

---

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---

СВОД ПРАВИЛ

*СП ХХХ.13280.201Х*

---

# ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И АКВАТОРИЙ

Настоящий проект свода правил не подлежит применению до его  
утверждения

---

Москва 2013

## **Предисловие**

Цели и принципы стандартизации в Российской Федерации установлены Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», а правила разработки сводов правил - постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858. «О порядке разработки и утверждения сводов правил»

### **Сведения о своде правил**

1 ИСПОЛНИТЕЛИ – ОАО «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «Союзморниипроект», **Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ)**

2 ВНЕСЕН - ФГУП «Росморпорт»

3 ПОДГОТОВЛЕН к утверждению

4 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от

5 ЗАРЕГИСТРИРОВАН Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт)

6 ВВОДИТСЯ ВПЕРВЫЕ

*Информация об изменениях к настоящему своду правил публикуется в ежегодно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты», а текст изменений и поправок – в ежемесячно издаваемых информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ежемесячно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования – на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет*

Минтранс РФ, 2013

Настоящий нормативный документ не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии.

## Содержание

1	Область применения.....	
2	Нормативные ссылки.....	
3	Термины и определения.....	
4	Основные положения.....	
4.1	Основные требования.....	
4.2	Режим эксплуатации.....	
4.3	Техническое обслуживание.....	
4.4	Ремонт, восстановление и реконструкция.....	
4.5	Предотвращение загрязнения окружающей среды.....	
5	Портовые гидротехнические сооружения.....	
5.1	Режим эксплуатации.....	
5.2	Техническое обслуживание.....	
5.3	Ремонт, восстановление и реконструкция.....	
6	Крытые склады.....	
6.1	Режим эксплуатации.....	
6.2	Техническое обслуживание.....	
6.3	Ремонт.....	
7	Открытые грузовые склады и дороги.....	
7.1	Режим эксплуатации.....	
7.2	Техническое обслуживание.....	
7.3	Ремонт.....	
8	Рельсовые крановые пути.....	
8.1	Режим эксплуатации.....	
8.2	Техническое обслуживание.....	
8.3	Ремонт.....	
9	Прочие здания и сооружения.....	
9.1	Режим эксплуатации.....	
9.2	Техническое обслуживание.....	
9.3	Ремонт.....	
10	Акватории и судоходные каналы.....	
10.1	Режим эксплуатации.....	
10.2	Техническое обслуживание.....	

10.3 Ремонтные дноуглубительные работы.....	
Приложение А (справочное) Термины и определения.....	
Приложение Б (обязательное) Режим эксплуатации акватории и морских каналов в ледовых условиях .....	
Приложение В (рекомендуемое) Форма и примерное содержание справочника допускаемых нагрузок на причалы, крытые и открытые грузовые склады.....	
Приложение Г (обязательное) Перечень документации по технической эксплуатации портовых сооружений, которую следует вести на предприятиях Минтранса России.....	
Приложение Д (обязательное) Указания по ведению журналов технического надзора за состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений.....	
Приложение Е (обязательное) Положение о проведении периодических технических осмотров сооружений предприятий Минтранса России.....	
Приложение Ж (справочное) Классификация глубин у портового гидротехнического сооружения.....	
Приложение К (справочное) Предельно допустимые смещения и деформации портовых гидротехнических сооружений за период их эксплуатации .....	
Приложение Л (рекомендуемое) Способы складирования тяжеловесных грузов и методика определения эксплуатационных нагрузок на причалы от этих грузов.....	
Приложение М (справочное). Предельно допустимые смещения и деформации зданий и сооружений и их элементов за период их эксплуатации.....	
Приложение Н (справочное) Классификация дефектов покрытий территории и способы их устранения.....	
Приложение П (справочное) Предельно допустимые деформации металлических резервуаров за период их эксплуатации.....	
Приложение Р (справочное) Классификация дефектов железобетонных прожекторных мачт и опор наружного освещения и способы их устранения.....	
Библиография.....	

## **Введение**

Настоящий свод правил разрабатывается для обеспечения исполнения требований Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 года № 620 с учетом части 1 статьи 46 Федерального закона «О техническом регулировании».

Настоящий документ содержит требования, устанавливающие порядок технической эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта, обеспечивающие безопасные условия для швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности портовых сооружений при взаимодействии с судами, при работе перегрузочного оборудования и портовых транспортных средств, складировании грузов.

Разработка свода правил выполнена институтом ОАО «Союзморниипроект» совместно с МГАВТ.

Руководитель работы - Ю.Н.Семенов (заместитель главного инженера ОАО «Союзморниипроект»); ответственные исполнители: : канд. техн. наук А.Н.Диашев, канд. техн. наук В.П.Гришин, канд. техн. наук С.Г.Козлов, канд. техн. наук Ю.Д.Полянцев, канд. техн. наук Т.А.Степанян, инж. Ю.Н.Иванов, инж. Л.Е. Антонова, (ОАО «Союзморниипроект») д-р техн. наук, профессор В.Д.Костюков, канд. техн. наук, доцент И.В.Костин, канд. техн. наук М.А.Сахненко (МГАВТ).

---

**СВОД ПРАВИЛ**

---

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ  
МОРСКИХ ПОРТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ И АКВАТОРИЙ**

**The rules of technical exploitation of buildings in sea ports and waters**

---

**Дата введения 201X-XX-XX**

**1 Область применения**

1.1 Настоящий свод правил (далее – СП) устанавливает общие требования и правила к порядку осуществления технической эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта.

1.2 Настоящий Свод Правил распространяется на следующие объекты инфраструктуры морского порта: портовые гидротехнические сооружения, каналы, фарватеры и зоны маневрирования, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, сети инженерно-технического обеспечения, рельсовые крановые пути, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора).

1.3 Свод правил не распространяется на: буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование.

**2 Нормативные ссылки**

В настоящем своде правил использованы ссылки на следующие документы:

Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ

Водный кодекс Российской Федерации от 03.06. 2006 г. № 74-ФЗ

Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»

Федеральный закон от 27.12.2002 г. N 184- ФЗ «О техническом регулировании»

Федеральный закон от 31.07.1998 г. №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»

---

*Проект, первая редакция*

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Федеральный закон от 22.07.2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»

Федеральный закон от 30.12.2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»

Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 г. № 620

ГОСТ 12.1.003-83 ССБТ. Шум. Общие требования безопасности

ГОСТ 12.1.005-88 ССБТ. Система стандартов безопасности труда. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны

ГОСТ 12.3.006-75 ССБТ. Эксплуатация водопроводных и канализационных сооружений и сетей. Общие требования безопасности

ГОСТ Р 12.4.026-2001 ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний

ГОСТ 2761-84 Источники централизованного хозяйственно-питьевого водоснабжения. Гигиенические, технические требования и правила выбора

ГОСТ 5686-94 Грунты. Методы полевых испытаний сваями

ГОСТ Р ИСО 8385-2011 Суда и морские технологии. Дноуглубительные снаряды. Классификация

ГОСТ 17520-72. Снаряды землесосные общего назначения. Термины и определения

ГОСТ 23274-84\* Сеть связи цифровая интегральная. Система сигнализации. Номенклатура сигналов

ГОСТ 24846-81 Грунты. Методы измерения деформаций оснований зданий и сооружений

ГОСТ 25634-83\* Каталог координат геодезических пунктов. Форма и содержание

ГОСТ 26600-98 Знаки навигационные внутренних судоходных путей. Общие технические условия

ГОСТ 27065-86 Качество воды. Термины и определения

ГОСТ 30247.0-94 Конструкции строительные. Методы испытаний на огнестойкость. Общие требования

ГОСТ Р 51232-98 Вода питьевая. Общие требования к организации и методам контроля качества

ГОСТ Р 51248-99. Пути наземные рельсовые крановые. Общие технические требования

ГОСТ Р 51256-2011 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования

ГОСТ Р 51872-2002 Документация исполнительная геодезическая. Правила выполнения

ГОСТ Р 52290-2004 Технические требования организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования

ГОСТ Р 53778-2010 Здания и сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния

ГОСТ Р 54523-2011 Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния

СП 3.4.2318-08. «Санитарная охрана территории Российской Федерации»

СП11-104-97 Инженерно-геодезические изыскания для строительства

СП12-103-2002. Пути наземные рельсовые крановые. Проектирование, устройство и эксплуатация

СП12.13130.2009 Определение категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности.

СП13-102-2003 Правила обследования несущих строительных конструкций зданий и сооружений

СП16.13330.2011 «СНиП II 23-81\* Стальные конструкции»

СП22.13330-2011 «СНиП 2.02.01-83 Основания зданий и сооружений»

СП28.13330.2012 «СНиП 2.03.11-85 Защита строительных конструкций от коррозии»

СП31.13330.2012 «СНиП 2.04.02-84\* Водоснабжение. Наружные сети и сооружения»

СП32-103-97 Проектирование морских берегозащитных сооружений

СП 32.13320.2012 «СНиП 2.04.03-85 Канализация. Наружные сети и сооружения»

СП38.13330.2012 «СНиП 2.06.04-82\* Нагрузки и воздействия на гидротехнические сооружения (волновые, ледовые и от судов)»

СП41.13330.2012 «СНиП 2.06.08-87 Бетонные и железобетонные конструкции гидротехнических сооружений»

СП45.13330.2012 «СНиП 3.02.01-87 Земляные сооружения, основания и фундаменты»

СП47.13330.2012 «СНиП 11-02-96 Инженерные изыскания для строительства»

СП49.13330.2010. «СНиП 12-03-2001 Безопасность труда в строительстве. Часть 1»

СП58.13330.2012 «СНиП33-01-2003 Гидротехнические сооружения. Основные положения»

СП60.13330.2012 «СНиП 41-01-2003 Отопление, вентиляция и кондиционирование»

СП62.13330.2011 «СНиП42-02-2002 Газораспределительные системы»

СП63.13330.2012 «СНиП 52-01-2003 Бетонные и железобетонные конструкции. Основные положения»



## **СП XXX.13280.201X**

(проект, первая редакция)

СП64.13330.2011 «СНиП II-25-80 Деревянные конструкции»

СП68.13330.2012 «СНиП 3.01.04-87 Приемка в эксплуатацию законченных строительством объектов. Основные положения»

СП72.13330.2012 «СНиП 3.04.03-85 Защита строительных конструкций и сооружений от коррозии»

СП80.13330.2012 «СНиП 3.07.01-85 Гидротехнические сооружения»

СП112.13330.2012 «СНиП 21-01-97 Пожарная безопасность зданий и сооружений»

СП124.13330.2012 «СНиП 41-02-2003 Тепловые сети»

СНиП12-04-2002 Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство

СанПиН 2.1.8/2.2.4.1383-03 Гигиенические требования к размещению и эксплуатации передающих радиотехнических объектов

СанПиН 2.1.5.980-00 Гигиенические требования к охране поверхностных вод

СанПиН 2.1.5.2582-10 Санитарно-эпидемиологические требования к охране прибрежных вод морей от загрязнения в местах водопользования населения

*Примечание – При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования – на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодно издаваемому указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим ежемесячно издаваемым информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный стандарт заменен (изменен), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться заменяющим (измененным) стандартом. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.*

### **3 Термины и определения**

В настоящем своде правил использованы термины, определения которых приведены в Приложении А.

### **4 Основные положения**

#### **4.1 Основные требования**

4.1.1 В соответствии Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта техническую эксплуатацию объекта инфраструктуры морского порта осуществляет его владелец.

4.1.2 Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта должна обеспечивать сохранение их проектных эксплуатационных характеристик в течение

расчетного периода службы при эффективном и рациональном их использовании, соблюдении требований безопасности и охраны окружающей среды.

В процессе технической эксплуатации объектов инфраструктуры порта должно обеспечиваться соответствие их состояния и режима эксплуатации требованиям противопожарных, санитарно-гигиенических, экологических норм и правил, а также требованиям охраны труда, технической и социальной безопасности в соответствии с международными договорами Российской Федерации, законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (Федеральным законом «О морских портах», Техническими регламентами «О безопасности зданий и сооружений», «О безопасности объектов морского транспорта», СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, ПОТ Р О-152-31.82.03-96, СанПиН 4631-88, ГОСТ Р 22.0.10-96\*, ГОСТ Р 52551-2006, [41], [42], [46], [61], [63], [64], [65], [72], Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года и Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года).

4.1.3 Для поддержания эксплуатационных характеристик объектов инфраструктуры порта должен предусматриваться комплекс организационных и инженерно-технических мероприятий по их техническому обслуживанию и ремонту.

4.1.4 Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта включает:

- установление режима эксплуатации сооружений и надзор за его соблюдением;
- мониторинг технического состояния сооружений, акваторий, крановых и железнодорожных путей порта, поддержание их в исправном техническом состоянии;
- наблюдение за регламентированным использованием средств механизации и транспорта;
- проведение мероприятий по противокоррозионной защите конструкций сооружений;
- выявление снижения несущей способности и принятие оперативных мер по устранению причин данного явления и усилению сооружения;
- проведение текущего и капитального ремонтов;
- паспортизацию сооружений, акваторий и морских каналов.

4.1.5 Техническая эксплуатация плавучих причалов должна производиться в соответствии с инструкциями, которые следует разрабатывать с учетом местных условий, специфики причалов, документов предприятия-изготовителя, регламентирующих их эксплуатацию.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

4.1.6 Техническая эксплуатация судоподъемных сооружений, расположенных на территории морского порта, должна осуществляться в соответствии с правилами технической эксплуатации судоподъемных сооружений, сооружений паромных переправ - по специальным правилам. Техническая эксплуатация гидротехнических сооружений, являющихся частью судоподъемных сооружений и сооружений паромных переправ, должна производиться в соответствии с правилами и рекомендациями, разработанными на эксплуатирующем предприятии при участии проектной организации, в соответствии с конструкцией этих сооружений, местными условиями их работы и требованиями раздела 5 настоящего СП.

4.1.7 Техническая эксплуатация железнодорожных путей, расположенных на территории порта и находящихся на балансе эксплуатирующих организаций, регламентируется документами Минтранса РФ [1], [2], [3].

4.1.8 Техническая эксплуатация автомобильных подъездных путей на территории порта осуществляется в соответствии с разделом 7 настоящих СП.

4.1.9 Техническая эксплуатация сетей, сооружений водоснабжения и канализации на объектах инфраструктуры порта должна осуществляться в соответствии с ГОСТ 12.3.006-75.ССБТ., ГОСТ 2761-84, СП31.13330.2010, СП 32.13320.2010, [6], [7].

4.1.10 Техническая эксплуатация сетей и сооружений теплоснабжения регламентируется требованиями СП 124.13330.2011 и должна осуществляться в соответствии с [8], [9], [10], [11], [12], [13], [14], [15].

4.1.11 Техническая эксплуатация газораспределительных сетей и компрессорных станций на объектах инфраструктуры порта регламентируется требованиями СП 62.13330.2011, [16], [17], [18], [19], [20].

4.1.12 Техническая эксплуатация сетей и сооружений электроснабжения и электроосвещения на объектах инфраструктуры порта должна осуществляться в соответствии с ГОСТ 23274-84\*, [21], [22], [23], [24], [25], [26], [27], [28], [29], [30].

4.1.13 Техническая эксплуатация сетей и сооружений связи на объектах инфраструктуры порта должна осуществляться в соответствии с ГОСТ 27357-87, СанПиН 2.1.8/2.2.4.1190-03, [31], [32], [33], [34], [35], [36], [37], [38],[39].

