сильного ветра.

II. GANGWAY

Masters should ensure that a safe access to their ship is provided. This is primarily the vessels responsibility and we therefore remind you that the gangway must be adequately secured to the vessel and a safety net rigged.

This gangway will be maintained in a safe access condition, well lightened during night, always bearing in mind the rise and fall of the tide and vessel free-board.

II. ТРАП

Капитаны должны обеспечить безопасный доступ к судну. Поскольку ответственность за обеспечение безопасного доступа к судну возлагается, прежде всего, на капитана, то мы напоминаем Вам, что поданный трап должен быть надежно закреплен и снабжен страховочной сеткой.

К трапу должен быть обеспечен беспрепятственный доступ, а сам трап должен быть хорошо освещен в темное время суток. Необходимо учитывать также влияние приливно-отливных течений и высоту надводного борта судна.

III. SHIP/SHORE COMMUNICATIONS. EMERGENCY SHUTDOWN

Ship will be provided with a WALKIE TALKIE available for DIRECT contact with jetty man and Loading master.

This walkie talkie is to be strictly used with terminal for cargo handling communications and EMERGENCY SHUTDOWN.

To ensure the safe understanding of communications it is essential to use standard sentences such as:

"Identification of your vessel and berth"

"Stand by" (notify requested time)

"Start loading"

"Full speed loading"

"Slow down" (notify requested rate)

"Stop loading"

For EMERGENCY SHUTDOWN during cargo transfer:

"Identification of your vessel and berth"

"EMERGENCY STOP".

III. СРЕДСТВА СВЯЗИ СУДНА С БЕРЕГОМ. АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА

Судну предоставляется ПЕРЕНОСНОЙ РАДИОПЕРЕДАТЧИК для ПРЯМОЙ связи судна с мастером по наливу и представителем причала. Этот радиопередатчик необходимо применять для специальной связи с терминалом в процессе проведения грузовых операций и для АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ этих операций.

В целях обеспечения безопасности и взаимопонимания необходимо пользоваться такими стандартными командными словами, как, например:

Назовите свои судно и причал

Приготовиться (сообщить требуемое время)

Начать погрузку

Грузить полным ходом

Уменьшить погрузку (сообщить требуемую интенсивность)

Стоп погрузка

Для АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ операций по перекачке:

Назовите свои судно и причал

Срочная остановка.

IV. ARMS CONNECTION, LOADING OPERATIONS

Administration of the tanker is to provide an earth connection.

Loading starts by the command of the ship. During loading it is strictly forbidden:

to close the ships valves set on the tanker pipelines as well as to change loading rate with their help;

to reduce the loading rate in the process of changing the groups of tanks (holds) without prior agreement with the Loading Master (in the absence of the Dispatcher of the Specialized oil loading sea port).

30 (thirty) minutes, 10 (ten) minutes notices about completion of loading must be given from the ship to the Loading master. It takes 4 minutes for the Terminal to stop loading completely after command from the ship.

The maximum pressure in the loading pipeline during loading is 12 kg/cm². The quantity of cargo loaded on your vessel is calculated by shore flow meters.

IV. ПОДСОЕДИНЕНИЕ СТЕНДЕРОВ, ПОГРУЗКА

Администрации танкера необходимо обеспечить заземление.

К погрузке приступают после отдачи с судна команды о начале погрузки. Во время погрузки строго запрещается:

Закрывать клапаны на судовых трубопроводах, а также изменять интенсивность погрузки с их помощью;

Снижать интенсивность погрузки в процессе перехода с одной группы танков (трюмов) на другую без согласования с Мастером по наливу. (в отсутствии диспетчера специализированного морского нефтеналивного порта.)

Судно обязано подать мастеру по наливу нотис о готовности судна к завершению погрузки за 30 (тридцать) и 10 (десять) минут до предполагаемого момента ее завершения. После подачи команды с судна терминалу обычно требуется 4 минуты, чтобы подготовиться к полной остановке погрузки.

Максимальное давление в грузовой магистрали во время погрузки составляет 12 кг/см². Количество груза, поданного на Ваше судно, подсчитывается береговыми расходомерами.

V. DISCONNECTING PROCEDURE

Before disconnecting, shore arms must be emptied into a tank on board your ship by gravity (tank to be in low pressure condition and air plug opened at upper shore arms).

V. ПОРЯДОК ОТСОЕДИНЕНИЯ

Береговые стендеры должны быть осушены до их отдачи путем спуска остатков груза самотеком в один из танков на судне (в танке необходимо установить низкое давление, а пробку для выпуска воздуха в районе верхней части фланцев береговых стендеров необходимо открыть).

VI. SMOKING REGULATIONS

Smoking is strictly prohibited on the tanker berth enclosed area and on board tankers alongside, except in those enclosed spaces aboard ships specifically designated by the master and approved by the terminal representative as "smoking area".

Failure to comply with this regulation can involve cessation of operations pending complete investigation and receipt of written assurance from the master that effective controls have been established.

VI. ПРАВИЛА КУРЕНИЯ

Курение строго запрещено в закрытых зонах причала, у которого ошвартован танкер, а также на борту самого танкера, за исключением тех его закрытых помещений, которые были установлены капитаном и согласованы с представителем терминала как "места для курения".

Несоблюдение данного правила может привести к остановке операций вплоть до проведения тщательного расследования данного инцидента и получения от капитана письменной расписки в обеспечении контроля за соблюдением данного правила.

GENERAL SAFETY INSTRUCTIONS FOR VESSELS CALLING AT BERTHS IN PORT OF PRIMORSK ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОШВАРТОВКЕ СУДОВ К ПРИЧАЛАМ ПОРТА ПРИМОРСК

1. Incident aboard a vessel

When an incident occurs, call the Loading master and Dispatcher by VHF transceiver on channel 71 and by the portable radio (provided by terminal) on channel 23 night and day.

In any case:

The vessel should:

- I. Use all possible means to limit the consequences of the incident;
- II. Stop all operations;
- III. Close all valves and plug-holes upon hoses disconnection (after loading termination);
- IV. Be ready to leave the berth.

Vessels in the vicinity should:

- V. Keep on the alert;
- VI. Stop all operations and be ready to disconnect;
- VII. Be ready to leave berth if necessary.

1. Авария на борту судна

В случае аварии с помощью приемопередающей станции, работающей в диапазоне УКВ, следует связаться с мастером по наливу и диспетчером по каналу 71, для круглосуточной связи с указанными лицами следует использовать переносной радиопередатчик (предоставляемый терминалом), канал 23.

В любом случае на судне следует принять следующие меры:

- I. использовать все возможные средства для сведения к минимуму последствий аварии;
- II. остановить все операции;
- III. закрыть все клапаны и спускные отверстия после отшланговки (по окончании погрузки);
- IV. подготовиться к отходу от причала.

Судам, находящимся поблизости, следует:

- V. находиться в состоянии постоянной готовности к принятию срочных мер;

- VI. остановить все операции и подготовиться к отсоединению;
- VII. подготовиться к отходу от причала в случае необходимости.

2. Inerting of vessels

Any vessel with an inert gas plant, and carrying cargo whose flash point is under 55° C, should have its tanks effectively inerted.

According to the Solas Convention, Crude oil tankers exceeding 20,000 dwt must be fitted with an inert gas plant.

A vessel is considered to be inerted when the atmosphere in its tanks is pressurized and contains max. 8 % oxygen. The pressure oxygen content recorder shall be in operation uninterruptedly when the plant is working.

2. Применение инертного газа

Танки на любом судне, оборудованном системой инертных газов и перевозящем груз с температурой вспышки менее 55°С, должны быть заполнены инертным газом.