4.1.14 При технической эксплуатации объектов инфраструктуры порта в обязательном порядке должны быть соблюдены требования экологической и пожарной безопасности в соответствии с настоящим СП, Федеральным законом «Об охране окружающей среды», Федеральным законом «О морских портах», Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской

Федерации», Техническим регламентом «Общие требования пожарной безопасности», ГОСТ 12.1.003-83\*, [40], [41], [42], [43], [44] [45] [46].

4.1.15 Техническая эксплуатация выносных причальных устройств (ВПУ) должна производиться в соответствии с нормами, установленными разделом 5 настоящего СП, Федеральным законом «О морских портах», Федеральным законом «О техническом регулировании», СП 58.13330.2010, [47], [48], [49], [50], инструкциями, рекомендациями проектной организации и предприятия-изготовителя в соответствии с конструкцией этих сооружений и местными условиями эксплуатации.

4.1.16 Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений с замерзающими акваториями должна производиться в соответствии с разделом 5, Приложением Б настоящего СП, СП 58.13330.2010 и [51], [52].

4.1.17 Техническая эксплуатация портовых сооружений в районах Арктики и Крайнего Севера должна обеспечивать бесперебойную работу всех перегрузочных комплексов в сложных климатических условиях. В морском порту должны быть технические возможности для гарантированного и своевременного обслуживания флота, проведения аварийно-восстановительных ремонтов судов. Техническая эксплуатация должна осуществляться в соответствии с разделом 5 настоящего СП и Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта, [51], [52], [53] [54].

4.1.18 Мероприятия по противокоррозионной защите конструкций должны выполняться в соответствии с СП28.13330.2010, СП72.13330.2011 и [55]. [56], [57].

4.1.19 Техническая эксплуатация сооружений, акваторий и морских каналов должна осуществляться эксплуатирующими организациями, имеющих в своем составе подготовленный и аттестованный персонал и необходимое оборудование. Мониторинг за объектами инфраструктуры порта, а также контроль и надзор должны производиться в соответствии с разделами 4, 5 настоящего СП, ГОСТ Р 54523-2011, [58].

4.1.20 Мероприятия по ремонту объектов инфраструктуры порта и мероприятия, имеющие целью повышение эффективности использования сооружений и их модернизацию, должны осуществляться в соответствии с разделом 5 настоящего СП, [52], [59], [60].

4.1.21 Техническая эксплуатация временных зданий и сооружений, расположенных на территории порта, должна обеспечивать нормальные и безопасные условия работы в них, не мешать работе основных сооружений и зданий и соответствовать требованиям промышленной эстетики и безопасности в соответствии с Техническим регламентом о

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

безопасности зданий и сооружений.

4.1.22 Настоящее СП является регламентирующим документом, в дополнение к которому эксплуатирующие организации должны разрабатывать, в зависимости от местных условий и специфики работы, следующие документы:

- 1) Инструкции по предотвращению загрязнений акватории, грунта, грунтовых вод и атмосферы в районе порта;
- 2) Инструкции для защиты портовых гидротехнических сооружений от действий льда (Приложение Б);
- 3) Справочник допускаемых нагрузок на причалы, крытые склады и открытые грузовые площадки, в соответствии с Приложением В, ГОСТ Р 54523-20116;
- 4) Журнал технического контроля за состоянием и режимом эксплуатации портовых гидротехнических сооружений, форма и примерное содержание которого приведены в Приложении Д и ГОСТ Р 54523-2011;
- 5) Программы и планы выполнения мониторинга технического состояния и режимов эксплуатации сооружений и крановых путей.

4.1.23 На территории порта следует устанавливать транспаранты-указатели со схемами расположения основных причалов, складов, других объектов, крановых и железнодорожных путей, проемов и пешеходных переходов. На схемах должны быть указаны величины допускаемых нагрузок.

4.1.24 Эксплуатационный персонал, обслуживающий объект инфраструктуры морского порта, должен иметь соответствующее выполняемым работам образование и соблюдать требования настоящего СП и Технических регламентов «О безопасности зданий и сооружений» и «О безопасности объектов морского транспорта».

### **4.2 Режим эксплуатации**

4.2.1 Режим эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта должен соответствовать их назначению, проектным характеристикам, фактическому техническому состоянию, условиям эксплуатации, специфике работы и сроку их службы, а также назначению каждого сооружения.

4.2.2 Режимы эксплуатации портовых сооружений, их соблюдение, меры по устранению причин нарушения режимов эксплуатации должны соответствовать настоящему СП, Федеральному закону «О морских портах», Техническому регламенту о безопасности зданий и сооружений, Техническому регламенту о безопасности объектов морского транспорта, постановлениям и внутренним инструкциям по порту.

4.2.3 При возникновении существенных изменений в условиях эксплуатации сооружения (изменение глубин у гидротехнического сооружения, изменение технического состояния элементов конструкции, грунтов основания и засыпки, установка не предусмотренного проектом подъемно-транспортного оборудования, изменение назначения сооружения и др.) режим эксплуатации должен быть изменен. Изменение режима эксплуатации сооружений должно быть согласовано с проектной организацией, оформлено приказом по эксплуатирующему предприятию и отражено в паспорте сооружения.

4.2.4 В процессе технической эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта эксплуатирующая организация должна вести техническую документацию в соответствии с перечнем, указанным в Приложении Г настоящего СП и ГОСТ Р 54523-2011.

4.2.5 Запрещается эксплуатировать причальные сооружения, на которых отсутствуют или имеют критические повреждения отбойные или швартовные устройства.

4.2.6 При назначении режима эксплуатации портовой механизации и транспорта и при подготовке эксплуатационных взрывов следует учитывать допустимые ускорения вибрационных колебаний элементов конструкций зданий и сооружений, складов, служебно-производственных помещений в соответствии с Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений.

4.2.7 Запрещается складировать грузы на проездах, в проходах, на колодцах инженерных сетей, на железнодорожных и крановых путях.

4.2.8 Приемка в эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта, законченных строительством, а также после завершения их расширения, реконструкции, переустройства, связанных с техническим перевооружением, или после капитального ремонта должны производиться в соответствии с Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта и Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений, СП68.13330.2011, [52], [63], [70], и положениями по порту (эксплуатирующей организации). Приемка должна производиться рабочей комиссией, назначаемой приказом руководителя предприятия. Вся документация по проведенным работам должна храниться у собственника и эксплуатирующей организации объекта инфраструктуры порта. При приемке в эксплуатацию акваторий и морских каналов следует руководствоваться дополнительно данными контрольных промеров и площадного обследования в соответствии со специальными положениями и инструкциями.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

4.2.9 Вывод из эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта, осуществляемый вследствие невозможности или нецелесообразности дальнейшего их использования по назначению, или в случае опасности создания аварийной ситуации, несущей угрозу жизни, материального и экологического ущерба, должен производиться рабочей комиссией, назначаемой приказом руководителя эксплуатирующей организации.

Решение рабочей комиссии о выводе объекта инфраструктуры морского порта из эксплуатации должно быть оформлено актом, утверждаемым руководителем предприятия, и доведено до сведения администрации морского порта.

4.2.10 Указания руководства порта по режиму эксплуатации сооружений, а так же их изменения обязательны для всех организаций, эксплуатирующих эти объекты, и клиентуры, расположенных в границах морского порта.

### **4.3 Техническое обслуживание**

4.3.1 В состав технического обслуживания объектов инфраструктуры морского порта должны входить:

мониторинг технического состояния сооружений, проводимый эксплуатирующей организацией, с привлечением, при необходимости, специализированной организации;

комплексные обследования сооружений, выполняемые специализированными аккредитованными организациями;

своевременное устранение мелких неисправностей;

обеспечение санитарно-гигиенических, экологических и противопожарных норм;

корректировка паспортов зданий и сооружений.

4.3.2 Мониторинг технического состояния и режим эксплуатации портовых сооружений должны осуществляться путем регулярных и периодических технических осмотров, а также комплексных обследований, проводимых в соответствии с Приложением Е настоящего СП, ГОСТ Р 54523-2011, ГОСТ Р 53778-2010.

4.3.3 Регулярные технические осмотры объектов инфраструктуры морского порта должны проводиться специалистами эксплуатирующей организации с целью проверки технического состояния сооружений по внешним признакам и осуществления оперативного контроля за соблюдением установленного режима эксплуатации. Периодичность регулярных технических осмотров сооружений устанавливается в зависимости от их технического состояния и условий эксплуатации, но не реже одного раза в месяц.

4.3.4 Результаты регулярных технических осмотров, включая данные проверок

соблюдения норм эксплуатационных нагрузок от складываемых грузов, должны оформляться записями в журналах технического контроля в соответствии с ГОСТ Р 54523-2011 и Приложением Д настоящих СП.

4.3.5 Периодические технические осмотры сооружений должны давать полную информацию о состоянии сооружений и данные, необходимые для планирования мероприятий по технической эксплуатации. Периодический технический осмотр должен проводиться не реже одного раза в год.

4.3.6 Перед проведением периодического технического осмотра должна быть разработана и утверждена программа (при необходимости в нее включаются инструментальные методы контроля). Результаты периодического технического осмотра сооружения должны быть оформлены в виде акта, который помещается в пополняемую часть.

4.3.7 Оценка технического состояния портовых сооружений и акваторий должна производиться на основе данных технических осмотров и обследований и оформляться заключением о возможном режиме дальнейшей эксплуатации объекта инфраструктуры.

4.3.8 Комплексное обследование объектов инфраструктуры порта должно проводиться с целью выявления дефектов его конструктивных элементов, определения физического износа конструкций и сооружения в целом, составления заключения о техническом состоянии сооружения и его годности к эксплуатации. В основе комплексного обследования – проверка технической документации, технический осмотр, детальное инструментальное обследование с применением различного рода инструментов и аппаратуры, путем отбора и исследования опытных образцов материалов, испытаний всего сооружения или его частей.

Периодичность комплексных обследований должна быть не реже одного раза в пять лет.

4.3.9 Внеочередные обследования объектов инфраструктуры морского порта должны проводиться в тех случаях, когда они подвергались воздействиям, выходящим за пределы нормальных условий эксплуатации, в случаях обнаружения их аварий или значительных повреждений, препятствующих безопасной эксплуатации, а также при возникновении необходимости использования сооружений по другому назначению или при режимах эксплуатации, отличающихся от установленных ранее.

4.3.10 Наблюдения за состоянием сооружений при проведении комплексных обследований должны выполняться по программе с использованием различных средств



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

измерений для контроля планово-высотного положения сооружений, деформаций, действующих усилий, качества материалов, прочности конструктивных элементов. По результатам обследования портового гидротехнического сооружения специализированная аккредитованная организация оформляет отчет и акт освидетельствования с приложениями, которые помещаются в пополняемую часть паспорта.

4.3.11 Организация и проведение служебного расследования причин аварий зданий, сооружений, их частей и конструктивных элементов, произошедших в процессе переустройства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также порядок передачи донесений об авариях и оформления результатов расследований должны осуществляться в соответствии с МДС 12-4.2000 Положением о порядке расследования причин аварий зданий и сооружений, их частей и конструктивных элементов на территории Российской Федерации

4.3.12 Для проведения геодезических наблюдений за планово-высотным положением сооружений и элементов конструкции на территории порта должны быть установлены знаки опорной геодезической сети (репера), а на самих сооружениях установлены знаки наблюдательной геодезической сети (наблюдательные пункты и марки).

4.3.13 Для разработки плана геодезической сети, ее расположения и конструкции геодезических знаков должны привлекаться специализированные проектно-изыскательские организации.

4.3.14 Закладка и установка геодезических знаков должна осуществляться строго в соответствии с проектом специализированными организациями, имеющими соответствующие разрешительные документы, квалификацию и оборудование с соблюдением правил установки геодезических знаков согласно СП47.13330.2012, ГОСТ 25634-83\*, ГОСТ Р 51872-2002.

4.3.15 Знаки опорной и наблюдательной геодезической сети не должны подвергаться смещениям, повреждениям.

Доступ к знакам геодезической сети должен быть всегда свободен. Запрещается складировать грузы на знаки геодезической сети, швартоваться за них, использовать не по назначению.

4.3.16 Все опорные геодезические знаки должны периодически осматриваться, иметь защиту от коррозии и быть защищенными от внешних воздействий специальными кожухами и крышками, которые должны быть окрашены.

4.3.17 Для наблюдений за колебанием уровня воды в порту устанавливаются водомерные посты или мареографы. В случае, если устройство водомерного поста или

мареографа нецелесообразно или невозможно, данные о фактическом уровне моря необходимо получать от ближайшего поста Гидрометеослужбы РФ.

4.3.18 Для наблюдения за деформациями и смещениями сооружений в порту эксплуатирующим организациям необходимо иметь комплект геодезических инструментов и измерительных приспособлений.

4.3.19 Геодезические наблюдения за вертикальными и горизонтальными смещениями сооружений, зданий, территории должны производиться в соответствии с руководством по инженерным изысканиям для строительства (ГОСТ 24846-81, СП58.13330.2012, СП 11-104-97, ГОСТ Р 54523-2011).

4.3.20 Измерения деформаций и смещений сооружений, производимые при помощи высокоточных инструментов, а также измерения деформаций и усилий тензометрическими методами, должны выполняться силами проектных организаций или специализированными аккредитованными организациями по техническому контролю.

4.3.21 Для установления причин деформаций и мер по их ликвидации, эксплуатирующая организация совместно с проектной организацией, при необходимости, должны выполнить работы по вскрытию сооружений и их оснований, буровые работы, испытание сооружений опытными отгрузками в соответствии с ГОСТ 5686-94, ГКИНП 03-010-02, [84].

4.3.22 При обследовании бетонных и железобетонных, металлических и деревянных конструкций сооружений следует отражать состояние материала в соответствии со СП 13-102-2003, СП 16.13330.2011, СП 64.13330.2011, ГОСТ Р 54523 – 2011, [66], [67].

4.3.23 Работы по техническому обслуживанию сооружений в части наведения порядка и чистоты, устранении мелких неисправностей должны выполняться коммунальными службами эксплуатирующей организации или другими производственными структурами, выполняющими аналогичные функции.

4.3.24 На объекты инфраструктуры порта должны быть составлены паспорта в соответствии с Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта.

4.3.25 Паспорта на вновь построенные, реконструированные сооружения, сооружения, подвергшиеся переустройству в процессе капитального ремонта, должны составляться или корректироваться проектной организацией, разработавшей проект строительства, реконструкции, капитального ремонта, или специализированной организацией по техническому контролю.

4.3.26 В пополняемую часть паспорта должны заноситься наиболее существенные

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

данные технических осмотров и обследований сооружения и заключения о возможности нормальной его эксплуатации, а также информация о проводимых капитальных ремонтах, реконструкции и модернизации.

4.3.27 В паспорте сооружения должно быть отражено возможное изменение режима его эксплуатации, в том числе изменение норм действующих на него эксплуатационных нагрузок.

4.3.28 В случае строительства сооружения очередями, паспорта составляются проектной организацией на каждую очередь строительства, после ввода объекта данной очереди в эксплуатацию.

4.3.29 Паспорта объектов инфраструктуры порта хранятся у владельца и (или) эксплуатирующей организации.