Согласно Конвенции СОЛАС танкеры для перевозки сырой нефти дедвейтом более 20.000 тонн должны быть оборудованы системой инертных газов.

Танки на судне считаются инертированными, если в них поддерживается необходимое давление газов, а содержание кислорода не превышает 8%. Регистрирующий газоанализатор кислорода и самописец давления должен быть в действии на всем протяжении работы системы инертных газов.

3. Cargo inspection

Tank inspection if allowed, provided only one plug-hole at a time is opened, and provided it remains open the shortest possible time.

Master's prior approval is required for these operations.

3. Контроль за уровнем груза в танках

Проверки в танках, если таковые будут разрешены, производятся только при одном открытом спускном отверстии, которое должно быть закрыто как можно скорее после окончания замеров.

Проверки в танках производятся только с разрешения капитана.

4. Crude oil washing

Crude oil washing is prohibited in the port of Primorsk and must be finished before entering the port.

4. Мойка танков сырой нефтью

В порту Приморск запрещается производить мойку танков сырой нефтью. Такие работы должны быть завершены до прихода танкера в данный порт.

5. Thunderstorm

When thunderstorm is expected all operations shall be stopped, and gas valves and plug-holes closed.

5. Грозовые разряды

При приближении грозы необходимо прекратить все операции, а также закрыть клапаны для пуска газа и спускные отверстия.

6. Gas venting (during loading)

Hydrocarbon gas disposal in the open air is not allowed when wind force is less than 4 knots and when the safety distance (25 meters) is not complied with.

6. Выпуск газов во время погрузки

Выпуск паров углеводородов в наружный воздух не допускается при скорости ветра менее 4-х узлов или если не будет обеспечено выполнение требования, касающегося безопасного расстояния (25м).

7. Gas freeing - Tank cleaning - Repairs

Routine venting of oil tanks is prohibited in the port of Primorsk and annexes.

Cleaning of tanks is prohibited in the port of Primorsk and annexes.

Vessels carrying hazardous bulk goods must be ready to leave berth at any time.

Any maintenance work on the deck, in the pump room, on the hull, and any major dismantling in the engine room are prohibited.

However, some repairs can be allowed with the Loading master's and Dispatcher's consent. A gas-free certificate may be asked for the relevant premises and adjacent premises, and the Loading master will then deliver a hot or cold work permit.

7. Дегазация и очистка танков. Ремонтные работы

В порту Приморск и его акватории запрещается систематическая дегазация топливных цистерн.

В порту Приморск и его акватории запрещается также очистка танков.

Суда с опасными наливными грузами на борту должны находиться в состоянии постоянной готовности к срочному отходу от причала.

Запрещается производить ремонтные работы на палубе, в насосном отделении и на корпусных конструкциях, а также капитальную разборку механизмов в машинном отделении.

Однако мастер по наливу и диспетчер могут разрешить некоторые ремонтные работы. В таком случае может потребоваться выдача сертификата о дегазации тех помещений и прилегающих к ним участков, которые

будут иметь отношение к таким работам, после чего мастер по наливу обычно выдает разрешение на производство огневых или холодных работ.

8. Means of evacuation

During transfers, the lifeboats of vessels should be pushed off, or at least ready for immediate use with as few hands as possible.

8. Средства эвакуации

Во время перекачки спасательные шлюпки судна должны быть отвалены или, по крайней мере, подготовлены к немедленному использованию как можно меньшим количеством членов экипажа.

9. Deballasting - Garbage disposal

Water deballasting from cargo tanks, garbage and waste disposal is strictly prohibited in the port of Primorsk. Plastic bags and any information about bag collecting are available from your agent.

9. Слив балласта и сброс мусора за борт

В порту Приморск запрещены слив водяного балласта из грузовых танков, а также сброс мусора и отходов за борт. Ваш агент обеспечит Вас пластиковыми пакетами и расскажет все о расфасовке мусора.

10. Pollution

Vessels shall take action to avoid any risk of pollution in the port of Primorsk (cemented scuppers, caution when opening sea valves, and so forth).

Segregation between oil and sea in pump room system shall always be ensured by two series- mounted tight valves during loading. When this requirement cannot be met, the Loading master's agreement shall be requested before carrying on operations.

Any pollution of the sea must be immediately reported to Loading master. Call him on VHF 28 channel.

10. Предотвращение загрязнения окружающей среды

На судах должны быть приняты меры по предотвращению загрязнения окружающей среды в районе порта Приморск (зацементировать шпигаты, плавно открывать кингстоны и т.д.).

Разделение во время погрузки нефти и морской воды в водоотливной, осушительной и балластной системе (грузовой системе) насосного отделения должно быть обеспечено с помощью двух последовательно смонтированных плотно обжатых клапанов. Если данное требование будет невыполнимо, то необходимо обратиться к мастеру по наливу по поводу выдачи разрешения на выполнение операций.

О любом загрязнении моря следует немедленно доложить мастеру по наливу. Для его вызова по радио использовать связь УКВ, канал 28.

11. Smoking prohibition.

Masters may fix one, or two closed smoking areas. Everywhere else, smoking prohibition shall be strictly observed.

11. Курение

Курение может быть разрешено только в одном или двух закрытых местах, установленных капитаном. Во всех других местах курить строго запрещается.

12. Gangways - Access to vessel

12. Трапы и доступ у судну

На время (аварийного) вызова должен быть установлен аварийный трап, за которым должно быть установлено тщательное наблюдение.

13. Boiler sweeping

Boiler sweeping is prohibited. Sparking from the funnel must be watched.

13. Осмотр котла

Осмотр котла запрещен. Должно быть установлено наблюдение за появлением искр из дымовой трубы.

14. Crew on board

All vessels should at anytime have adequate crew aboard for disconnecting and leaving berth in case of emergency.

14. Экипаж на борту

В любой момент стоянки судна численность экипажа на его борту должна быть достаточной для отсоединения и обеспечения отхода судна от причала в случае аварии.

15. Bunkering

All particulars of bunker operation are to be reported to the Loading Master. No unberthing operation of bunker ship is allowed until cargo operations are completed.

15. Бункеровка

Мастеру по наливу должна быть предоставлена подробная информация о бункеровочных операциях. Отшвартовка бункеровщика до окончания грузовых операций не допускается.

FIRE NOTICE ПОЖАРНЫЙ НОТИС

INSTRUCTIONS IN CASE OF FIRE DO NOT HESITATE TO RAISE THE ALARM!

**ИНСТРУКЦИИ ПО ДЕЙСТВИЯМ В СЛУЧАЕ ПОЖАРА: БЕЗ КОЛЕБАНИЙ
ПОДНИМИТЕ ТРЕВОГУ!**

TERMINAL'S FIRE ALARM ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА НА ТЕРМИНАЛЕ

At this terminal the fire alarm signal
is one long sound blast
На Терминале установлен следующий
сигнал пожарной тревоги:
один продолжительный сигнал сиреной

PRIMORSK TRADE PORT LLC

ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

BERTH _____

ПРИЧАЛ _____

IN CASE OF FIRE ON BOARD В СЛУЧАЕ ПОЖАРА НА СУДНЕ

Sound blasts by the ship's whistle not less than 5 continuance each blast of not less than ten seconds.
Подать судовым тифоном не менее чем 5 гудков продолжительностью не менее 10 сек. каждый.

Contact the Terminal.

Telephone number _____

UHF/VHF communication channel _____

Связь с Терминалом

Номер телефона: _____

Канал связи по УКВ/ОВЧ-приемопередатчику канал: _____

SHIP'S ACTIONS

Fire on your ship:

- Raise alarm;
- Fight fire and prevent fire spreading;
- Inform terminal;
- Cease all cargo operation and then close all valves;
- Stand by to disconnect arms;
- Bring engines to standby.