### **4.4 Ремонт, восстановление и реконструкция**

4.4.1 Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта должна предусматривать проведение планово-предупредительных ремонтов в соответствии с графиком, составляемым эксплуатирующей организацией совместно с собственником объекта инфраструктуры порта.

4.4.2 Комплекс организационно-технических мероприятий и работ по ремонту объектов инфраструктуры должен обеспечить:

восстановление проектных технических и эксплуатационных характеристик сооружений, подвергшихся физическому износу, и сохранение их в течение всего периода эксплуатации;

эффективную и безаварийную работу сооружений в течение всего срока службы;

постоянное поддержание сооружений в образцовом техническом состоянии;

приведение технических и эксплуатационных характеристик сооружений в соответствии с современными требованиями эксплуатации путем модернизации;

долговечность сооружений;

снижение стоимости ремонтных работ и рациональное расходование материалов при производстве ремонта с применением новых технологий и материалов.

При организации и планировании ремонтных работ следует руководствоваться СП68.13330.2011, [52], [59], [68], [69], [70].

4.4.3 В зависимости от технического состояния сооружения инфраструктуры морского порта определяется вид ремонта:

- текущий ремонт, включающий систематическое и своевременное предохранение конструктивных элементов сооружений и систем инженерно-технического обеспечения от преждевременного износа путем проведения профилактических мероприятий и устранению незначительных повреждений и неисправностей.

Приемку работ по текущему ремонту должен производить ответственный за эксплуатацию зданий и сооружений, назначаемый эксплуатирующей организацией, совместно с собственником и оформлять документы на выполнение работ в соответствии с СП68.13330.2011.

- капитальный ремонт, включающий замену и (или) восстановление строительных конструкций сооружения или элементов таких конструкций, за исключением несущих строительных конструкций, замену и (или) восстановление систем инженерно-технического обеспечения и их элементов, а также замену отдельных элементов несущих строительных конструкций на аналогичные или иные, улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановление указанных элементов. Такой ремонт планируется и осуществляется в увязке со схемой развития морского транспорта и выполняется с выводом объекта из эксплуатации. При планировании капитального ремонта с учетом устранения не только физического, но и морального износа сооружения следует руководствоваться требованиями следующих нормативно-технических документов: СП68.13330.2011, [52], [68], [69], [71], [72], [73]. Технический надзор за капитальным ремонтом должен осуществляться в соответствии с разделом 4.6 настоящего СП в рамках Федерального закона «О морских портах».

4.4.4 Ремонтные работы на объектах инфраструктуры порта должны выполняться владельцем объекта своими силами или с привлечением на договорной основе подрядных строительного-монтажными организаций.

4.4.5 Ремонтные работы на запланированном объекте должны организовываться без нарушения основной производственной работы порта и, по возможности, ремонтируемого сооружения. Ремонтные работы, связанные с выводом сооружения из эксплуатации, следует выполнять преимущественно в период наименьшей загрузки сооружения (межнавигационный период).

4.4.6 Ремонтные дноуглубительные работы должны выполняться в соответствии с Техническим регламентом безопасности объектов морского транспорта, ГОСТ Р 54523-2011, [73], [74] с учетом ГОСТ 17520-72, ГОСТ Р ИСО 8385-2011.

4.4.7 Все ремонтные работы должны выполняться с соблюдением общих требований

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

техники безопасности и норм по безопасности труда, СП49.13330.2010, требований специальных норм охраны труда [75], [76], [86], обязательными инструкциями по отдельным объектам инфраструктуры порта, которые требуют обязательного выполнения и не противоречат Федеральному закону «О морских портах», Техническому регламенту о безопасности зданий и сооружений, Техническому регламенту о безопасности объектов морского транспорта.

4.4.8 На территории порта запрещено производить земляные работы без разрешения администрации предприятия. Разрешение на земляные работы необходимо согласовать с должностными лицами, в ведении которых находятся энергетика, водопроводные и канализационные системы, системы связи, газоснабжения и теплоснабжения, а также территория, на которой намечено производить работы.

Если по территории предприятия в районе предстоящих земляных работ проходят подземные коммуникации сторонних организаций, ведение земляных работ должно быть согласовано с руководителями указанных организаций в установленном порядке.

4.4.9 На территории порта запрещается разборка покрытий, возведение сооружений, в том числе и временных, установка столбов, стендов, щитов, указателей, ограждений и площадок временного хранения грузов, строительных материалов, оборудования без разрешения руководителя эксплуатирующей организации,.

4.4.10 Ремонт сооружений осуществляется владельцами объектов инфраструктуры морского порта под контролем собственника.

4.4.11 Реконструкция объектов инфраструктуры порта осуществляется в целях увеличения производительности и улучшения условий труда, продления срока службы, обеспечения требований охраны окружающей среды и т.п. путем увеличения глубин у причалов, повышения эксплуатационных нагрузок на сооружения и восстановления несущей способности сооружения и его элементов. Реконструкция включает комплекс ремонтно-восстановительных мероприятий, обеспечивающих изменение параметров объекта капитального строительства, его частей, замену и (или) восстановление несущих конструкций, улучшение эксплуатационных характеристик физически изношенных и морально устаревших сооружений путем изменения конструктивной схемы существующего сооружения, изменения специализации сооружения и расширении предприятия.

4.4.12 Решение о реконструкции объектов инфраструктуры порта, за исключением объектов подсобного и обслуживающего назначения, принимает собственник по согласованию с федеральным органом исполнительной власти согласно

Градостроительному кодексу Российской Федерации.

Решение о реконструкции сооружения должно приниматься на основании технических осмотров и обследований в соответствии с п. 4.3 настоящего СП.

4.4.13 При реконструкции необходимо максимально использовать в составе реконструируемого сооружения существующие конструкции, отдавать предпочтение проектам, в минимальной степени нарушающим нормальную эксплуатацию порта.

4.4.14 При реконструкции объектов инфраструктуры порта, находящихся в сейсмически опасных районах, зонах вечной мерзлоты, в зонах с неблагоприятными грунтовыми, гидрологическими и другими особыми условиями, должны соблюдаться дополнительные требования, соответствующие нормативным документам для данных условий и районов, а также рекомендации специальных исследований.

4.4.15 Для проведения натурных наблюдений в процессе производства работ по реконструкции на реконструируемых объектах инфраструктуры морского порта следует устанавливать контрольно-измерительную аппаратуру и дополнительные знаки геодезической сети.

При проектировании и осуществлении работ по реконструкции объектов инфраструктуры морского порта следует руководствоваться требованиями СП58.13330.2010, [71], [72], [77], [78], [79], [80].

4.4.16 Разработка проектов реконструкции объектов инфраструктуры порта осуществляется проектными организациями. Наблюдения за сооружением в процессе производства работ должно производиться проектной или специализированной организацией по техническому контролю. Производство работ осуществляется строительной организацией, имеющей разрешения на ведение строительно-монтажных работ.

4.4.17 Контроль (надзор) за выполнением работ по реконструкции объектов инфраструктуры порта осуществляется органами исполнительной власти, администрацией порта и должностными лицами эксплуатирующей и строительной организаций.

## **4.5 Предотвращения загрязнения окружающей среды**

4.5.1 При эксплуатации объектов инфраструктуры порта не должно возникнуть угрозы негативного воздействия на окружающую среду в соответствии с Федеральными законами «Об охране окружающей среды», «О морских портах», Водным кодексом РФ, Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

Особое внимание следует уделять охране окружающей среды портам, находящимся в непосредственной близости от объектов культурного наследия, курортных зон, заповедников и других объектов, находящихся под защитой государства.

4.5.2 Владельцы объектов портовой инфраструктуры, капитаны судов обязаны обеспечивать меры по предотвращению загрязнения территории порта, акватории, сооружений отходами производства и потребления, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и ее производными и другими вредными и опасными для человека и окружающей среды веществами, и производить своевременную утилизацию этих веществ в соответствии с Федеральными законами «Об охране окружающей среды», Водным кодексом РФ, «О морских портах», Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями по протоколу 1978 г.) и обязательными постановлениями в порту.

4.5.3 В процессе переработки сыпучих грузов во избежание засорения и загрязнения акватории и территории порта необходимо принимать меры, предотвращающие их просыпание.

4.5.4 Откосы оградительных сооружений и берегоукрепительных сооружений на акватории порта должны регулярно очищаться от мусора с утилизацией их.

4.5.5 Открытые грузовые площадки, крановые и железнодорожные пути и дороги должны регулярно очищаться от мусора и грязи. В летнее время должны производиться мероприятия по обеспыливанию свободных от грузов грузовых площадок и дорог, в зимнее время - мероприятия по уборке снега и льда с грузовых площадок, крановых и железнодорожных путей и дорог.

4.5.6 Крытые склады, производственные, служебно-бытовые здания и сооружения должны соответствовать требованиям Технического регламента о безопасности зданий и сооружений, требованиям законодательства по охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологических норм.

Все объекты инфраструктуры порта должны соответствовать требованиям санитарно-эпидемиологических норм по водоснабжению, канализации, электроснабжению, защиты от шума, электромагнитных полей, ионизированного излучения, параметров атмосферы в соответствии с Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений, требованиям охраны окружающей среды, СП 3.4.2318-08.

4.5.7 Территория и акватории порта, а также атмосфера в районе порта должны содержаться в санитарном состоянии, отвечающем требованиям законодательства по

охране окружающей среды. В зданиях и сооружениях должны быть предусмотрены системы вентиляции и кондиционирования воздуха, не допускающие предельно допустимых концентрации вредных веществ в воздухе в этих зданиях и сооружениях, в соответствии с Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений, законодательством по охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологическим нормам.

4.5.8 Для создания безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры порта на земельных участках, прилегающих к границе порта, возможно устанавливать санитарно-защитные зоны в соответствии Федеральным законом «О морских портах».

4.5.9 Для предотвращения загрязнения вод акватории порта, ее дна и берегов должна быть обеспечена бесперебойная работа канализационных и очистных сооружений и обеспечен контроль за их работой со стороны администрации морского порта.

4.5.10 В границах акватории порта и морского канала запрещается сбрасывать в воду, на лед и на берег мусор, отходы хозяйственной и производственной деятельности, а также нефтесодержащие жидкости, масла, жиры, ядовитые и вредные вещества в соответствии с требованиями федерального законодательства по охране окружающей среды.

4.5.12 Сбор мусора, хозяйственных и производственных отходов осуществляется специальными плавсредствами, слив нефтесодержащих продуктов и отработанных хозяйственно-бытовых вод с судов осуществляются в специальные емкости, предназначенных для этих целей плавсредства. При наличии на причале специальных приемных устройств загрязненные жидкие отходы следует откачивать на береговые очистные сооружения. Другие виды отходов следует сдавать специализированным службам по сбору мусора и производственных отходов для дальнейшей утилизации.

Воды акватории порта и его дно должно содержаться в чистоте в соответствии с Международными конвенциями, федеральными законами, регламентирующими мероприятия по охране окружающей среды, [42], [45].

4.5.13 Дноуглубительные работы на акватории порта и морских каналах должны производиться по согласованию с администрацией морского порта, с органами по регулированию использования и охраны водных ресурсов.

4.5.14 Запрещается применять на дноуглубительных снарядах и вспомогательных плавсредствах открытые устройства для приемки и хранения нефтепродуктов в



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

соответствии с требованиями по предотвращению загрязнения водных объектов нефтепродуктами.

4.5.15 Запрещается сброс в водные объекты всех видов отходов, образующихся в период эксплуатации дноуглубительных средств.

4.5.16 При производстве дноуглубительных работ следует производить контроль состояния воды водных объектов на показатель качества (содержание взвеси, наличие нефтепродуктов, химический состав воды и грунта) в соответствии с требованиями, установленными органами водного надзора для водопользователей. Нормы определяются в соответствии с ГОСТ27065-86.

4.5.17 Все суда и технические средства, применяемые при производстве дноуглубительных работ, должны отвечать требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и соответствовать Техническому регламенту о безопасности объектов морского транспорта.

4.5.18 Сброс грунта должен осуществляться строго в границах площади, отведенной для подводного отвала. Поверхность завершеного отвала следует прикрывать биологически чистым песком. Подводные отвалы следует осуществлять в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды.

4.5.19 Организация - заказчик, либо исполнитель по поручению заказчика должны оборудовать береговые отвалы грунта и поддерживать их в эксплуатационном состоянии в соответствии с требованиями охраны окружающей среды в течение всего периода производства ремонтных дноуглубительных работ.

4.5.20 При проведении дноуглубительных работ вблизи санитарных зон источников водопользования, объектов культурно-бытового назначения, рыбопромысловых и нерыбных объектов должны выполняться требования охраны водопользования и рыбохозяйственного водопользования, установленные для данного района Водным кодексом РФ, Федеральным законом «Об охране окружающей среды», [81], [82] и контролироваться органами водного надзора.

4.5.21 В случае нарушения условий водопользования работы по дноуглублению могут быть приостановлены органами государственного контроля.

4.5.22 Мероприятия по защите окружающей среды в порту должны компенсировать негативное воздействие хозяйственной и производственной деятельности на экологическое состояние грунтов и почвы на территории предприятия, грунтовых вод,

воды на акватории, атмосферного воздуха, растительного и животного мира в соответствии с Федеральным законом «Об охране окружающей среды»

4.5.23 Для предотвращения загрязнения и в целях очистки вод акватории и ее дна должны осуществляться следующие мероприятия:

обследование акватории, включающее наблюдения за чистотой поверхности вод и дна;

контроль за химическими, бактериологическими и токсическими свойствами сточных вод и мер по ликвидации недопустимых загрязнений в соответствии с правилами очистки загрязненных акваторий порта;

оборудование предприятий средствами и устройствами для локализации распространения пролитых на акватории нефтесодержащих продуктов и других жидких и химически опасных грузов;

обеспечение предприятия специальными судами для сбора нефтесодержащих и отработанных хозяйственно-бытовых вод, плавучими нефтемусоросборщиками и зачистными станциями;

организация береговых пунктов приема различных видов отходов с судов, включая нефтесодержащих и отработанных хозяйственно-бытовых вод.

4.5.24 Эксплуатирующая организация должна обеспечивать мероприятия по организации сбора, вывоза для утилизации и переработке бытовых, промышленных отходов с объектов инфраструктуры порта и судов, находящихся в порту.

4.5.25 Администрация морского порта должна руководить мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории порта отходами производства и потребления, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и вредными для здоровья человека и окружающей среды веществами и ликвидацией таких последствий.

4.5.26 Ответственность по контролю и надзору за соблюдением исполнения законодательства по охране окружающей среды и взаимодействия с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти по вопросам экологического контроля и надзора несет администрация морского порта.

4.5.27 При получении информации о загрязнении территории порта и акватории, при обнаружении повышенного загрязнения вод, поступающих из системы канализации промышленных предприятий, администрация порта обязана сообщить о них в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти в соответствии с их

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

компетенцией для принятия соответствующих мер и одновременно принять меры по локализации и ликвидации загрязнения и его последствий.

4.5.28 В процессе эксплуатации объектов инфраструктуры порта происходят деформации, просадки, разрушения элементов конструкции сооружений и зданий, что требует от эксплуатирующей организации разработки комплекса природоохранных мероприятий, включающих ремонтные работы, пересмотр режима эксплуатации сооружений и зданий в рамках федеральных законов и технических регламентов.

4.5.29 Эксплуатирующая организация должна обеспечивать мониторинг состояния окружающей природной среды и производственного экологического контроля эксплуатируемого объекта инфраструктуры порта в соответствии с требованиями природоохранного законодательства РФ.