Fire on other ship or ashore

- Stand by, and when instructed:
- Cease all cargo operation and then close all valves;
- Disconnect arms;
- Bring engine to stand by and crew ready to unberth судна.

ДЕЙСТВИЯ СУДНА

В случае пожара на вашем судне

- Объявить тревогу;
- Тушить пожар и предотвращать распространение;
- Информировать терминал;
- Прекратить все грузовые операции, затем перекрыть все клапаны грузовой магистрали;
- Подготовиться к отсоединению стендеров;
- Привести двигатели в состояние готовности.

В случае пожара на другом судне или берегу:

- Подготовиться к следующим действиям:
- Прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны;
- Отсоединить стендеры;
- Привести двигатели и экипаж в состояние постоянной готовности, быть готовым к отходу

ACTIONS OF TERMINAL**Fire on ship :**

- Raise alarm;
- Contact ship;
- Cease all cargo operations and then close all valves;
- Stand by disconnect arms;
- Inform all ships;
- Implement Terminal emergency plan.

ДЕЙСТВИЯ ТЕРМИНАЛА**В случае пожара на судне:**

- Объявить тревогу;
- Связаться с судном;
- Прекратить все грузовые операции и затем перекрыть все клапаны;
- Подготовиться к отсоединению стендеров;
- Информировать все суда;
- Действовать согласно предписаниям аварийного плана Терминала.

**IN THE CASE OF FIRE THE TERMINAL PERSONNEL WILL DIRECT THE
MOVEMENT OF VEHICULAR TRAFFIC ASHORE.**

**В СЛУЧАЕ ПОЖАРА ПЕРСОНАЛ ТЕРМИНАЛА БЕРЕТ НА СЕБЯ УПРАВЛЕНИЕ
ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА БЕРЕГУ.**

**Received
Получено**

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

SHIP/ SHORE SAFETY CHECK LIST
ЛИСТ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ И БЕРЕГУ

Ship's name _____
Название судна _____
Berth _____
Причал _____
Date of Arrival _____
Дата прибытия _____
Time of Arrival _____
Время прибытия _____

Primorsk Trade Port LLC
Приморск ООО «Приморский торговый порт»

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION
ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (V) the appropriate box. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to taken between the Ship and the Terminal. Where any question is considered to be not applicable then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

A box in the columns "Ship" and "Terminal" indicates that checks shall be carried out by the party concerned.

The presence of the letters A, P or R in the column "Code" indicates the following:

A – any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this Check List or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required.

P – in the case of negative answer the operation should be not carried out without the permission of Port Authority

R – indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

В целях обеспечения безопасности работ необходимо, чтобы на все вопросы был дан утвердительный ответ, помеченный "галочкой" (V) в соответствующем боксе.

В противном случае, после обоснования причины отрицательного ответа, Судну и Терминалу следует достичь соглашения о принятии соответствующих мер предосторожности. Когда какие-либо вопросы не рассматриваются в виду их неприменимости, то в колонку замечаний следует внести соответствующее пояснение.

Если в колонках "Судно" и "Терминал" помещен бокс "?", это означает, что на вопрос должен дать ответ представитель Судна и Терминала соответственно.

Буквы A, P и R в колонке "Код" означают:

A – затрагиваемые в вопросах и достигнутые соглашения должны быть изложены в письменном виде и подписаны обеими сторонами; в случае отрицательного ответа на вопрос, операция не должна проводиться без разрешения администрации порта.

P – в случае отрицательного ответа на вопрос, к выполнению данной операции не следует приступать, если не было выдано соответствующее разрешение администрацией порта.

R – обозначены пункты, которые следует регулярно проверять через согласованные интервалы времени, оговоренные в данной декларации.

Часть А – Жидкие грузы – ОСНОВНОЕ Физическая проверка
Part A - Bulk Liquid Cargoes – GENERAL Physical checks

Наливные грузы – Основные положения Bulk Liquid Cargoes – General	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
1. Имеется ли безопасный проход между судном и берегом? / Is there safe access between ship and shore?	<input type="checkbox"/>		R	
2. Безопасно ли ошвартовано судно? Противокрысиные щиты установлены? / Is the ship securely moored? Are the rat guards putted on?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
3. Функционирует ли согласованная система связи судно с берегом. / Is the agreed ship/shore communication system operative?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	VHF ch №71 Portable radio ch 28
4. Пожарные концы имеются и надежно закреплены. Emergency towing wires are correctly positioned. Подготовлены ли на баке и корме стальные концы для отвода судна в аварийной обстановке? Are forward and after towing ropes readied for the vessel's release in case of emergency?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
5. Судовые пожарные шланги и средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию. / The ships fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.	<input type="checkbox"/>		R	
6. Береговые средства пожаротушения на местах и готовы к немедленному использованию. / The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7. Судовые грузовые и топливные шланги, трубопроводы и манифолды находятся в хорошем состоянии, надежно оснащены и готовы к планируемой операции. / The ships cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.	<input type="checkbox"/>			
8. Береговые грузовые и топливные шланги, трубопроводы и стендера в хорошем состоянии, надежно оснащены и готовы к планируемой работе. / The terminals cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.		<input type="checkbox"/>		
9. Система перекачки груза надежно изолирована и осушена, чтобы обеспечить безопасное снятие заглушек со стендеров перед начала шланговки. / The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10. Шпигаты на борту надежно закрыты, поддоны на месте и сухие. / Scuppers and 'save alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.	<input type="checkbox"/>		R	
11. Береговые сливные емкости и сливные колодцы постоянно контролируются. / Shore spill containment and pumps are correctly managed.		<input type="checkbox"/>	R	
12. Неиспользуемые соединения судовых грузовых и топливных трубопроводов надежно закрыты и прикреплены всеми болтами. / The ships unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.	<input type="checkbox"/>			
13 Неиспользуемые соединения грузовых и топливных трубопроводов на терминале надежно заглушены и		<input type="checkbox"/>		

прикреплены всеми болтами. / The terminals unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.				
14. Крышки всех грузовых, балластных и топливных танков закрыты. / All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.	<input type="checkbox"/>			As per chief officer information
15. Приемный и сливной клапаны забортной воды, если таковые не используются, закрыты и, судя по внешнему виду, обжаты. / Sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly secured.	<input type="checkbox"/>			
16. Все внешние двери, отверстия и иллюминаторы в надстройке, кладовых и машинного отделения закрыты. Вентиляционные отверстия машинного отделения могут быть открыты. / All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.	<input type="checkbox"/>		R	
17. Судовой план борьбы с пожаром должен быть помещен вне надстройки. / The ship's emergency fire control plans are located externally.	<input type="checkbox"/>			
<p>Если судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертных газов (СИГ), то следует провести физические проверки по следующим пунктам: If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked:</p>				
Система инертных газов Inert Gas System	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
18. Стационарные судовые самописцы систем контроля давления инертного газа и содержания O ₂ в грузовых танках находятся в рабочем состоянии. / Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.	<input type="checkbox"/>		R	
19. В атмосфере всех грузовых танков поддерживается положительное давление, а содержание кислорода в ней составляет 8% или менее. / All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.	<input type="checkbox"/>		P R	
<p align="center">ЧАСТЬ В – Наливные грузы. Общие положения – Словесное подтверждение PART 'B' - BULK LIQUID GENERAL - VERBAL VERIFICATION</p>				
Наливные грузы – Общие положения Bulk Liquid Cargoes –General	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
20. Судно готово двигаться своим ходом. / The ship is ready to move under its own power.	<input type="checkbox"/>		P R	
21. На судне организована палубная вахта и осуществляется адекватный контроль за проведением операций на судне и на терминале. / There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
22. Обеспечено ли на борту и берегу присутствие персонала в количестве, достаточном для выполнения действий в аварийной ситуации. / There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
23. Процедуры по погрузке/выгрузке груза, топлива и балласта согласованы. /	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	

The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed				
24. Сигнал тревоги и остановки всех операций на судне и берегу известен и понят. / The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	See shore safety notice
25. Предоставлен MSDS по запросу. / Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
26. Указаны и осознаны ли опасности, связанные с наличием токсичных веществ в данном грузе? / The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Содержание H2S H2S Content Benzene Content Содержание бензола
27. Наличие Международного пожарного соединения обеспечено. / An International Shore Fire Connection has been provided.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
28. Согласованная система вентиляции танков будет обязательно использоваться. / The agreed tank venting system will be used.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Метод Method
29. Согласованы ли требования для погрузки закрытым способом. / The requirements for closed operations have been agreed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
30. Функционирование системы вакуумных предохранительных клапанов проверено. / The operation of the P/V system has been verified.	<input type="checkbox"/>			
31. Если линия возврата паров соединена, то согласован ли режим ее эксплуатации. / Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
32. Сигналы превышения уровня груза работают и проверены. / Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.	<input type="checkbox"/>		A R	
33. Находятся ли на штатном месте соответствующие средства для заземления судна с берегом. / Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection.		<input type="checkbox"/>		
34. Береговые линии оборудованы невозвратными клапанами, а если не оборудованы, то меры по предотвращению оттока груза обсуждены. / Shore lines are fitted with a nonreturn valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed.		N/A		
35. Помещения для курения обозначены, и правила курения соблюдаются. / Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Места, отведенные для курения Rooms Nominated smoking rooms
36. Правила использования источников открытого огня соблюдаются. / Naked light regulations are being observed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	
37. Соблюдаются ли установленные правила использования телефонной связи судно/берег, мобильных телефонов и пейджеров. / Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	
38. Используются ручные фонари одобренного типа. / Hand torches (flashlights) are of an approved type.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
39. Стационарные УКВ р/с и АИС переведены в режим пониженной мощности или выключены. / Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.	<input type="checkbox"/>			
40. Используются портативные УКВ/СВЧ передатчики одобренного типа. /	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.				
41. Заземлены ли антенны основного радиопередатчика судна и отключены ли радиолокаторы. / The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.	<input type="checkbox"/>			
42. Электрические кабели, подсоединенные к портативному электрическому оборудованию в пределах опасной зоны, отсоединены от источника питания. / Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
43. Воздушные кондиционеры оконного типа отсоединены. / Window type air conditioning units are disconnected.	<input type="checkbox"/>			
44. Положительное давление внутри помещений постоянно поддерживается. / Positive pressure is being maintained inside the accommodation.	<input type="checkbox"/>			
45. Приняты меры по обеспечению достаточной механической вентиляции в насосном отделении. / Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.	<input type="checkbox"/>		R	
46. Предусмотрены средства для эвакуации людей в случае аварии. / There is provision for an emergency escape.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
47. Согласованы максимально допустимые скорость ветра и волнение в процессе выполнения операций. / The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Остановить операции при: / Stop cargo at: 45 Knots (24,5 m/s)
48. Протокол по безопасности согласован между судовым офицером по безопасности и ответственным за безопасность портовых сооружений, если потребуется. / Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A P	
Если судно оборудовано или должно быть оборудовано системой инертных газов (СИГ), то следует провести проверки по следующим пунктам: If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed.				
Система инертных газов Inert Gas System	Судно Vessel	Порт Port	Код Code	Замечания Remarks
49. СИГ исправно функционирует. / The IGS is fully operational and in good working order.	<input type="checkbox"/>		P	
50. Палубные затворы, или эквивалентные им средства, исправны. / Deck seals, or equivalent, are in good working order.	<input type="checkbox"/>		R	
51. Жидкость в вакуумных прерывателях находится на должном уровне. / Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.	<input type="checkbox"/>		R	
52. Стационарные и портативные анализаторы кислорода откалиброваны и работают надлежащим образом. / The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.	<input type="checkbox"/>		R	
53. Все клапаны СИГ для отдельных танков (если установлены) правильно настроены и закрыты. / All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.	<input type="checkbox"/>		R	
54. Весь персонал, ответственный за проведение грузовых операций, проинформирован о том, что в	<input type="checkbox"/>			

случае выхода из строя системы хранения и подачи инертных газов, выгрузка должна быть остановлена, а терминал проинформирован соответственно. /
All personnel in charge of cargo operations are aware that in case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised.

Declaration.
Заявление.

We have checked, where appropriate jointly, the items on this Check-List, and satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge, and arrangements have been made to carry out repetitive checks as necessary. We also agreed that those items which in the letter 'R' in the column 'Code' should be re-checked at intervals not exceeding 4 hours.

Заявление.

Настоящим подтверждается, что мы ответили на все вопросы, включенные в данный лист контроля, а там где это требовалось, подготовили совместные ответы. При этом мы убедились в том, что сделанные нами отметки соответствуют действительному положению дел и в том, что во всех необходимых случаях была произведена подготовка к проведению повторных проверок. Мы также пришли к соглашению относительно того, что на вопросы, отмеченные буквой «R» в колонке «Код», следует регулярно отвечать не реже чем через 4 часа.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

**ACKNOWLEDGEMENT OF REPETITIVE SHIP/SHORE SAFETY CHECKS
ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ СИСТЕМАТИЧЕСКИХ ПРОВЕРОК ПО
БЕЗОПАСНОСТИ НА СУДНЕ/БЕРЕГУ**

[illegible]

Repetitive checks of those items coded R on ISGOTT Ship/Shore Safety Checklist must be carried out at intervals not exceeding that agreed in the signed declaration. The interval may be shortened at the request of shore or if circumstances such as adverse weather require more frequent checks.

Согласно Руководству ISGOTT выполнение каждого из пунктов Листов контроля безопасности на судне/берегу с пометкой R должно проверяться с периодичностью, оговоренной в совместно подписанном заявлении. В зависимости от обстоятельств (например, ухудшение условий погоды) или по просьбе представителей берега такие проверки могут проводиться чаще.

If Terminal representatives do not carry out repetitive checks at agreed intervals, either independently or in conjunction with OOW this fact should be reported to the shore control and a suitable Port Log Book entry made.

В случае невыполнения представителем терминала договоренности, касающейся периодичности таких проверок, независимо от того, проводились ли данные проверки с участием или без участия вахтенной службы, контрольному органу на берегу должно быть представлено соответствующее донесение, а сам факт невыполнения этой договоренности должен быть зарегистрирован в вахтенном журнале порта.

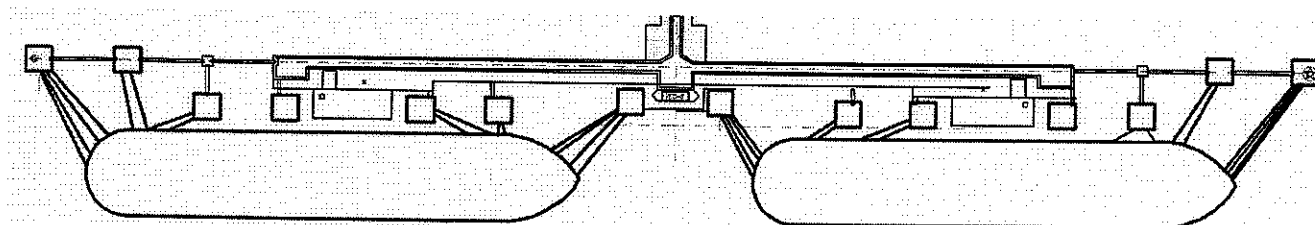
In any case the time of carrying out repetitive checks by ship or shore personnel at intervals as agreed when completing the Ship/Shore Safety Checklist must be recorded in the Port Log Book and any deficiencies or discrepancies noted.