4.5.30 Для объектов инфраструктуры порта, существенно влияющих на экологию в процессе эксплуатации, владельцем должен быть предусмотрен мониторинг водной, наземной и воздушной экосистем, обеспечивающий оценку экологических процессов, действенности принятых в проектной документации природоохранных мероприятий, проверку, уточнение, корректировку оценок и прогнозов с момента строительства на весь период эксплуатации объектов.

На весь период строительства и эксплуатации должна быть разработана программа экологического мониторинга и контроля объекта инфраструктуры порта.

4.5.31 При эксплуатации объектов инфраструктуры порта владельцем должны быть разработаны мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного происхождения в соответствии с федеральным законодательством (в случае вероятности их возникновения).

## **5 Портовые гидротехнические сооружения**

### **5.1 Режим эксплуатации**

5.1.1 Режим эксплуатации портовых гидротехнических сооружений представляет собой совокупность условий и требований, которые должны выполняться как владельцами инфраструктуры и работниками порта, так и экипажами судов, использующих сооружения.

5.1.2 Режим эксплуатации портовых гидротехнических сооружений должен соответствовать требованиям Федерального закона «О морских портах», а также

Технического регламента о безопасности зданий и сооружений и Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

5.1.3 Режим эксплуатации портовых гидротехнических сооружений должен устанавливаться в зависимости от их основного назначения. Внесение изменений в установленный режим эксплуатации портовых гидротехнических сооружений должно производиться на основании результатов систематических наблюдений и обследований сооружений и данных об изменении условий их эксплуатации.

5.1.4 Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений должна обеспечивать:

нормальные условия для плавания, стоянки и обработки судов;

сохранность сооружений при их взаимодействии с судами;

сохранность при работе оборудования и транспорта, при складировании грузов;

сохранность при воздействии гидрометеорологических факторов;

снижение эксплуатационных расходов.

5.1.5 Глубина у кордона или у подошвы портовых гидротехнических сооружений должна устанавливаться в соответствии с требованиями [71]. и Приложения Ж настоящего СП.

5.1.6 Гидротехнические сооружения и их элементы не должны иметь нарушений положения по сравнению с проектным (Приложение К).

5.1.7 Гидротехнические сооружения не должны иметь физического износа, препятствующего их нормальной эксплуатации или приводящего в дальнейшем к разрушению отдельных элементов сооружения. Физический износ портовых гидротехнических сооружений следует определять, руководствуясь ГОСТ Р 54523-2011.

5.1.8 Все причальные сооружения должны эксплуатироваться при строгом соблюдении установленных для них норм эксплуатационных нагрузок, которые должны быть указаны в паспортах причальных сооружений. Увеличение нагрузок на причальные сооружения сверх установленных норм категорически запрещено.

5.1.9 Нормы эксплуатационных нагрузок для причальных сооружений должны периодически пересматриваться с учетом фактического состояния конструктивных элементов сооружения и соответствия условий его службы первоначально принятым при проектировании и строительстве. Пересмотр норм эксплуатационных нагрузок должен производиться не реже одного раза в год. Нормы эксплуатационных нагрузок должны устанавливаться для каждого участка причального фронта, отличающегося по

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

конструкции или по техническому состоянию конструктивных элементов, независимо от объединения ряда участков в один причал по эксплуатационной нумерации. В отдельных случаях, в целях установления норм эксплуатационных нагрузок для существующих сооружений, рекомендуется проводить их опытную огрузку.

5.1.10 При изменении условий эксплуатации причалов и их технического состояния должны быть проведены поверочные расчеты сооружений, результаты которых должны учитываться при назначении нового режима их эксплуатации.

5.1.11 В случае складирования на территории причалов тяжеловесных грузов и оборудования значения допускаемых нагрузок на них следует устанавливать в соответствии с Приложением Л настоящего СП. Если величины нагрузок от складирования указанных грузов превышают значения допускаемых нагрузок, тяжеловесные грузы и оборудование следует устанавливать на распределительные платформы специальной конструкции.

5.1.12 Границы причалов с различными глубинами у кордона и различной несущей способностью должны быть обозначены на месте. Схемы нагрузок на причальные сооружения должны вывешиваться на видном месте на причалах, конторах прикордонных складов и других служебных помещениях, в которых находятся работники, связанные с эксплуатацией причальных сооружений.

5.1.13 Рейдовые причальные сооружения должны эксплуатироваться при строгом соблюдении установленных для них норм нагрузок от швартуемых судов. Указанные рейдовые причальные сооружения рекомендуется также использовать при задержке судов на внутреннем рейде, а также при неблагоприятных погодных условиях. В Справочнике допускаемых нагрузок на причалы должно быть указано, какие суда (в грузу или порожнем) разрешается швартовать в порту к рейдовым причалам (Приложение В).

5.1.14 Для каждого причала должны быть установлены параметры максимального расчетного швартуемого судна.

5.1.15 Для обеспечения безопасной швартовки судов и сохранности причальных сооружений должны быть удовлетворены следующие требования:

швартовные и отбойные устройства причального сооружения должны находиться в исправном техническом состоянии на всем протяжении причалов и соответствовать по своим характеристикам судам, швартуемым к причалам;

фактический запас свободной длины причалов при швартовке судна не должен быть меньше нормативного запаса, зависящего от длины швартуемого судна и устанавливаемого в соответствии с требованиями [71];

нормальные составляющие скоростей подхода судов к причалам при их швартовке не должны превышать 0,22; 0,15; 0,13; 0,11; 0,10; 0,09 и 0,08 м/с при водоизмещениях судов соответственно до 2; 5; 10; 20; 40; 100 и 200 тыс. т.

При перешвартовке судов, то есть при переходе судна от одного причала к другому с отходом от лицевой стенки причалов, также не допускается превышения указанных нормальных составляющих скоростей подхода судов к причалу. Запрещается швартовка судов к сооружениям, на которых отбойные устройства не установлены или повреждены.

5.1.16 Перед подходом судна к причалу выступающие за борт предметы должны быть заблаговременно убраны и закреплены в таком положении, чтобы они не могли повредить причалы и находящиеся на них устройства и перегрузочное оборудование.

5.1.17 Для предотвращения повреждений судов, портовых сооружений и несчастных случаев с людьми, дежурный диспетчер обязан заранее обеспечить подготовку причала к приему судна. В случае необходимости, перегрузочное оборудование должно быть перемещено на участок причала, где оно не подвергается опасности повреждения. Дежурный службы портового надзора должен проверять готовность причала для швартовки. При швартовке судов в ледовых условиях надлежит руководствоваться требованиями, приведенными в Приложении Б.

5.1.18 При приеме у причалов накатных судов (типа Ро-Ро) опускание аппарели на причал допускается только в местах, специально для этого предназначенных и снабженных соответствующими надписями. Габариты зоны укладки аппарели должны быть обозначены на причале четкими линиями краской или другим способом.

5.1.19 Суда с носовыми бульбами должны подходить к причалам при условии соблюдения следующих требований:

судно должно подводиться к причалу с помощью буксиров;

при касании причала корпусом судна должно быть исключено соприкосновение бульба с причалом.

5.1.20 Швартовка судов должна производиться швартовными канатами только за швартовные устройства. На швартовные устройства разрешается подавать только швартовные канаты, разрывные усилия которых не превышают допускаемые для данного класса судов. Запрещается подача на швартовные устройства якорных цепей.

Швартовка судов после получения штормового предупреждения должна производиться за штормовые швартовные устройства.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

Швартовка за отбойные устройства, а также за какие-либо части сооружения, не предназначенные специально для швартовки, запрещается.

5.1.21 На поверхности головы каждой швартовной тумбы должны быть нанесены следующие цифровые обозначения, читаемые со стороны берега: сверху - порядковый номер тумбы, отсчитываемый с начала данного причала, и ниже, под горизонтальной чертой, - расстояния в метрах до ближайших швартовных тумб слева и справа, разделенные друг от друга вертикальной чертой.

5.1.22 В порту, при швартовке, стоянке и производстве погрузочно-разгрузочных работ у причалов свайного типа не следует допускать крена судна на внешнюю сторону, ввиду опасности повреждения судна или подводной части причала; у причалов гравитационного типа не следует допускать крена судна на внешнюю сторону более 5°. Соблюдение этого условия должно обеспечиваться за счет соответствующего выноса оголовка причала, а также отбойных устройств.

5.1.23 Крупнотоннажные суда, отходящие от причалов порта, не должны маневрировать своими машинами вблизи причалов, а обязаны, используя буксирные суда, отходить в районы акватории, где маневрирование не будет создавать опасности повреждения других судов, гидротехнических сооружений и размыва дна у сооружений.

Категорически запрещается производить швартовные испытания судов, связанные с работой гребных винтов, у гидротехнических сооружений, не предназначенных для этой цели.

При стоянке судна непосредственно у причала допускается для прогрева машины работа гребными винтами на самых малых оборотах.

Необходимость использования буксиров при подходе судов к причалам и отходе от них устанавливается Обязательными постановлениями по порту в зависимости от тоннажа судна и конструкции причальных сооружений.

5.1.24 При стоянке судна у причала надлежит ограждать причал от попадания на него воды при откачке водяного балласта и скатывания палубы, а также от воздействия пара, выпускаемого через бортовые отверстия, путем использования щитов, навешиваемых перед бортовыми отверстиями, и т. д.

5.1.25 Выгрузка судового оборудования и других тяжеловесных грузов на территории причалов допускается только с получением разрешения руководителя эксплуатирующей организации.

5.1.26 Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, обязан немедленно сообщить об этом капитану порта. В случае повреждения судном причальных и других портовых сооружений или приспособлений, капитан судна совместно с представителями администрации морского порта и владельцами поврежденного объекта должен принять участие в составлении и подписании акта о причиненном повреждении.

5.1.27 Для обеспечения необходимых условий швартовки судов и выполнения других операций у кордона причальных сооружений запрещается складирование грузов в пределах полосы шириной от линии кордона не менее 2 м.

5.1.28 Причальные сооружения должны быть оборудованы по кордону колесоотбойными брусьями. На причалах, предназначенных для приема накатных судов (типа Ро-Ро), участок установки аппарели должен быть оборудован съемным колесоотбойным брусом. Колесоотбойные брусья должны постоянно находиться в исправном состоянии и систематически очищаться от мусора, льда и снега.

5.1.29 Грузы, которые могут причинить механические повреждения покрытиям причальных сооружений, следует перегружать и складировать на причалах в соответствии с требованиями раздела 7 настоящего свода правил.

5.1.30 Через трубопроводы и другие коммуникации, выступающие над поверхностью причала, должны быть установлены переходные мостики для безопасного прохода людей.

5.1.31 Перегрузка легковоспламеняющихся и взрывоопасных грузов на неспециализированных причальных сооружениях должна производиться в соответствии с требованиями [64].

5.1.32 При эксплуатации причалов пользование сварочными аппаратами, паяльными лампами и другими огнедействующими приборами на сооружениях допускается только после получения разрешения Пожарного надзора и принятия мер предосторожности по указаниям последнего.

5.1.33 Эксплуатация причалов для приема наливных грузов должна производиться в соответствии с требованиями специальных инструкций, разрабатываемых для таких причалов на основании действующих нормативных документов с учетом специфических особенностей работ на каждом причале.

5.1.34 Профиль оградительных и берегоукрепительных сооружений должен поддерживаться в течение всего периода их эксплуатации в проектном положении.



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

5.1.35 Запрещается складирование массивов, железобетонных изделий и других грузов на оградительных и берегоукрепительных сооружениях без проверки несущей способности последних и установлении допустимой на них нагрузки.

5.1.36 Швартовка судов к оградительным и берегоукрепительным сооружениям запрещается за исключением случаев, когда конструкция этих сооружений допускает подход и стоянку судов, и сооружения имеют швартовные и отбойные приспособления. Разрешение на швартовку судов определенных типов и размеров к оградительным и берегоукрепительным сооружениям должно быть оговорено в Обязательных постановлениях по порту.

5.1.37 Для берегоукрепительных сооружений, к которым непосредственно примыкают открытые грузовые склады, должны быть установлены нормы эксплуатационных нагрузок в прикормонной зоне. Эти нормы должны приводиться в справочниках допускаемых нагрузок на причалы, крытые и открытые грузовые склады.

5.1.38 Растительность, появляющаяся на откосах берегоукрепительных сооружений и разрушающая их одежду, должна тщательно и систематически уничтожаться.

5.1.39 Откосы берегоукрепительных сооружений, не имеющие одежды, необходимо предохранять от размыва путем посадки растений, устройства упора или гибких покрытий и т. п.

5.1.40 Складирование каких-либо предметов на откосах берегоукрепительных сооружений запрещается.

5.1.41 В каждом порту, имеющем внутренние и внешние рейды, должно быть установлено предельное приближение к оградительным или берегоукрепительным сооружениям для судов, становящихся на якорь на рейде. Места якорных стоянок на рейдах должны быть указаны на схематическом плане порта. Постановка судов на рейдах производится по указанию Службы управления движением судов.

5.1.42 На гидротехнических сооружениях, в местах выведения подводных кабелей и трубопроводов на берег, должны быть установлены запрещающие знаки в соответствии с ГОСТ 26600-98.

5.1.43 В тех случаях, когда гидротехнические сооружения или их отдельные элементы могут быть повреждены льдом, следует принимать охранные меры в соответствии с требованиями Приложения Б и [83].

5.1.44 Гидротехнические сооружения должны быть выведены из эксплуатации в порядке, установленном п. 4.2.9. настоящего свода правил, в том случае, когда наличие

значительных повреждений или прогрессирующее развитие деформаций и разрушений резко ухудшает условия их эксплуатации.

## **5.2 Техническое обслуживание**

5.2.1 Техническое обслуживание портовых гидротехнических сооружений должно включать: работы по поддержанию в исправности швартовых и отбойных устройств, дренажных систем и т. п., околку льда около сооружений; очистку откосов берегоукрепительных сооружений от загрязнений, устранение мелких повреждений и дефектов надводной части сооружений, работы по поддержанию чистоты и порядка на причалах, в том числе очистку причалов от мусора, снега и льда и др., а также наблюдения, обеспечивающие контроль установленного режима эксплуатации и технического состояния сооружений.

5.2.2 Работы по очистке дна и другие подводные работы, связанные с техническим обслуживанием причалов, должны проводиться специализированными организациями.

5.2.3 В случае если швартовые и отбойные устройства в процессе эксплуатации причальных сооружений получили повреждения, должны быть немедленно приняты меры по устранению этих повреждений. В порту для проведения ремонта этих устройств следует иметь запас тумб, кнехтов, рымов, а также деталей отбойных устройств или их готовых секций.

5.2.4 Работы по поддержанию чистоты и порядка в надводной части гидротехнических сооружений должны выполняться эксплуатирующими организациями.

5.2.5 Троллейные каналы и каналы электрических кабелей, в составе портовых гидротехнических сооружений, должны регулярно очищаться от мусора, а в зимних условиях - от снега и льда. Перед началом этих работ кабели и шины должны быть обесточены.

5.2.6 При возникновении деформаций откосов берегоукрепительных сооружений, следует немедленно принять меры по восстановлению профиля откосов и их закреплению.

5.2.7 Наблюдения за состоянием портовых гидротехнических сооружений должны осуществляться в соответствии с ГОСТ Р 54523-2011.