В любом случае в вахтенном журнале порта должно быть указано время проведения периодических проверок персоналом судна или берега с отметкой о соответствии или любом несоответствии договоренности о периодичности таких проверок, достигнутой в процессе заполнения Листа контроля безопасности на судне/берегу.

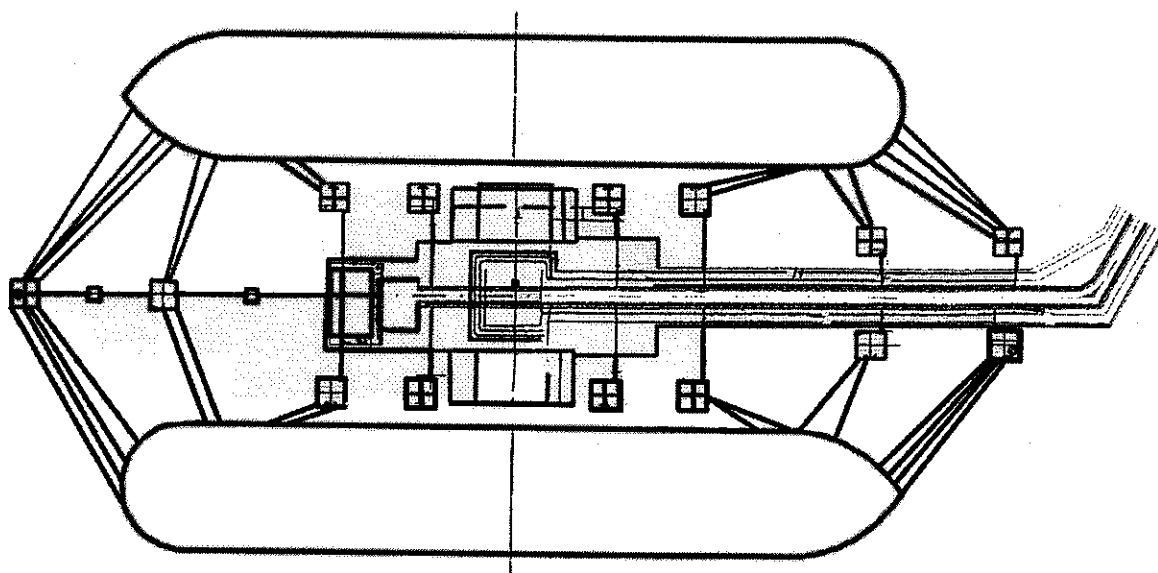
A MOORING PLAN FOR HANDLING OPERATIONS AT PRIMORSK OIL TERMINAL

СХЕМА ШВАРТОВКИ СУДОВ У ПРИЧАЛОВ НЕФТЕНАЛИВНОГО ТЕРМИНАЛА порта ПРИМОРСК

Berths №1,2
Причалы №1,2



Berths № 3,4
Причалы №3,4



С судна, ошвартованного к причалам №№ 1,2,3,4, должно быть подано как минимум по:
4 продольных, 2 прижимных и 2 шпринга с носовой и кормовой части соответственно.
Синтетические пружины швартовных концов должны быть не старше 18 месяцев и не длиннее 11 метров.

The minimum number of vessel's mooring lines to be given to berths №№ 1,2,3,4 will be as follows:
4 head ropes, 2 forward breast ropes and 2 springs – forward quarter;
4 stern ropes, 2 after breast ropes and 2 springs.

Ensure that synthetic tails on wire ropes are definitely not older than 18 months. Tails should not be longer than 11 m.

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**AN AGREEMENT ON CARGO HANDLING OPERATIONS
СОГЛАСОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ**

**PART A: GENERAL
ЧАСТЬ А: ИНФОРМАЦИЯ**

Date / Дата _____ Time/Время _____
 Vessel's name / Наименование судна _____
 Cargo name / наименование груза _____
 Cargo quantity (mt) / количество груза (мт) _____
 Cargo grade / класс груза _____
 Cargo density / плотность груза _____

The cargo presents hazard to health because it contains:
 груз является опасным для жизни человека, т.к. содержит:
 acidified oil / benzene / toluene / lead / sulfured hydrogen*
 окислы / бензины / толуол / свинец / сероводород /
 other toxic components _____
 другие токсичные элементы.

* - this sign means to cross out irrelevant option (вычеркнуть ненужное).

Threshold Limit Value (TLV) is _____ ppm.
 предельно допустимая концентрация (ПДК).

Symptoms caused by inhalation of vapours _____
 возможные симптомы отравления при вдыхании паров

The maximum tanker's loading/discharging rate is _____ m³/h.
 максимальная скорость приема/выдачи груза танкером (м³/час)

The maximum throughput of the terminal cargo arms is: _____ m³/h.
 Максимальная пропускная способность грузовых трубопроводов Терминала (м³/час).

The maximum capacity of the shore pumps is: _____ m³/h.
 Макс. производительность береговых насосов (м³/час).

The maximum quantity of the cargo in the shore pipeline is: _____ m³.
 Максимальное количество груза в береговой линии (м³).

The maximum flow rate in the vessel and shore cargo connections must not exceed _____ m/sec.
 Скорость движения груза через соединение не должна превышать (м/сек).

Blowing of the vessel's cargo pipeline to the shore using an inert gas shall be prohibited.
 Запрещено продувать грузовой трубопровод танкера в береговую линию посредством инертного газа.

After loading is completed, the cargo residues in a quantity of _____ m³ shall be transferred from the shore system to the tanker.
 После остановки погрузки танкер должен принять остатки груза из береговой системы в количестве _____ (м³).

PART B: AGREEMENT ЧАСТЬ В: СОГЛАСОВАНИЕ

It has been agreed to connect cargo arms in a quantity of _____, with a diameter of _____ mm each,
Согласовано подключение (кол-во) стэндеров, с диаметром фланца (мм).

with a total capacity of _____ m³/h for loading/unloading the cargo in a quantity of _____ mt.
и общей производительностью (м³/час) для погрузки/выгрузки груза (мт).

An initial rate of _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Производительность: на начало операции (м³/час) в течение (час, мин)

A maximum rate of _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Рабочая производительность: (м³/час) в течение (час, мин)

A topping off rate _____ m³/h will be maintained for _____ h _____ min.
Производительность на окончание: (м³/час) в течение (час, мин) до полной остановки

Pressure up to _____ bars.
Предельное давление (бар, атм.)

Temperature up to _____ °C.
предельная температура (°C)

The signal to start operations will be given from the Tanker / Shore*
Сигнал на начало операции должен быть подан: Танкером/Терминалом

The signal to start tanks change over without making a break in loading will be given from the Tanker _____ min early.
Сигнал при переходе с одного грузового танка на другой без прекращения налива должен быть подан танкером за (мин)

The signal to finish operations will be given from the Tanker/Shore* _____ min early.
Сигнал на окончание операции должен быть подан: Танкером/Терминалом за (мин)

Will loading/discharging* and deballasting / ballasting be carried* simultaneously?
YES/NO*

Производит ли танкер одновременно погрузку/выгрузку и балластировку / дебалластировку?
ДА / НЕТ

* delete as appropriate (вычеркнуть ненужное)

The following signals have been agreed to be used exclusively by the representatives of the Terminal and Vessel to indicate precise remedial actions to be taken during cargo operations:

Следующие согласованные команды должны применяться представителем Терминала и Судна при грузовых операциях:

STAND BY!

ПРИГОТОВИТЬСЯ!

START LOADING/DISCHARGING!

НАЧАТЬ ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ!

SLOW DOWN!

УМЕНЬШИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

SPEED UP!

УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

STOP LOADING/DISCHARGING! *

- regular stopping _____ minutes later.

ОСТАНОВИТЬ

ПОГРУЗКУ/ВЫГРУЗКУ!

- нормальная остановка грузовых операций произойдет через _____ (мин)

* (will be given when an electrical storm is present, when the maximum range of the vessel's movement alongside the berth is exceeded, when a faulty circuit is indicated, when wind speed reaches 24.5 m/s, for specific operational purposes - delete as appropriate)

* (данная команда применяется при: начале грозы, при превышении танкером ограничений по смещению вдоль причала, при обесточивании, при достижении скорости ветра 24,5 м/сек, в случае технической или технологической необходимости - вычеркнуть ненужное)

An **EMERGENCY STOP!** - (only in case of **DEFINITE DANGER, DAMAGE, ACCIDENT** etc.) signal will indicate a REAL DANGER, such as personal injury, equipment failure, communication breakdown, etc., upon giving the password **PUMPS STOP!**

АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА! - (только в случае **РЕАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ, ПОВРЕЖДЕНИЯ, НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ** и т.п.) применять с командой **СТОП НАСОСЫ!**

Note: it should be taken into account that remedial actions to be taken after a signal **EMERGENCY STOP** is given may cause disconnection of cargo arms or cargo equipment failure.

Примечание: АВАРИЙНАЯ ОСТАНОВКА может привести к разрыву стендеров и повреждению грузового оборудования, что должно учитываться при принятии решения на подачу данной команды.

PART C: COMMUNICATION
ЧАСТЬ С: СВЯЗЬ

Communication between the Tanker and the Shore will be established on _____ VHF Channel.
УКВ канал (№) согласован для связи между Танкером и Терминалом.

In case of communication breakdown, VHF Channel No _____ will be used.
УКВ канал (№) согласован как запасной.

REMARKS

ANY CHANGE IN THE PROCEDURE SHALL REQUIRE NEW AGREEMENT BY BOTH PARTIES
ЛЮБОЕ ИЗМЕНЕНИЕ В ПРОЦЕДУРАХ ПОДЛЕЖИТ СОГЛАСОВАНИЮ МЕЖДУ СТОРОНАМИ.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

BALLAST WATER DECLARATION
ДЕКЛАРАЦИЯ О БАЛЛАСТНЫХ ВОДАХ

I the undersigned Master of the tanker _____ hereby confirm that ballast water to be discharged from the tanker directly into the Terminal harborage waters in a quantity of _____ mt has been classified as SEGREGATED BALLAST.

(According to MARPOL 73/78, Regulation 1, Item 17, Chapter I, Annex I).

Я, Капитан танкера _____ настоящим удостоверяю, что балластные воды, подлежащие сливу на Терминале в количестве _____ мт классифицированы как ИЗОЛИРОВАННЫЙ БАЛЛАСТ и приняты _____.

(В соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78, Правило 1, пункт 17, Глава I, Приложение I).

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

VESSEL'S REPAIRS ORDER
ЗАЯВКА НА ПРОИЗВОДСТВО РЕМОНТНЫХ РАБОТ

Vessel's name _____
Название судна _____
Berth _____
Причал _____
Date _____
Дата _____

To Chief Terminal Dispatcher
Старшему сменному диспетчеру

Dear Sir,

I kindly ask you give me permit of the following repairs to be carried out whilst my vessel is alongside. The repair will/will not immobilize the vessel and will take approximately _____ hours.

Я прошу дать мне разрешение на проведение следующих ремонтных работ в период стоянки судна у причала. В период проведения ремонта, который займет около _____ часов, судно будет иметь/не будет иметь способность двигаться своим ходом.

Nature of repair works:
Вид ремонтных работ:

Signed: _____
Подпись _____ Master Капитан

Permission to carry out the above repairs is **granted/refused**.
Ремонтные работы **разрешены/не разрешены**.

Signed: _____
Подпись _____ Terminal representative/Rank/Name/Date
Представитель Терминала/Должность/ФИО/Дата

Note: Any repairs to be done shall be permitted provided the Regulations for the Safe Working of Vessels whilst at a berth of PRIMORSK TRADE PORT LLC are being complied with.

Примечание: ремонтные работы разрешены при условии соблюдения всех положений «Правил обработки судов у причалов ООО «Приморский Торговый Порт» (Порт Приморск).

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**A RECEIPT FOR PORTABLE RADIO
РАСПИСКА В ПОЛУЧЕНИИ ПЕРЕНОСНОГО РАДИОПЕРЕДАТЧИКА**

I acknowledge the receipt of one portable radio ICOM IC-M 88is serial number ##### (with 1 battery) for the Ship/Shore communications and agree to return the same to the Terminal prior sailing, in good order and condition, fair wear and tear excepted.

The portable radio should be always turned ON.

The communication group of the portable radio is "71"

The terminal's call sign is "Terminal".

If the battery needs replacement, please, contact the terminal.

Я подтверждаю получение одной переносной радиостанции ICOM IC-M 88is, заводской номер ##### (с 1-ой аккумуляторной батареей), для связи судна с берегом, а также свое согласие вернуть терминалу данное устройство в целости и сохранности до отхода судна.

Данный переносной радиопередатчик должен постоянно находиться **ВКЛЮЧЕННЫМ**.

Групповая связь с помощью данного радиопередатчика осуществляется на канале **71**.

Позывной терминала "Терминал".

Для замены аккумуляторной батареи, если в этом возникнет необходимость, свяжитесь, пожалуйста, с терминалом.

Call modes

The ICOM IC-M 88is supports call mode:

Press-To-Talk (PTT) calls are walkie-talkie where the PTT button is pressed whilst talking and released whilst listening.

Режимы вызова

Портативная радиостанция двусторонней связи ICOM IC-M 88is функционирует в режиме: **Передача-прием с помощью нажимной переговорной кнопки:** в процессе передачи кнопка удерживается в нажатом положении, а в процессе приема кнопка отпускается.

Contact information

Loading master's phone number: 482722

Loading master's phone number: 482872

Dispatcher's phone number: 482900

Above radio returned to terminal in good order and condition.

Loading master

Контактные номера телефонов

Мастер по наливу причал №1-2: 482722

Мастер по наливу причал №3-4: 482872

Диспетчер: 482900

Вышеназванный радиопередатчик возвращен терминалу в исправном состоянии.

Мастер по наливу

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

**LIST OF PHONE NUMBERS/VHF CHANNELS AND EMERGENCY SIGNALS
ПЕРЕЧЕНЬ НОМЕРОВ ТЕЛЕФОНОВ/КАНАЛЫ УКВ СВЯЗИ И АВАРИЙНЫЕ
СИГНАЛЫ (1.7)**

№ п/п	Service Служба	Hours on Duty Часы работы	Phone Телефон	VHF channel УКВ канал	Notes Примечания
1	Inspection State Inspectorate of the Port Инспекция государственного портового контроля	24	+7(812)7188962	16/09/67	Call Sign "Primorsk radio" Позывной «Приморск радио»
2	Primorsk traffic Operator Оператор СУДС	24	+7(812)7188929	68/13	Call Sign "Primorsk -traffic" Позывной «Приморск-траффик»
3	Terminal Duty Manager Сменный диспетчер Компании	24	+7(81370)32337 моб. +7(812)9164844	71/28	Call Sign "Primorsk-port 22" Позывной «Приморск-порт-22»
4	Loading Master Мастер по наливу	24		71/28	Call Sign "Terminal" Позывной «Терминал»
5	Terminal Fire Station РСН-73 Пожарная часть №73	24	+7(81378)78792		
6	Primorsk Pilot Service Лощманская служба Порта Приморск	24	+7(81370)32337	68	Call Sign "Primorsk-Pilot" Позывной «Приморск -лоцман»

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ:

С берега: СИГНАЛ ЗВУКОВОЙ СИРЕНЫ

С судна: ПРЕРЫВИСТЫЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЕ ГУДКИ СУДОВОГО СВИСТКА

EMERGENCY SIGNALS:

Ashore: SOUND OF A SIREN

Aboard: INTERMITTENT SOUND OF LONG BLASTS ON SHIP'S WHISTLE

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**A RECEIPT FOR THE REGULATIONS
РАСПИСКА О ВРУЧЕНИИ ДАННЫХ ПРАВИЛ И ОБЫЧАЕВ**

To the Master of the Tanker« _____ »
КАПИТАНУ ТАНКЕРА

Dear Sir,
Господин капитан,

We are sending you a copy of the Terminal Regulations and Information of Primorsk Trade Port LLC, which is designed to provide guidance on operational procedures and the shared responsibility for the terminal operations.

для руководства к действию направляем вам экземпляр «Обычаев терминала ООО «Приморский торговый порт» ».

You are to see over the Regulations and brief the crew on its provisions which shall be subject to compulsory implementation whilst the tanker's stay at the berth.

Вам необходимо изучить эти Обычаи и ознакомить свой экипаж с положениями, обязательными для исполнению на нашем Терминале.

The Loading Master will be present on board your vessel throughout cargo operations, if considered necessary, or on your call for any assistance to be rendered. He reserves the right to abort operations in case of the Regulations disregard or in any event which deviate from normal.

Мастер по наливу Терминала будет находиться на борту Вашего судна во время всего периода грузовых операций в случае необходимости и/или по требованию судна, чтобы оказать Вам содействие и предоставить необходимую информацию. Он имеет право остановить операции в случае нарушения правил, либо в случае возникновения, по мнению Мастера по наливу, небезопасных условий работы.

On behalf of Terminal

От имени Терминала

Loading Master

Мастер по наливу _____

Signature / Подпись

THIS IS TO CONFIRM THAT:

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ:

I, the undersigned Master of the Tanker _____

Я, _____ Капитан танкера « _____ »

Have received a copy of the Terminal Regulations and Information of Primorsk Trade Port LLC, read it and understood.
Подтверждаю получение, понимание и согласие с «Обычаями терминала ООО «Приморский торговый порт».

Signature / Подпись

Date / Дата _____

Time / Время _____ / _____

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

**PLAN OF LOADING
ПЛАН ПОГРУЗКИ**

The loading will be stopped by Остановка погрузки будет производиться на	SHIP СУДНО <input type="checkbox"/>	SHORE БЕРЕГУ <input type="checkbox"/>
---	--	--

	SHIP / СУДНО		SHORE / БЕРЕГ	
	RATE, m ³ /h / Интенсивность м3/час	DURATION, hrs / Продолжитель- ность, час	RATE, m ³ /h / Интенсивность м3/час	DURATION, hrs / Продолжитель- ность, час
Initial loading rate Начальная интенсивность погрузки				
Main loading rate Максимальная интенсивность погрузки				
Final loading rate Интенсивность погрузки при окончании погрузки				

Quantity of cargo requested by ship, mt Количество груза, запрошенное судном, мт	in vac <input type="checkbox"/> , in air <input type="checkbox"/> в вакууме , в воздухе
---	--

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

PRELIMINARY SHORE INFORMATION ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ НА БЕРЕГУ	Updated Shore Information Оперативные данные, полученные с берега	
	Date / Дата	
	Time / Время	
	C/O Signature Подпись лица, через C/O	
Max. quantity of cargo, mt in vac. Макс. кол-во, мт в вак.		
Density at 15°C, t/m ³ Плотность при 15°C, т/м3		
Density at 20°C, t/m ³ Плотность при 20°C, т/м3		
Temperature, °C Температура, °C		

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

MATERIAL SAFETY DATA SHEET REBCO

**ПАСПОРТ БЕЗОПАСНОСТИ ВЕЩЕСТВА (МАТЕРИАЛА)
РОССИЙСКАЯ ЭКСПОРТНАЯ СМЕСЬ СЫРОЙ НЕФТИ (REBCO)**

1. PRODUCT COMPOSITION

C1 to C3 hydrocarbons	0.5 % by volume
C4 hydrocarbons	2.0 % by volume
Residue of complex hydrocarbons	97.5 % by volume
Sulphur Compounds	< 2 % by volume
Hydrogen Sulphide in liquid phase	< 10 ppm by volume

1. СОСТАВ МАТЕРИАЛА

Углеводороды C1 - C3	0.5 % объемн. Volume
Углеводороды C4	2.0 % объемн.
Остаток многоядерных углеводородов	97.5 % объемн.
Сернистые соединения	< 2 % объемн.
Сероводород в жидкой фазе	< 10 млн -1 объемн.1

2. HAZARD IDENTIFICATION

RISK PHRASES: Highly flammable; Harmful by inhalation, in contact with skin and if swallowed; Irritating to eyes.

SAFETY PHRASES: Keep away from sources of ignition - NO SMOKING / Do not breathe fumes or vapour / After contact with skin, wash immediately with plenty of soap and water / Take precautionary measures against static discharge / Wear suitable protective clothing, gloves and eye/face protection / Where necessary wear an organic vapour or use self-contained breathing apparatus.

2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОПАСНОСТИ

ВИД РИСКА: Легко воспламеняется. Вреден при вдыхании, попадании на кожу и проглатывании; раздражает слизистые оболочки глаз.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ: Держать вдали от источников воспламенения – НЕ КУРИТЬ/Не вдыхать пары/При попадании на кожу промыть пораженный участок большим количеством воды с мылом/Предотвращать возникновение зарядов статического электричества/Надеть подходящие защитную одежду, перчатки и обеспечить защиту глаз/лица/при необходимости надеть респиратор или автономный дыхательный аппарат.

3. FIRE FIGHTING MEASURES

Flash point < 50C; Any spillage should be regarded as potential fire risk.

EXTINGUISHING MEDIA

Dry powder, foam, carbon, dioxide of water fog. Water may be ineffective on the flames, but should be used to keep fire exposed containers cool and protect personnel.

3. МЕРЫ ПОЖАРОВЗРЫВОБЕЗОПАСНОСТИ

Температуры вспышки менее 50°C. Следует считать, что любой разлив материала связан с риском возникновения пожара.

СРЕДСТВА ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ

Сухой порошок, пена, дисперсированный диоксид углерода. Применение вода может быть неэффективным при факельном горении материала. Воду следует использовать для охлаждения емкостей, попавших в огонь, и защиты персонала.

4. PHYSICAL AND CHEMICAL PROPERTIES

Boiling point below ambient to 400 OC Pour point approx. -24 OC Density at 15 OC 0.8630 Solubility in water negligible.

4. ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА

Точка кипения: от температуры ниже температуры окружающей среды до 400°C. Температура потери текучести - 24°C. Плотность при 15°C –0,8630. Ничтожно малая растворимость в воде.

5. STABILITY AND REACTIVITY

Stable at ambient temperatures. Hazardous polymerization reactions will not occur.

CONDITIONS TO AVOID - Sources of ignition

MATERIALS TO AVOID - Contact with strong oxidizing agents

HAZARDOUS DECOMPOSITION PRODUCTS - Incomplete combustion will generate smoke, carbon dioxide and hazardous gases, including carbon monoxide.

5. СТАБИЛЬНОСТЬ И ХИМИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ

УСТОЙЧИВ ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. Не вступает в опасную реакцию полимеризации.