5.2.8 Для привязки данных наблюдений за техническим состоянием причальных сооружений к конкретным причалам на всех сооружениях краской или иным способом

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

должны быть обозначены границы отдельных причалов. Рекомендуется также разбить на всех портовых гидротехнических сооружениях постоянный пикетаж.

5.2.9 При проведении регулярных технических осмотров портовых гидротехнических сооружений, заключающихся в постоянном наблюдении за техническим состоянием сооружений, их частей и элементов, доступных наружному осмотру, а также за соблюдением установленного режима эксплуатации, особое внимание должно быть обращено на соблюдение норм эксплуатационных нагрузок от складирования грузов на причалах. Результаты регулярных технических осмотров и данные проверок соблюдения норм эксплуатационных нагрузок от складированных грузов на причалах должны заноситься в Журнал технического контроля состояния и режима эксплуатации портовых гидротехнических сооружений, который следует вести в соответствии с указаниями ГОСТ Р 54523-2011. Периодичность регулярных технических осмотров гидротехнических сооружений должна устанавливаться в зависимости от технического состояния и условий эксплуатации сооружений, но не реже одного раза в месяц.

5.2.10 Регулярные технические осмотры портовых гидротехнических сооружений проводятся должностными лицами, ответственными за техническое состояние и режим эксплуатации сооружений. Ответственные лица устанавливаются приказом по организации, являющейся владельцем данных сооружений.

5.2.11 Все случаи превышения эксплуатационных нагрузок сверх установленных норм, а также повреждений портовых гидротехнических сооружений, их частей и элементов, произошедшие вследствие нарушения режима их эксплуатации, следует оформлять соответствующими актами, которые подписываются должностным лицом, ответственным за мониторинг технического состояния сооружения, а затем утверждаются руководителем организации, эксплуатирующей сооружение.

5.2.12 Периодический осмотр портовых гидротехнических сооружений проводится комиссией, назначаемой приказом по организации, эксплуатирующей сооружение. В состав комиссии должны входить главный инженер, должностные лица организации, проводящие регулярный технический осмотр, должностные лица организации, ответственные за техническое состояние и режим эксплуатации соответствующего портового гидротехнического сооружения.

5.2.13 При проведении периодических технических осмотров портовых гидротехнических сооружений, перечень сооружений, подлежащих наблюдениям с использованием средств измерений, должен устанавливаться владельцем. Для получения

данных о смещениях и деформациях причальных сооружений и фактических эксплуатационных нагрузок на них в случае намечаемого капитального ремонта или реконструкции сооружений, рекомендуется оборудовать их средствами дистанционного контроля.

5.2.14 Периодические технические осмотры гидротехнических сооружений следует проводить не реже, чем один раз в год, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 54523-2011.

5.2.15 Результаты периодических осмотров портовых гидротехнических сооружений оформляются в виде актов периодических осмотров, которые помещаются в пополняемую часть паспорта сооружения.

5.2.16 Комплексные обследования портовых гидротехнических сооружений должны проводиться в зависимости от состояния сооружений, условий их эксплуатации. Организация работ по техническому контролю сооружений, их планирование и контроль исполнения должны осуществляться организациями, эксплуатирующими сооружения. Для выполнения комплексных обследований должны привлекаться специализированные аккредитованные организации, имеющие опыт проведения работ по обследованию сооружений, квалифицированных специалистов в области технического контроля сооружений, необходимую нормативно-методическую и материально-техническую базу.

5.2.17 При обследованиях особое внимание следует обращать на признаки возможного нарушения общей устойчивости сооружений (сдвиг сооружения в сторону акватории или наклон верхней части сооружения в сторону территории, просадка территории за сооружением, выпучивание дна перед ним).

5.2.18 В отчете по результатам комплексного обследования должно быть проведено сопоставление величин смещений и деформаций портовых гидротехнических сооружений, установленных в результате наблюдений с использованием средств измерений, и их предельно допустимых величин. На основании результатов обследований проводится освидетельствование сооружения, результаты которого вносятся в пополняемую часть паспорта.

5.2.19 Наблюдения за состоянием профиля постели и дна у портовых гидротехнических сооружений должны проводиться путем промера глубин. Промерные работы выполняются в соответствии с ГОСТ Р 54523-2011, [73].

5.2.20 Обследование подводной части сооружений должно проводиться инженерами-водолазами специализированных организаций под руководством инженеров-

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

гидротехников, допущенных к руководству спусками и (или) водолазными работами в установленном порядке. Программа проведения подводных обследований (алгоритм контроля) должна предусматривать выполнение следующих видов работ: визуального осмотра сооружения, определения размеров объекта и технического состояния материалов конструкций с использованием средств измерений, фото- и видеоматериалов подводных съемок.

5.2.21 Опытная огрузка причалов в соответствии с [84], служащая для установления их фактической несущей способности, должна производиться под наблюдением проектной организации по договору с владельцем причала или непосредственно самим владельцем по программе, согласованной с проектной организацией.

5.2.22 Внеочередные обследования проводятся при нарушениях нормативных условий эксплуатации, когда возникают обоснованные сомнения в работоспособности конструкций сооружения, при возникновении аварийных повреждений конструкций, а также после реконструкции или капитального ремонта.

Внеочередные обследования сооружений проводят также:

при наличии дефектов сооружений, влияющих на их прочность, несущую способность и устойчивость, обнаруженных в процессе технических осмотров, осуществляемых организацией, эксплуатирующей сооружения;

по инициативе владельца объекта;

при изменении назначения сооружения;

по предписанию органов, уполномоченных на ведение государственного контроля (надзора).

Внеочередные обследования оградительных и берегоукрепительных сооружений следует также производить после сильных штормов с волнением более пяти баллов.

5.2.23 В результате внеочередных обследований должна быть установлена возможность дальнейшей эксплуатации сооружений до производства ремонтных или восстановительных работ, перечень первоочередных ремонтных работ, которые необходимо произвести для ввода сооружений в эксплуатацию, и перечень работ, которые должны быть включены в план годовых ремонтных работ, с указанием объема и сроков их выполнения.

### **5.3 Ремонт, восстановление и реконструкция**

5.3.1 Текущий ремонт портовых гидротехнических сооружений, планируемый по результатам регулярных и периодических технических осмотров, а также по результатам

комплексных обследований сооружений, должен производиться согласно указаниям п. 4.4.7 настоящего СП силами организации, эксплуатирующей сооружения, с привлечением, в необходимых случаях, специализированных организаций, имеющих разрешения и опыт проведения работ по ремонту, восстановлению и реконструкции портовых гидротехнических сооружений, квалифицированный персонал и оборудование.

5.3.2 Капитальный ремонт и восстановление портовых гидротехнических сооружений должны выполняться по проекту, разработанному с учетом результатов комплексного обследования сооружения аккредитованной организацией.

5.3.3 Для проведения капитального ремонта и реконструкции портовых гидротехнических сооружений необходимо привлекать специализированные организации, имеющие разрешения и опыт проведения работ в этой области, квалифицированный персонал и оборудование.

5.3.4 При реконструкции портовых гидротехнических сооружений, которые имеют моральный износ, следует предусматривать их модернизацию с целью повышения эксплуатационных характеристик сооружений (повышение норм эксплуатационных нагрузок, глубин, продление сроков службы и т.п.) и приведение их в соответствие с требованиями [71], [85].

5.3.5 После проведения ремонта, восстановления и реконструкции портовых гидротехнических сооружений необходимо составлять Декларации соответствия, которые заполняются эксплуатирующей организацией и направляются в электронной форме в администрацию морского порта и территориальные органы Ространснадзора.

## **6 Крытые склады**

### **6.1 Режим эксплуатации**

6.1.1 Техническая эксплуатация крытых складов общего назначения должна обеспечивать: надежную защиту хранимых грузов, материалов и оборудования от внешних воздействий (снега, дождя, ветра и др.); сохранность и долговечность складов и их конструктивных элементов при установленном режиме эксплуатации складов; нормальные условия работы персонала, эксплуатации внутрискладской механизации и внутрипортового транспорта; соблюдение противопожарных и санитарных требований, а также правил промышленной безопасности.

6.1.2 Для каждого крытого склада должен быть установлен режим эксплуатации с нормами допускаемых нагрузок на полы и перекрытия и составлены схемы загрузки полов

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

и перекрытий. На схемах загрузки должны быть показаны противопожарные проходы и постоянные технологические проезды, ширина которых должна назначаться в соответствии с требованиями п. 6.1.14 настоящего СП.

Для крытых складов насыпных грузов дополнительно должна устанавливаться допускаемая высота штабеля у стен и колонн, соответствующая допускаемым горизонтальным нагрузкам от распорного давления груза данного вида.

Превышение установленных норм нагрузок на полы, перекрытия и стены складов запрещается.

6.1.3 Нормы допускаемых нагрузок по каждому крытому складу должны быть утверждены приказом руководства предприятия и доведены до сведения ответственных лиц согласно Приложения В.

6.1.4 Нормы допускаемых нагрузок для крытых складов подлежат периодическому пересмотру по мере изменения технического состояния основных конструктивных элементов каждого склада.

6.1.5 В каждом крытом складе должны быть вывешены на видном месте наглядно выполненные таблицы, содержащие сведения о допускаемых нагрузках на полы и перекрытия склада, а также, при необходимости, - схемы загрузки и схемы движения транспортных средств.

6.1.6 Механическое оборудование крытых складов (ворота, раздвижные крыши, лифты, конвейеры, монорельсы, тельферы и т.п.) должно иметь паспорта и инструкции по эксплуатации оборудования.

У каждой единицы механического оборудования должна быть помещена табличка с фамилией лица, ответственного за ее техническое состояние и эксплуатацию.

6.1.7 Установка в крытых складах механического оборудования, не предусмотренного проектом, без поверочных расчетов не допускается.

6.1.8 Внутри крытых складов разрешается работа только тех машин внутривортового транспорта, которые предусмотрены технологическими картами, составленными в соответствии с установленными нормами допускаемых нагрузок на полы и перекрытия складов и с учетом требования, чтобы максимальные скорости этих машин не превышали предельно допустимых значений. Указанные требования обязательны и для машин клиентуры.

6.1.9 Машины внутривортового транспорта и машины клиентуры разрешается допускать для работы в крытых складах только при условии полной их исправности, исключения возможности утечек из них масел и топлива и при наличии искрогасителей.

6.1.10 Движение транспорта в крытых складах должно быть организовано таким образом, чтобы исключалась опасность нанесения повреждений конструктивным элементам складов. При работе на балконах и террасах многоэтажных складов расстояние между погрузчиками и ограждением должно составлять не менее 1,0 м.

6.1.11 В крытых складах у проемов ворот в створе вертикальных стоек с внутренней и с наружной стороны должны быть установлены охранные столбики, окрашенные в легкоразличимый цвет в соответствии с ГОСТ Р 12.4.026-2001.

6.1.12 Режим эксплуатации складов при скорости ветра, превышающей 20 м/с, должен устанавливаться предприятием с учетом местных условий. В паспорте склада и настенных таблицах допускаемых нагрузок необходимо указать скорость ветра, при которой ворота, в зависимости от расположения их относительно направления ветра, следует держать закрытыми.

6.1.13 Режим эксплуатации складов или их отсеков, предназначенных для хранения опасных грузов, должен устанавливаться специальными инструкциями, составленными на основании [64] и других действующих положений.

Склады или их отсеки, предназначенные для хранения огнеопасных грузов, должны оборудоваться в соответствии с противопожарными нормами и правилами. На них должны устанавливаться молниезащитные устройства.

6.1.14 Противопожарные проходы в крытых складах должны соответствовать требованиям Типовых правил противопожарной безопасности для предприятий торговли, баз и складов.

Ширина проходов между штабелями грузов должна быть не менее 1,0 м, а между штабелями и стенами складов - не менее 0,7 м.

Ширина постоянных технологических проездов в складах должна устанавливаться в зависимости от габаритов применяемых транспортных и перегрузочных средств и вида складированного груза в соответствии с [86].

Пожарные проходы и постоянные технологические проезды в складах должны быть всегда свободны от грузов.

6.1.15 Колесоотбойные брусья на рампах крытых складов должны быть всегда исправными и находиться на своих местах. Снимать колесоотбойные брусья разрешается только против дверей вагонов или кузовов автомашин, установленных у рампы на время перегрузочных операций.

6.1.16 Грузы, которые могут причинить механические повреждения полам крытых



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

складов, должны складироваться только на подкладках. Не допускается складирование грузов, агрессивных по отношению к бетону или асфальтобетону полов, навалом и в неисправной таре.

6.1.17 В крытых складах должны поддерживаться чистота и порядок. Сепарация, поддоны и другой складской инвентарь должны аккуратно складываться и храниться в специально для этой цели отведенных местах.

6.1.18 О повреждениях, нанесенных конструктивным элементам крытого склада в процессе перегрузочных работ, должностные лица, ответственные за состояние крытого склада, обязаны докладывать руководителям предприятия.

6.1.19 При появлении опасных деформаций или разрушений основных конструктивных элементов крытого склада, создающих угрозу аварии (обрушения), склад должен быть полностью или частично выведен из эксплуатации в порядке, установленном п. 1.2.6 настоящего СП.

6.1.20 Режим эксплуатации крытых складов, входящих в состав специализированных перегрузочных комплексов, а также складов с раскрывающейся крышей и складов, в которые перегружаются грузы, агрессивно действующие на их конструктивные элементы, должен устанавливаться инструкциями, разрабатываемыми проектной организацией, и утверждаться руководством предприятия.

6.1.21 Крытые склады должны быть обозначены хорошо различимыми номерами. Все ворота складов должны быть также пронумерованы и обозначены.

### **6.2 Техническое обслуживание**

6.2.1 Техническое обслуживание крытых складов должно включать систематические наблюдения за техническим состоянием складов и за установленным режимом их эксплуатации, а также работы по поддержанию складов в чистоте и порядке.

6.2.2 При техническом обслуживании крытых складов путем систематических наблюдений должны быть обеспечены:

контроль технического состояния складов и их конструктивных элементов, а также надзор за установленным режимом эксплуатации складов;

контроль соответствия технического состояния противопожарного оснащения складов действующим общесоюзным и ведомственным нормам и правилам;

контроль соответствия технического состояния складов и внутрискладского оборудования требованиям и нормам промышленной санитарии и техники безопасности;

определение видов и объемов ремонтных работ.

6.2.3 Наблюдения за состоянием крытых складов должны включать регулярные технические осмотры; специальные наблюдения с использованием средств измерений; внеочередные обследования.

6.2.4 Регулярные технические осмотры крытых складов должны выполняться ответственным работником, назначенным приказом руководителя предприятия или по договору со специализированной организацией с расчетом посещения каждого склада не реже одного раза в три месяца.

6.2.5 Специальные наблюдения за техническим состоянием крытых складов с использованием средств измерений должны проводиться: в начальный период эксплуатации складов, расположенных на просадочных грунтах и грунтах большой сжимаемости, до стабилизации осадок, а также в тех случаях, когда замечены деформации основных конструктивных элементов складов.

6.2.6 При обнаружении трещин в конструктивных элементах складов на них должны немедленно устанавливаться гипсовые или другие марки - маяки. Наблюдения за маяками должны вести специалисты - ответственные работники, назначенные приказом руководителя предприятия, или по договору - работники специализированной организации.