ПРОВОЦИРУЮЩИЕ ФАКТОРЫ: ИСТОЧНИКИ ВОСПЛАМЕНЕНИЯ. Контакт с сильными окислителями.

ОПАСНЫЕ ПРОДУКТЫ РАЗЛОЖЕНИЯ: Частичное разложение сопровождается образованием дыма, диоксида углерода и опасных газов, в том числе монооксида углерода.

6. ECOLOGICAL INFORMATION

MOBILITY — Spillages may penetrate the soil causing ground water contamination.

PERSISTENCE AND DEGRADABILITY — This product is inherently biodegradable.

AQATIC TOXICITY — Harmful to aquatic organisms / Spill may form a film on water surfaces causing physical damage to organisms. Oxygen transfer could also be impaired. / May cause long term effects in the aquatic environment.

6. ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

ПОДВИЖНОСТЬ — разлившийся материал может проникнуть в почву и загрязнить грунтовые воды.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЯ И РАЗЛОЖЕНИЕ — разлагается под действием бактерий.

ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ВОДНУЮ СРЕДУ — Вреден для обитающих в воде организмов/при разливе образует пленку на поверхности воды, что приводит к физическому уничтожению обитающих в воде организмов. Передача кислорода также может оказать вредное воздействие/Вредное воздействие на водную среду может быть продолжительным.

7. OTHER INFORMATION

Health and safety precautions and environmental advice noted in this data sheet may not be accurate for all individuals and / or situations. It is user's obligation to evaluate and use this product safely and to comply with all applicable laws and regulations. No statement made in this data sheet shall be construed as a permission, recommendation or authorization given or implied to practice any patented invention without a valid license. The JSC "TRANSNEFT" and its subsidiary shall not be responsible for any damage or injury resulting from abnormal use of the material, from any failure to adhere to recommendations, or from any hazards inherent in the nature of the material.

Special is to be drawn to the H₂S (Hydrogen Sulphide) awareness, due to the blending of different crudes, an increase in the allowable content of less than 10 ppm may appear during loading.

Rescues, wearing breathing apparatus, should remove the victim immediately to fresh air and artificial respiration should be applied.

Resuscitators should be readily available whenever crude containing H₂S is handled.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Вышеприведенная информация о мерах безопасности и мерах по охране здоровья, а также о воздействии на окружающую среду может варьироваться в зависимости от обстановки в каждом конкретном случае. Пользователь обязан произвести оценку характеристик данного материала для его использования согласно действующим правилам и законам. Никакое из приведенных выше заявлений не должно быть истолковано или использовано на практике как нововведенные и запатентованные рекомендации или разрешения без наличия на то узаконенного разрешения. Компания ТРАНСНЕФТЬ и ее филиалы не несут ответственности за любой ущерб, причиненный вследствие ненадлежащего использования данного материала, невыполнения соответствующих рекомендаций или опасного воздействия данного материала.

Особое внимание следует обратить на то, что во время погрузки продукта, состоящего из различных сортов сырой нефти, содержание сероводорода может превысить допустимую норму в 10 млн –1.

Для эвакуации пострадавших спасатели должны надеть дыхательный аппарат. Пострадавшего выводят на свежий воздух и делают ему искусственное дыхание.

Реанимационное оборудование должно быть подготовлено к немедленному использованию во время перегрузки сырых нефтей, содержащих сероводород.

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

To: the Master of m/t to whom it may concern
Капитану _____ танкера _____

**NOTIFICATION
УВЕДОМЛЕНИЕ**

Dear Sirs,
Господин капитан,

In accordance with the " Statutory Regulations of the Port Primorsk" You have to comply with the following requirements of the vessel's safe loading:

В соответствии с Обязательными постановлениями по морскому торговому порту Приморск Вы должны будете соблюдать следующие требования в процессе загрузки Вашего судна:

1. The Master shall be responsible for keeping the originally set ship's position at the berth in course of loading operations. Orders of the Loading Master to bring the ship closer to the berth to tighten the mooring lines in order to prevent the accidental detachment of cargo arms and spillage of oil shall be obligatory for Master (item 4.4.9. of Regulations).

1. Во время погрузки капитан обязан удерживать судно в заданном положении вдоль причала. Капитан обязан выполнять команды мастера по наливу о необходимости подвести судно к причалу, подобрать ослабленные швартовы в целях предотвращения самопроизвольного отсоединения стендеров и разлива нефти (см. пункт 4.4.9 Обязательных постановлений).

2. Shifting of the ship alongside the berth shall only be carried out with tug assistance and with pilot assistance. The number of tugs is to be determined by the Master and as agreed with the pilot (item 4.5.3. of the Regulations).

2. Перемещение судна вдоль причала должно производиться только с привлечением буксиров и лоцмана. Количество буксиров определяется капитаном и согласовывается с лоцманом (см. пункт 4.5.3 Обязательных постановлений).

3. It is forbidden to shift the vessel along the berth using mooring lines (item 4.5.4. of the Regulations).

3. Запрещается перемещать судно вдоль причала с использованием швартовых канатов (см. пункт 4.5.4 Обязательных постановлений).

4. It is forbidden to drain water from main deck overboard into harbour area (item 4.7.4.1. of the Regulations).

4. В пределах акватории порта запрещается сливать за борт воду с главной палубы (см. пункт 4.7.4.1 Обязательных постановлений).

Due to above mentioned facts, I hold You fully responsible for all the time lost, costs and expenses which can arise from failure to comply with the above requirements.

Принимая во внимание вышеизложенное, на Вас возлагается ответственность за любую задержку/приостановку погрузки и возмещение расходов, связанных с нарушением вышеперечисленных требований.

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

CERTIFICATE OF THE VESSEL'S VALVES SEALING

The list of the sealed valves, stop valves, sea chests which
are designed for bilge (oily waters) pumping

АКТ О ЗАКРЫТИИ И ОПЛОМБИРОВАНИИ КЛАПАНОВ НА СУДНЕ

Перечень опломбированных клапанов, стопорных клапанов и клапанов кингстонов,
предназначенных для откачивания трюмной (нефтедержущей) воды

No.	List of sealed valves Опломбированные клапаны	Date Дата	Time Время	Remarks Примечание
1				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
2				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
3				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
4				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
5				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
6				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу
7				Checked by loading master / Проверено мастером по наливу

СУДНО / SHIP		БЕРЕГ / SHORE	
Ф.И.О. Name		Ф.И.О. Name	
Должность Rank	Капитан Master	Должность Rank	Мастер по наливу Loading Master
Подпись Signature		Подпись Signature	
Дата Date		Время Time	

Primorsk Trade Port LLC
ООО «Приморский Торговый Порт»

Ship's name _____
 Название судна _____
 Berth _____
 Причал _____
 Date of Arrival _____
 Дата прибытия _____

CARGO CALCULATIONS SUMMARY
ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СУДОВЫХ ЗАМЕРОВ

Gross Volume Loaded / Объём погруженный, м ³	Weight Loaded / Масса погруженная, mt in vac	Name, Signature / Фамилия, подпись
Shore / Терминал		
GVL:	B/L:	
Temperature, °C:		
Vessel / Судно		
	VEF:	
	WEIGHT:	
	WEIGHT (VEF):	
Surveyor / Сюрвейер		
	VEF:	
	ASTM:	
	ASTM (VEF):	
	GOST:	
	GOST (VEF):	
Surveyor / Сюрвейер		
	VEF:	
	ASTM:	
	ASTM (VEF):	
	GOST:	
	GOST (VEF):	

ПЛАН ТЕРМИНАЛА (ПУТИ ЭВАКУАЦИИ) PLAN OF TERMINAL (ESCAPE ROUTES)

ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ причалы №1-4 (пути эвакуации) PRIMORSK OIL TERMINAL berths nos. 1 to 4 Escape routes