6.2.7 Внеочередные обследования должны проводиться в случаях появления опасных деформаций складов и их основных конструктивных элементов, после обнаружения перегрузки полов и перекрытий сверх нормы допускаемой нагрузки, после значительных повреждений складских сооружений, полученных в результате стихийных воздействий, а также при необходимости изменения условий эксплуатации.

6.2.8 При регулярных и периодических технических осмотрах крытых складов следует учитывать: основные факторы, характеризующие техническое состояние их строительных конструкций, в соответствии с Руководством по эксплуатации конструкций производственных зданий промышленных предприятий, значения предельно допустимых смещений зданий и сооружений и их элементов за период их эксплуатации в соответствии с СП22.13330.2011, СП63.13330.2010 и данные, характеризующие прочностные свойства материалов строительных конструкций, в соответствии ГОСТ Р 54523-2011 и Приложением М настоящего СП.

6.2.9 О случаях превышения норм допускаемых нагрузок на полы, перекрытия и стены крытых складов работники, производящие технический осмотр, обязаны немедленно сообщить руководителю.

## СП XXX.13280.201X

*(проект, первая редакция)*

В этих случаях должны быть немедленно приняты меры по приведению нагрузок в соответствие с допускаемыми, а при наличии снега на крышах склада следует произвести очистку крыш от снега.

6.2.10 Техническое обслуживание крытых складов и ликвидация мелких повреждений и дефектов должны выполняться силами производственного персонала предприятия или по договору - работниками специализированной организации.

6.2.11 В состав работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту крытых складов следует включать:

поддержание чистоты и порядка (ежедневная уборка производственных и бытовых помещений, вывоз мусора и отходов, уборка снега, мытье остекления и т.п.);

регулярное мытье остекления складов по графику, утвержденному руководством предприятия;

разметку и обозначение проездов и проходов в складах;

замену отдельных поврежденных сеток в сетчатых перегородках и ограждениях;

замену отдельных поврежденных защитных уголков на колоннах;

очистку кровли, карнизов, балконов и т.п. от различного рода загрязнений;

устранение отдельных протечек кровли;

поддержание в исправности водосточных труб, воронок и лотков, замену отдельных поврежденных элементов водоотводящих систем;

ремонт отдельных повреждений полов;

ремонт отдельных поврежденных элементов лестниц, настилов и ограждений и т.п. частей;

выправление или замена отдельных мест поврежденных обрамляющих уголков на рамах складов;

ремонт и замену отдельных колесоотбойных брусьев на рамах складов;

замену отдельных разбитых стекол;

мелкий ремонт ворот; побелку и окраску бытовых и служебных помещений в складах;

окраску ворот, оконных и дверных блоков, ограждений лестниц и других металлических частей, окраску пожарных кранов и пожарного инвентаря.

6.2.12 Кровля крытых складов не должна иметь протечек. В случае, если крытый склад имеет внутренние водостоки, необходимо, во избежание разрушения кровли вокруг водосточных воронок, следить за тем, чтобы у воронок не образовалась наледь. При ее появлении следует принимать меры по улучшению теплового режима воронок и других

деталей водоотводящей системы путем усиления теплоизоляции или устройства специальных узлов, обеспечивающих приток теплого воздуха в систему.

Обнаруженные протечки кровли должны немедленно ликвидироваться.

6.2.13 В зимний период кровли всех крытых складов должны регулярно очищаться от снега.

Высота слоя снега на кровле не должна превышать 30 см, если проектом не установлено другое ограничение.

Очистка крыш от снега должна производиться в обязательном порядке сразу же после больших снегопадов и в период, предшествующий весеннему таянию.

Для очистки крыш от снега следует использовать деревянные лопаты или специальные приспособления, исключая повреждение материала кровли. При очистке кровли, во избежание ее повреждения, следует оставлять нижний слой снега толщиной не менее 5 см.

6.2.14 Остекленные проемы крытых складов должны всегда находиться в исправном состоянии, причем обнаруженные повреждения следует немедленно устранять.

6.2.15 Полы крытых складов должны постоянно находиться в исправном состоянии, обеспечивающем нормальную работу внутрипортового и внутрискладского транспорта и безопасность людей.

Выявленные дефекты полов должны немедленно устраняться.

6.2.16 Для свободного передвижения откатных ворот крытых складов направляющие ворот в полу складов должны содержаться в исправности и постоянно расчищаться.

6.2.17 Системы пожарного водоснабжения в крытых складах должны периодически проверяться и всегда быть готовыми к действию. Периодичность проверок должна устанавливаться в зависимости от местных условий распоряжением руководителя предприятия по согласованию с органами пожарного надзора.

В неотапливаемых складах системы сухотрубного пожарного водоснабжения при наступлении холодного периода года должны опорожняться во избежание размораживания труб. Опорожнение систем пожарного водоснабжения и заполнение их с наступлением теплого времени должно проводиться каждый раз в соответствии со специальным распоряжением по предприятию.

После использования системы в зимнее время она должна быть немедленно опорожнена.

6.2.18 В складах должен находиться в полной исправности и постоянной готовности

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

к действию противопожарный инвентарь, укомплектованный в соответствии с действующими положениями. К противопожарному оборудованию и инвентарю должен быть всегда обеспечен свободный доступ.

6.2.19 В крытых складах и их отсеках, предназначенных для хранения легковоспламеняющихся и взрывоопасных грузов, систематической проверке должна подвергаться исправность молниезащитных устройств.

Обязательна проверка этих устройств до наступления грозоопасного периода года и по его окончании.

### **6.3 Ремонт**

6.3.1 Текущий ремонт крытых складов, планируемый по результатам регулярных и периодических технических осмотров, должен выполняться в соответствии с Разделом 4.4 настоящего СП.

6.3.2 Капитальный ремонт крытых складов, в зависимости от объема и характера работ, должен выполняться ремонтно-строительным подразделением предприятия (при его наличии) или подрядной строительной организацией.

6.3.3 Ремонт каждого крытого склада должен осуществляться, по возможности, без вывода его из эксплуатации при условии обеспечения безопасности работающих в складе и сохранности грузов.

## **7 Открытые грузовые склады и автомобильные подъездные пути**

### **7.1 Режим эксплуатации**

7.1.1 Вся оперативная портовая территория, за исключением участков, занятых по проекту благоустройства зелеными насаждениями, должна иметь покрытия, тип и конструкция которых (монолитные, цементобетонные, из сборных железобетонных плит или асфальтобетонные) определяются условиями их эксплуатации.

7.1.2 Открытые грузовые склады на территории предприятий должны использоваться для складирования грузов, материалов и оборудования, которые не нуждаются в защите от атмосферных осадков и других воздействий внешней среды, а также для кратковременного складирования грузов, требующих закрытого хранения, под временными укрытиями.

7.1.3 Автомобильные подъездные пути, проезды и вспомогательные площадки на территории предприятий должны обеспечивать движение всех видов безрельсового

транспорта, а также проезд противопожарной техники ко всем объектам хозяйства и к судам, стоящим у причалов.

7.1.4 Техническая эксплуатация открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей должна обеспечивать:

исправное техническое состояние складов, необходимое для производительной и безаварийной работы безрельсового транспорта и сохранности грузов;

необходимую их долговечность;

совершенствование и модернизацию покрытий с учетом возможности изменения предъявляемых к ним требований.

7.1.5 При технической эксплуатации открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей в дополнение к требованиям настоящего СП следует руководствоваться указаниями [87], [88], [89], [90].

7.1.6 На территории открытых грузовых складов запрещается движение неисправного или перегруженного транспорта, а также перемещение грузов и оборудования волоком без специальных приспособлений и подкладок, предохраняющих покрытия от повреждений.

Просыпавшиеся на покрытие грузы должны немедленно удаляться.

7.1.7 Для обеспечения сохранности открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей должен быть предусмотрен своевременный и эффективный отвод талых и ливневых вод; ливневая канализация и дренажные устройства на территории должны быть всегда в полной исправности. Поверхностные водостоки в виде лотков и каналов должны быть всегда свободны от груза.

Уклоны поверхности покрытий должны обеспечивать полный сброс воды в водоотводящие устройства.

7.1.8 Для каждого открытого грузового склада должны быть установлены и соблюдаться нормы допускаемых нагрузок.

При эксплуатации автомобильных подъездных путей должна соблюдаться установленная интенсивность движения транспортных средств.

7.1.9 Схемы загрузки площади открытых грузовых складов порта и таблицы норм допускаемых нагрузок на указанной площади следует размещать на территории складов на транспарантах в местах, не мешающих движению транспортных средств и проведению погрузочно-разгрузочных работ.

7.1.10 При складировании на асфальтобетонных покрытиях грузов, растворяющих

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

асфальтобетон (минеральные масла, жидкое топливо, жиры и т.п.), следует тщательно следить за исправностью и герметичностью тары, не допуская возникновения протечек. Не допускается покрытие асфальтобетоном территории открытых грузовых складов, предназначенных для хранения навалочных грузов.

7.1.11 Складирование на асфальтобетонных покрытиях грузов с выступающими частями, которые могут вдавливаться в покрытие, допускается только при надежной защите последнего сепарацией (подкладками). Работа грейферами на асфальтобетонном покрытии не допускается.

При зачистке покрытий открытых грузовых складов от навалочных грузов не допускается применение грейферов.

7.1.12 Ширина подкладок при складировании грузов на асфальтобетонных покрытиях должна обеспечить доведение давления под подкладкой до значения, не превышающего допустимую нагрузку на материал покрытия.

7.1.13 Воспрещается складирование на бетонных покрытиях химических грузов, разрушающих бетон, без тары или в неисправной таре, в соответствии с указаниями [55].

7.1.14 Открытые грузовые склады при хранении опасных грузов должны эксплуатироваться с учетом требований [64].

7.1.15 Размещение штабелей грузов на территории открытых грузовых складов должно удовлетворять следующим требованиям:

складирование грузов вплотную к стенам зданий или сооружений не допускается;

расстояния от штабелей грузов до стен зданий или сооружений должно быть не менее регламентируемых противопожарными требованиями, в зависимости от вида грузов и степени огнестойкости зданий или сооружений;

технологические проезды между штабелями грузов, а также между штабелями и стенами зданий или сооружений должны иметь ширину, обеспечивающую безопасность прохода людей, а также сохранность зданий или сооружений и грузов при работе транспортных и перегрузочных средств;

расстояния от штабелей грузов до проезжей части дорог должны быть не менее 1,5 м.

7.1.16 На территории открытых грузовых складов, предназначенных для хранения контейнеров, в соответствии с [91], должна быть произведена разметка мест установки контейнеров и низкорамных полуприцепов, а для контейнеров - рефрижераторов должна быть обеспечена подводка электропитания.

7.1.17 Складирование грузов на автомобильных подъездных путях и проездах в

пределах полосы, предназначенной для движения транспорта, воспрещается.

Постоянные технологические проезды и пожарные проезды на открытых складских площадках всегда должны быть свободны от грузов.

7.1.18 При погрузочно-разгрузочных работах должно быть обеспечено плавное опускание груза на покрытие открытых грузовых складов.

Сбрасывание груза со штабелей или транспортных средств не допускается.

7.1.19 Движение машин на гусеничном ходу по дорогам и площадкам с асфальтобетонными покрытиями не допускается. Эти машины по асфальтобетонным покрытиям следует транспортировать на трейлерах. По дорогам и площадкам с цементобетонным покрытием разрешается движение машин на гусеничном ходу только в случаях, когда эти машины имеют плоские траки без выступающих частей.

Перегон гусеничных машин по усовершенствованным покрытиям всех видов разрешается с применением подкладок из досок или деревянных щитов.

7.1.20 Пешеходные переходы через транспортные магистрали должны быть размечены краской на покрытиях. Ширина линий разметки - 10 - 15 см.

7.1.21 На территории открытых грузовых складов, предназначенных для хранения навалочных грузов, должны устанавливаться габаритные стенки, предотвращающие просыпание груза за габариты склада в сторону крановых и железнодорожных путей, а также технологических и пожарных проездов.

7.1.22 Всем открытым грузовым складам должны быть присвоены номера, отчетливо обозначенные на месте.

7.1.23 На автомобильных подъездных путях, проездах и у пешеходных переходов должны устанавливаться дорожные знаки в соответствии с ГОСТ Р 52290-2004 и ГОСТ Р 51256-2011.

7.1.24 Скорость движения транспортных средств на автомобильных подъездных путях и проездах объекта инфраструктуры морского транспорта должна устанавливаться приказом руководителя предприятия.

7.1.25 Все препятствия для движения транспортных средств и людей на дорогах, площадках, проездах и пешеходных переходах, в том числе открытые на время ремонта люки колодцев на инженерных сетях или люки колодцев с поврежденными крышками, должны немедленно ограждаться, а перед ними должны выставляться предупреждающие знаки по ГОСТ Р 12.4.026-2001.

Предприятие всегда должно производить срочную, в течение одной рабочей смены,



замену поврежденных крышек люков и для этого иметь постоянный запас крышек.

7.1.26 Дорожные покрытия на территории предприятий могут вскрываться только с разрешения владельца предприятия, на участке которого расположена дорога. Контроль заделки вскрытых участков дорожной одежды должен осуществляться эксплуатирующей открытым склад и подъезд к нему организацией.

## **7.2 Техническое обслуживание**

7.2.1 Техническое обслуживание открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей должно включать следующие основные мероприятия: систематические наблюдения за соблюдением режима эксплуатации, контроля технического состояния площадок и дорог, а также определения объема ремонтных работ; поддержание территории открытых грузовых складов в чистоте и порядке.

7.2.2 Наблюдения за открытыми грузовыми складами и автомобильными подъездными путями должны включать: регулярные технические осмотры, периодические технические осмотры, внеочередные обследования.

7.2.3 Регулярные технические осмотры открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей должны выполняться работниками эксплуатирующей организации и включать: проверку технического состояния автомобильных подъездных путей и покрытий; проверку соблюдения установленного режима эксплуатации; выявление дефектов и повреждений, возникающих в процессе эксплуатации и подлежащих немедленной ликвидации.

7.2.4 Результаты регулярных технических осмотров открытых грузовых складов и автомобильных подъездных путей должны заноситься в Журнал технического надзора за состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений.

7.2.5 О случаях нарушения установленного режима эксплуатации открытых грузовых складов и дорог должны быть немедленно поставлены в известность руководство эксплуатирующей организации и владельца, на территории которого обнаружены эти нарушения. Одновременно должны быть приняты меры к немедленному приведению условий эксплуатации в соответствие с установленными нормами и требованиями.

7.2.6 При проведении регулярных технических осмотров необходимо обращать внимание на следующие факторы, характеризующие состояние открытых грузовых складов и дорог:

состояние водоотводящих устройств;

состояние обочин и кюветов (соответствие проектному профилю);  
признаки пучения; волнистость, трещиноватость и размягчение асфальтобетонных покрытий;  
шелушение и выкрашивание асфальтобетона;  
провалы у колодцев подземных коммуникаций;  
поверхностные разрушения цементобетонных и железобетонных покрытий (шелушение, отслоение, раковины);  
выбоины, трещины, проломы цементобетонных и железобетонных покрытий, состояние швов и кромок цементобетонных и железобетонных покрытий (расстройство швов, разрушение кромок, выплески грунта через швы);  
состояние плит сборных железобетонных покрытий (трещины, отколы, обнажения арматуры, коррозия и повреждение соединительных элементов и др.);  
состояние укладки плит сборных железобетонных покрытий (состояние швов, плотность прилегания плит к основанию, ровность поверхности покрытия);  
состояние переездов через железнодорожные и подкрановые пути;  
наличие просадок покрытия с потерей уклонов и скоплениями воды во впадинах;  
состояние бордюрных камней;  
наличие и состояние дорожных знаков;  
наличие и состояние разметки площадок, проездов и пешеходных дорожек;  
в соответствии с Приложением Н настоящего СП.

7.2.7 Внеочередные обследования должны проводиться в случаях аварийных разрушений, появившихся на территории открытых грузовых складов и на дорогах. По результатам внеочередных обследований должен устанавливаться временный режим эксплуатации открытых складов и дорог с поврежденными участками и разрабатываться мероприятия по ликвидации повреждений.

Внеочередные обследования должны проводиться комиссией, назначаемой руководителем эксплуатирующей организации.

7.2.8 При техническом обслуживании земляного полотна автомобильных подъездных путей и проездов необходимо систематически устранять мелкие препятствия, затрудняющие сток воды в канавах и резервах, производить планировку обочин для стока поверхностных вод с покрытия, а также планировку отдельных сплывов на откосах, осуществляемую без подсыпки грунта.

7.2.9 Уборку оперативной портовой территории необходимо проводить

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

систематически. При этом следует руководствоваться указаниями подраздела 4.5 настоящего СП.

7.2.10 В зимнее время снег и лед с автомобильных подъездных путей и проездов, а также с территории тех открытых грузовых складов, которые предназначены для круглогодичной эксплуатации, должны регулярно убираться и вывозиться.

Запрещается использовать для ускорения процесса таяния снега и льда такие химические средства, которые вызывают коррозию строительных материалов и наносят вред окружающей природной среде.

7.2.11 В зимних условиях на предприятии все автомобильные подъездные пути и проезды, тротуары и постоянные пути следования людей и транспортных средств, а также территория тех открытых грузовых складов, которые эксплуатируются зимой, должны регулярно посыпаться материалами, повышающими сцепление шин с покрытием (фрикционными материалами).

Материалы для посыпки автомобильных подъездных путей и территории открытых грузовых складов должны иметь крупность частиц не более 5 мм; в них не допускается содержание камней и крупного щебня, которые могут травмировать людей или повредить транспортные средства.

7.2.14 При техническом обслуживании оперативной портовой территории должны предусматриваться работы по нанесению и подновлению линий разметки и окраске дорожных знаков.

7.2.15 Техническое обслуживание открытых грузовых складов и дорог должно осуществляться силами персонала эксплуатирующей организации. Территорию, прилегающую к открытому грузовому складу, и проезжие дороги, ведущие к нему, эксплуатирующая организация должна содержать в чистоте и исправном техническом состоянии, а также регулярно вывозить своими силами мусор, грязь, снег и т.п. в специально отведенные места.

### **7.3 Ремонт**

7.3.1 Порядок и организация работ по ремонту автомобильных подъездных путей и покрытий территории открытых складов должны обеспечить:

увеличение сроков службы покрытий;

нормальные условия и безопасность движения безрельсового транспорта и людей;

снижение стоимости и увеличение сроков между ремонтами;

рациональное расходование материальных ресурсов.

7.3.2 Текущий ремонт автомобильных подъездных путей и покрытий территории должен осуществляться собственником, если договором эти обязанности не возложены на эксплуатирующую организацию.

7.3.3 При текущем ремонте дорог и покрытий территории порта особое внимание должно быть обращено на следующие виды работ:

тщательную подготовку мест заделок и своевременную заделку поврежденных кромок и швов монолитных цементобетонных покрытий (с обязательным проведением мероприятий, обеспечивающих сцепление бетона заделки со старым бетоном покрытия);

устранение неустойчивого состояния отдельных железобетонных плит сборных покрытий и восстановление их проектного положения;

своевременную заделку трещин и каверн в асфальтобетонных и в монолитных цементобетонных покрытиях;

обеспечение нормального водоотвода с поверхности дорог и покрытий.

Наиболее часто встречающиеся дефекты покрытий территории и рекомендуемые способы их устранения приведены в таблице классификации дефектов покрытий территории и способов их устранения (Приложение Н).

7.3.4 Капитальный ремонт дорог и покрытий портовой территории, как правило, должен осуществляться силами специализированных подрядных организаций.

## **8 Рельсовые крановые пути**

### **8.1 Режим эксплуатации**

8.1.1 Техническая эксплуатация рельсовых крановых путей, расположенных на открытой территории порта (предприятия), должна обеспечивать их долговечность, надежность и нормальную эксплуатацию кранов, перегружателей, а также машин специализированных перегрузочных комплексов. При технической эксплуатации рельсовых крановых путей следует руководствоваться ГОСТ Р 51248-99, СП 12-103-2002, [91], [92], [93].

8.1.2 Для оперативного контроля за техническим состоянием рельсовых крановых путей и режимом их эксплуатации в порту (предприятии) должны быть составлены схемы крановых путей, находящихся на его территории, с указанием расстановки на путях порталных и козловых кранов, перегружателей или другого подъемно-транспортного оборудования.

8.1.3 Крановые пути должны эксплуатироваться под нагрузкой только тех

## СП XXX.13280.201X

*(проект, первая редакция)*

механизмов, на которые они рассчитаны. Установка на подкрановые пути перегрузочного или иного вида подъемно-транспортного оборудования с повышенным против проектного давлением на колесо без подтверждения проектной организации не допускается.

8.1.4 Не предусмотренное проектом перегрузочное оборудование может быть установлено только после проверки расчетом, подтверждающим, что нагрузки от этого оборудования не нарушают нормальные условия эксплуатации рельсового кранового пути.

8.1.5 Для предотвращения значительных деформаций рельсовых крановых путей, препятствующих нормальной эксплуатации, необходимо:

обеспечить бесперебойную работу устройств для отвода воды от обеих ниток каждого пути;

не нарушать естественного сложения грунта в основании новых путей;

производить предварительную обкатку крановых путей перед вводом их в эксплуатацию.

8.1.6 Рельсовые крановые пути должны эксплуатироваться при соблюдении допусков на отклонения от проектного положения в процессе эксплуатации, установленных в [93], ГОСТ Р 54523–2011 (Приложения 9, 10, 11).

Для импортных кранов допуски на отклонения рельсовых путей от проектного положения должны приниматься по данным фирм-поставщиков оборудования.

8.1.7 На участках рельсового кранового пути, где обнаружены крупные дефекты рельсов (выкол головки, поперечный излом и т.п.), работа кранов запрещается:

при податливом (шпальном) основании - на расстоянии менее 3,0 м от оси переднего колеса крана до дефектного участка рельса;

при жестком основании (железобетонные плиты и балки или железобетонное верхнее строение причальных сооружений) - на расстоянии менее 1,0 м от оси переднего колеса крана до дефектного участка рельса.

Для предотвращения возможной просадки на причалах прикордонной нитки кранового пути в тех случаях, когда она не имеет свайного основания, а перед причалами обнаружены конусы выноса грунта засыпки, надлежит принять оперативные меры по выявлению причин вымыва и предотвращению просадки прикордонных путей. На участках, где отмечается вынос грунта из-за стенки, эксплуатация рельсовых крановых путей впредь до компенсации всего вынесенного объема грунта и устранения очагов выноса не допускается.

Проход крана через дефектный участок пути при необходимости может быть

осуществлен только с разрешения должностного лица эксплуатирующей организации, ответственного за эксплуатацию крановых путей, при условии принятия необходимых мер предосторожности.

8.1.8 При складировании груза вблизи от рельсовых крановых путей должны строго соблюдаться следующие габариты приближения к путям:

от штабеля до оси кранового рельса - не менее 2,0 м на уровне поверхности территории;

и от штабеля до выступающих частей крана не менее расстояний, приведенных в [91], [92].

## **8.2 Техническое обслуживание**

8.2.1 Техническое обслуживание рельсовых крановых путей должно включать следующие основные мероприятия:

осмотры крановых путей и наблюдения за их техническим состоянием;

поддержание путей в исправности, включая своевременное обнаружение и устранение отклонений параметров кранового пути по сравнению с установленными допусками;

систематическую замену отдельных износившихся или поврежденных элементов путей (шпал, рельсов, креплений);

содержание всей полосы путей в чистоте и порядке; прочистка водоотводящих устройств.

8.2.2 Техническое обслуживание рельсовых крановых путей в портах (предприятиях) должны осуществлять эксплуатирующие организации, на территории которых проходят и эксплуатируются крановые пути. Руководителем организации назначается должностное лицо, ответственное за техническое обслуживание крановых путей и оборудования.

8.2.3 За техническим состоянием и режимом эксплуатации рельсовых крановых путей должны осуществляться наблюдения следующих видов: регулярные технические осмотры; периодические наблюдения и внеочередные наблюдения с применением средств измерений.

8.2.4 Регулярные технические осмотры рельсовых крановых путей должны осуществляться ежедневно работниками организации, на территории которой расположены пути, или подразделения, эксплуатирующего краны.

Не реже 1 раза в 3 месяца в этих осмотрах должны участвовать специалисты собственника объекта инфраструктуры порта с привлечением, при необходимости,

## СП XXX.13280.201X

*(проект, первая редакция)*

специализированных организаций.

8.2.5 В процессе регулярного технического осмотра рельсовых крановых путей необходимо проводить нивелировку головок рельсов и контроль их износа, а также проверять:

скрепление рельсов (при этом, в случае необходимости, производить восстановление и затяжку крепежа);

состояние рельсового пути, стыков, плотность прилегания рельсов к шпалам, подкрановым плитам и балкам;

наличие трещин, накатов, изломов головки рельсов;

наличие коррозии рельсов и креплений;

состояние прирельсовых канавок;

крепление тупиковых упоров;

наличие повреждений деревянных шпал, в том числе вмятин, трещин, участков загнивания древесины и т.д.;

наличие повреждений железобетонных шпал, плит и балок, в том числе трещин, раковин и т.д.;

состояние древесины, арматуры и бетона в местах крепления рельсов;

состояние балластного слоя;

состояние водоотводящих устройств;

искривление путей в плане и не параллельности рельсов;

отсутствие осадок, сдвигов и деформаций подкрановых балок, плит и других несущих устройств (при этом величины смещения оси рельса относительно оси указанных элементов основания не должны превышать допускаемых величин, установленных в проекте кранового пути);

состояние заземляющих устройств;

в соответствии с Приложением П настоящего СП и [21], [23].

8.2.6 При регулярных технических осмотрах рельсовых крановых путей на жестком основании особое внимание следует обращать на состояние стыков, заметная осадка которых во время прохождения по ним крана указывает на разрушение бетона под стыками.

8.2.7 При обнаружении рельсов, имеющих крупные дефекты, указанные в п. 8.1.7, нарушении действия водоотводящих устройств и вышедших из строя концевых упоров, производящий осмотр должен немедленно сообщить об этом ответственному должностному лицу, руководителю эксплуатирующей организации.

8.2.8 Проверку положения крановых путей с использованием средств измерений следует проводить в сроки, установленные в зависимости от состояния крановых путей и условий их эксплуатации, организацией, эксплуатирующей эти пути.

8.2.9 Проверка положения рельсовых крановых путей на податливом (шпальном) основании с использованием средств измерений должна производиться не реже 1 раза в 6 месяцев, а на жестком основании - не реже 1 раза в год.

В случае если на причалах после введения их в эксплуатацию, возникли осадки засыпки в прикордонной полосе, проверку положения рельсовых крановых путей на этих причалах рекомендуется производить ежемесячно.

8.2.10 Нивелирование во время эксплуатации крановых путей следует производить в точках рельсов, расположенных друг от друга на расстоянии не более чем через 5 м.

8.2.11 Оценка высотного положения рельсовых крановых путей должна производиться на основе сравнения полученных данных с допусками согласно [91], [92], Приложения П или с допусками по данным фирм-поставщиков оборудования. По результатам нивелирования следует производить дополнительную проверку высотного положения крановых рельсов в соответствии с ГОСТ Р 54523 – 2011

Для крановых путей, уложенных на гидротехнических сооружениях эстакадного типа, указанная дополнительная проверка является обязательной.

8.2.12 Измерение расстояний между осями крановых рельсов должно производиться по поперечникам, проходящим через точки, в которых производилось нивелирование. Расстояния между осями рельсов должны измеряться шаблоном или мерной лентой. В случае необходимости следует определять прямолинейность положения рельсов в плане путем створных наблюдений с использованием теодолита или лазерного геодезического прибора и неподвижной визирной цели.

8.2.13 Оценка планового положения рельсов крановых путей должна производиться путем сравнения отклонений в расстоянии между их осями относительно проектной ширины колеи с допусками, приведенными в ГОСТ Р 54523 – 2011, Приложении П, или с допусками по данным фирм-поставщиков оборудования.

8.2.14 По данным периодических наблюдений следует составлять приложения к актам периодических технических осмотров сооружений, на которых расположены крановые пути.

Материалы, характеризующие состояние и режим эксплуатации крановых путей и предназначенные для включения в обобщенном виде как приложение к акту



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

периодического технического осмотра, готовит и представляет должностное лицо, ответственное за эксплуатацию крановых путей.

8.2.15 В процессе выполнения работ по техническому обслуживанию рельсовых крановых путей для предупреждения расстройств путей, следует систематически производить подбивку балласта, смазку и подтягивание болтов, замену дефектных болтов и гаек, добивку костылей и т.п.

8.2.16 Прирельсовые канавки должны быть всегда свободны от посторонних предметов, грязи и мусора. При работе кранов должностное лицо, распоряжающееся погрузочно-разгрузочными работами, обязано обеспечивать постоянное содержание прирельсовых канавок в чистоте.

В зимнее время снег и лед из прирельсовых канавок должны регулярно удаляться.

### **8.3 Ремонт**

8.3.1 Текущий и капитальный ремонты рельсовых крановых путей должны выполняться в соответствии с ведомостями дефектов.

8.3.2 Производитель работ, перед тем как приступить к ремонтным работам на рельсовых крановых путях, должен получить разрешение на производство работ и наряд-допуск с указанием площадки, в пределах которой будет производиться ремонт.

8.3.3 Рихтовка и балластировка крановых путей должна осуществляться систематически по мере необходимости в соответствии с ГОСТ Р 51248-99, [92], ГОСТ Р 54523-2011.

8.3.4 Перед началом ремонтных работ на рельсовых крановых путях при троллейном электропитании кранов следует отключить главные троллеи, на которых после этого должны быть поставлены видимые заземления и соответствующие знаки безопасности по ГОСТ Р 51248-99, СП 12-103-2002, [93].

Ремонтируемые крановые пути должны ограждаться упорами, на которых следует устанавливать днем красные флажки, а ночью - фонари.

8.3.5 Основные работы по ремонту рельсовых крановых путей должны выполняться в минимальные сроки вывода путей из эксплуатации. Ремонтные работы рельсовых крановых путей должны выполняться с разрешения администрации порта и не препятствовать работе других объектов инфраструктуры порта.

## **9 Прочие здания и сооружения**

## **9.1 Режим эксплуатации**

9.1.1 При установлении режима эксплуатации прочие здания и сооружения, входящие в инфраструктуру морских портов, следует условно подразделять на две группы:

первая группа - производственные здания и сооружения с технологическими процессами, влияющими на условия сохранности конструктивных элементов;

вторая группа - служебные, бытовые и вспомогательные здания и сооружения, конструктивные элементы которых не подвергаются воздействиям при работе оборудования и транспортных средств.

К первой группе можно отнести: морские вокзалы, гаражи внутрипортовой механизации и портовых автобаз, автовесы, депо маневровых тепловозов порта, ангары маломерных судов, береговые радиолокационные станции (БРЛС) и центры (посты) регулирования движения судов (ЦРДС), ремонтно-механические мастерские, здания технологических объектов ремонтно-строительных подразделений предприятий, технологические объекты хозяйственных дворов ППК, сооружения бункеровочных баз, блоки санитарно-бытовых помещений, пожарные депо и др.

Ко второй группе можно отнести: административные здания, а также здания портовых радиостанций, электрорадионавигационные камеры (ЭРНК), здания контрольно-пропускных пунктов (КПП), штормосигнальные, прожекторные и антенные мачты, береговые сооружения и устройства навигационной обстановки, отдельно стоящие столовые, здания для обогрева рабочего персонала, санитарные узлы, охранное ограждение режимной территории и др.

9.1.2 Техническая эксплуатация зданий и сооружений должна обеспечивать:

безопасность зданий и сооружений в процессе эксплуатации;

нормальные условия для работы размещенного в них оборудования и производственной деятельности работников морских портов и клиентуры;

безопасное осуществление функциональных или технологических процессов;

сохранность и долговечность всех конструктивных элементов зданий и сооружений;

внешний вид, удовлетворяющий требованиям промышленной эстетики;

соблюдение противопожарных и санитарных требований и требований техники безопасности.

9.1.3 При технической эксплуатации зданий следует руководствоваться требованиями Технического регламента о безопасности зданий и сооружений,

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта Градостроительного кодекса РФ, ГОСТ Р 53778-2010, ГОСТ Р 54523-2011, указаниями настоящего СП,.

9.1.4 Техническая эксплуатация сооружений, отдельных объектов, входящих в состав морских портов и относящихся к объектам инфраструктуры морского транспорта, регламентируется специальными нормативными документами.

9.1.5 Режим эксплуатации зданий и сооружений первой группы должен устанавливаться в соответствии с их разрешенным использованием (назначением), на основании паспортных характеристик размещенного в них оборудования и данных о техническом состоянии основных конструктивных элементов.

9.1.6 Для зданий и сооружений первой группы, где складировются материалы, запасные части, готовые изделия и происходит движение транспорта, должны быть установлены нормы эксплуатационных нагрузок на полы и перекрытия.

Таблицы допускаемых эксплуатационных нагрузок должны быть вывешены на видных местах.

9.1.7 В зданиях и сооружениях первой группы установка технологического оборудования, не предусмотренного проектом, а также пробивка не предусмотренных проектом отверстий в стенах, перекрытиях, балках и других конструктивных элементах зданий и сооружений без проверки расчетом несущей способности конструктивных элементов, воспринимающих нагрузку от оборудования, не допускается.

Не допускается также превышение грузоподъемности перегрузочных средств, установленных в зданиях и сооружениях первой группы, и вибрация при работе оборудования, превышающая значения, принятые в проекте.

9.1.8 При транспортировке и ремонте крупногабаритных агрегатов и деталей должны приниматься меры к предотвращению повреждений конструктивных элементов здания и сооружения.

9.1.9 Перепланировка помещений в зданиях и сооружениях всех назначений должна выполняться в соответствии с разработанной для этих целей проектной документацией, При этом должны быть соблюдены требования Федерального закона «О морских портах», Градостроительного кодекса РФ, Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта и соответствующих СП.

9.1.10 Для предотвращения неравномерных осадок зданий и сооружений при систематической откачке воды из подвальных помещений откачка воды должна быть прекращена, если наблюдается вымывание с водой частиц грунта. В этом случае

необходимо предусмотреть устройство дренажа вокруг зданий и сооружений или, при его наличии, прочистку дренажа, а также выполнить работы по ремонту гидроизоляции пола и стен подвальных помещений.

9.1.11 При технической эксплуатации зданий и сооружений, построенных на вечномёрзлых грунтах, должен строго выдерживаться заданный проектом температурный режим подвальных помещений, подполий и оснований.

9.1.12 Техническая эксплуатация металлических резервуаров бункеровочных баз должна производиться в соответствии с требованиями [98], [99],[100], [101] и Приложением Р настоящего СП.

9.1.14 Режим эксплуатации зданий и сооружений, внутренняя среда которых агрессивна по отношению к материалам строительных конструкций, должен определяться инструкциями, разрабатываемыми для конкретных объектов.

9.1.15 При эксплуатации прожекторных и штормсигнальных мачт, а также опор наружного освещения, их отклонение от вертикальной оси не должно превышать:

для металлических мачт и опор - 1:200;

для железобетонных мачт и опор - 1:500.

9.1.16 Эксплуатация охранных ограждений режимных территорий должна производиться в соответствии с Положением о режиме и пропускной системе в портах, на предприятиях и других объектах Минтранса РФ.

## **9.2 Техническое обслуживание**

9.2.1 Техническое обслуживание зданий, сооружений, текущий ремонт зданий, сооружений проводятся в целях обеспечения надлежащего технического состояния таких зданий, сооружений. Под надлежащим техническим состоянием зданий, сооружений понимаются поддержание параметров устойчивости, надежности зданий, сооружений, а также исправность строительных конструкций, систем инженерно-технического обеспечения, сетей инженерно-технического обеспечения, их элементов в соответствии с требованиями технических регламентов, проектной документации.

Техническое обслуживание зданий и сооружений должно включать работы, перечисленные ранее в предыдущих разделах настоящего СП.

9.2.2 Техническое обслуживание зданий и сооружений должно выполняться силами производственных структурных подразделений предприятий, эксплуатирующих эти здания и сооружения.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

9.2.3 Наблюдения за техническим состоянием зданий и сооружений должны производиться в соответствии с требованиями ГОСТ Р 53778-2010 и ГОСТ Р 54523-2011 и включать регулярные технические осмотры, периодические технические осмотры, специальные наблюдения с использованием средств измерений, внеочередные обследования.

9.2.4 Регулярные технические осмотры зданий и сооружений должны осуществляться в соответствии с требованиями главы 6 Градостроительного кодекса Российской Федерации, лицом ответственным за эксплуатацию здания, сооружения, не реже 1 раза в 3 месяца. Регулярные технические осмотры могут производить также специалисты, привлекаемые собственниками, эксплуатирующими здания и сооружения.

9.2.5 Периодические технические осмотры, наблюдения и внеочередные обследования с использованием средств измерений должны осуществляться в порядке, установленном ранее в предыдущих разделах настоящего СП.

9.2.6 При проведении периодических технических осмотров зданий и сооружений их техническое состояние следует оценивать с учетом предельно допустимых смещений и деформаций с соответствии с ГОСТ Р 53778-2010 (Приложения Е и Ж) и Приложения М настоящих СП.

9.2.7 При техническом обслуживании зданий и сооружений, построенных на вечномёрзлых грунтах, наряду с наблюдениями за режимом их эксплуатации и техническим состоянием, следует вести наблюдения за температурами грунтов основания и температурой воздуха в проветриваемых подпольях в соответствии с Рекомендациями по наблюдению за состоянием грунтов оснований и фундаментов зданий и сооружений, возводимых на вечномёрзлых грунтах.

9.2.8 Проверка металлических прожекторных и штормсигнальных мачт, а также опор наружного освещения на коррозию должна производиться не реже 1 раза в 3 года. Мачты и опоры, расположенные в местах, где они подвергаются воздействию морской воды (брызги и водяная пыль) или других агрессивных сред, рекомендуется подвергать проверке на коррозию ежегодно. (Для выявления степени повреждения металла с его поверхности тщательно удаляются продукты коррозии, после чего замеряются сечения элементов. Уменьшение площади расчетного поперечного сечения элементов металлоконструкций мачт и опор не должно превышать 20%).

9.2.9 Классификация дефектов железобетонных прожекторных мачт и опор наружного освещения (и способы их устранения) приведены в Приложении Р.

Проверка величины раскрытия трещин в железобетонных прожекторных мачтах

должна проводиться 1 раз в 5 лет, начиная с 3-го года их эксплуатации.

### **9.3 Ремонт**

9.3.1 При проведении работ по ремонту зданий и сооружений следует руководствоваться требованиями Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта и указаниями [59], [60].

9.3.2 При ремонте и окраске фасадов зданий и сооружений, расположенных на территории предприятия, должны соблюдаться требования технической эстетики. Эти требования должны быть отражены в технической документации на ремонт зданий и сооружений.

Оштукатуренные и панельные здания и сооружения должны окрашиваться водостойкими красками. При этом цветовое решение фасадов должно выбираться в зависимости от климатического района (северные - активная цветовая гамма, южные - гамма светлых тонов).

9.3.3 Ремонт металлических резервуаров должен выполняться в соответствии с [101].

## **10. Акватории и судоходные каналы**

### **10.1 Режим эксплуатации**

10.1.1 Техническая эксплуатация каналов, фарватеров и зон маневрирования морских портов должна обеспечивать безаварийное плавание и стоянку судов в порту.

10.1.2 Режим эксплуатации каналов, фарватеров и зон маневрирования морских портов должен устанавливаться в соответствии с Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходных каналах (приказ Минтранса от 20.08.2009 № 140), обязательными постановлениями по порту с учетом их паспортных характеристик и технического состояния.

10.1.3 Каналы, фарватеры и зоны маневрирования морских портов должны поддерживаться в габаритах, установленных проектом, при этом должны учитываться требования [71], [62].

Контроль глубин на всем сечении морского канала, положение бровок и заложение откосов в процессе эксплуатации должны определяться в соответствии с указаниями [73].

10.1.4 Осадка судов при плавании на акватории порта и подходах к порту не должна превышать проходную осадку, установленную в порту. Проходная осадка судов должна устанавливаться на основании данных о наименьших глубинах на фарватерах и акватории

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

порта с учетом гидрометеорологических условий плавания в соответствии с указаниями Руководства по оперативному определению проходной осадки судов на подходных каналах к портам в соответствии с [94] и объявляться службой капитана порта - приказом по порту.

В приливных портах глубины у причалов должны обеспечивать безопасную стоянку судов в полном грузу в период сизигийных отливов или же режим эксплуатации причалов должен быть регламентирован специальными указаниями.

10.1.5 Осадка судов в течение навигационного периода должна определяться в соответствии с указаниями [95] и объявляться приказом по порту и вноситься в Обязательные постановления.

10.1.6 Движение судов на подходах к морскому порту и на акватории морского порта осуществляется с помощью совокупности организационных и технических средств, а также персонала службы управления движением судов (далее СУДС), предназначенных для передачи судам информации, выдачи рекомендаций, организации движения и их контроля. Описание границ зоны действия СУДС и правила плавания судов в такой зоне приводятся в Обязательных постановлениях.

10.1.7 Каналы, фарватеры и зоны маневрирования морских портов должны быть оснащены средствами навигационного оборудования (СНО), находящимися в ведении бассейновых филиалов ФГУП «Росморпорт» и специальных служб ФГУП «Росморпорт», занимающихся эксплуатацией СНО.

10.1.8 Режим работы СНО, требования к ним и к их эксплуатации должны соответствовать указаниям [96].

10.1.9 При изменении глубины на судоходных участках акватории порта должна быть соответствующим образом изменена расстановка знаков навигационной обстановки с оповещением об этом судоводителей и Управления навигации и океанографии МО РФ (УНиО).

10.1.10 При повреждении знаков навигационной обстановки или их неисправности капитан порта, руководствуясь Положением о капитане морского торгового порта. (Приказ Минтранса РФ от 19.12.2006 № 156) должен принять срочные меры, обеспечивающие безопасность движения судов, и дать указание об исправлении обстановки;

10.1.11 Капитан судна, при обнаружении обмеления на канале или акватории порта, отсутствия знаков навигационной обстановки или их смещения со штатных мест,

отсутствия огней на знаках в акватории и на территории порта, должен немедленно сообщить об этом в администрацию морского порта.

10.1.12 Если на канале или в зоне маневрирования судном утерян якорь или другой предмет, представляющий опасность для судоходства, капитан судна должен, с ведома капитана порта, принять необходимые меры, чтобы поднять утерянный предмет. Если последний не будет найден, следует немедленно обозначить район потопления и сообщить об этом капитану порта.

10.1.13 В целях обеспечения безопасности и сохранности средств навигационного оборудования (далее – СНО) суда, кроме гидрографических судов, осуществляющих техническое обслуживание СНО, не должны подходить и швартоваться к плавучим СНО.

Без разрешения капитана морского порта в морском порту и на подходах к нему не допускается:

устанавливать и демонтировать СНО;

устанавливать огни в зоне действия светящихся береговых и плавучих СНО;

складировать грузы в зоне действия опознавательных и портовых навигационных знаков;

возводить сооружения, которые могут ухудшить видимость СНО.

При обнаружении повреждения СНО или смещения их со штатного места необходимо сообщить об этом капитану морского порта.

10.1.14 Для предотвращения возможности повреждения подводных кабелей и трубопроводов в случае, если их трассы при любом виде прокладки пересекают акваторию или судоходные каналы морских портов, должны быть установлены охранные зоны в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 09.06.1995 N 578 «Об утверждении Правил охраны линий и сооружений связи Российской Федерации» и Постановлением Госгортехнадзора России от 22 апреля 1992 г. N 9 «Правила охраны магистральных трубопроводов».

В охранных зонах запрещается: бросать якоря, проходить с отданными якорями, цепями, лотами, волокушами и тралами, производить погрузочно-разгрузочные и дноуглубительные работы, приставать к берегу в местах, огражденных сигнальными знаками.

Все работы, которые должны быть выполнены в охранных зонах, а также вблизи от них, следует предварительно согласовать с организациями, в ведении которых находятся морские кабельные линии связи и трубопроводы.



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

10.1.15 Контроль за соблюдением установленного режима эксплуатации и обеспечением проектных габаритов акватории морского порта и подходов к нему, следует осуществлять путем регулярных наблюдений за состоянием их глубин.

На территории, прилегающей к каналам, фарватерам и зонам маневрирования, для удобства проведения промерных и дноуглубительных работ, должна быть создана постоянная геодезическая сеть.

### **10.2 Техническое обслуживание**

10.2.1 Порядок и организация работ по техническому обслуживанию и ремонту каналов и зон маневрирования должны обеспечивать:

поддержание требуемых навигационных габаритов ремонтным дноуглублением;

выполнение промерных и тральных работ, связанных с производством ремонтных дноуглубительных работ и обеспечением безопасного судоходства;

соблюдение навигационных характеристик СНО и их обслуживание по схеме, согласованной с соответствующими подразделениями ФГУП «Росморпорт»;

соблюдение требований органов государственного контроля за состоянием окружающей природной среды.

Исключение при этом могут составлять только объекты СНО, обслуживание которых обеспечивается местными подразделениями УНиО МО РФ.

10.2.2 На каналах, фарватерах и зонах маневрирования необходимо систематически выполнять следующие работы по их техническому обслуживанию:

производить промеры глубин силами и средствами службами ФГУП «Росморпорт» либо по их заданию специализированными организациями;

осуществлять наблюдения за чистотой вод силами и средствами службы охраны окружающей природной среды администрации морского порта;

производить очистку дна от различного рода предметов, мешающих судоходству, для чего рекомендуется заключать договора со специализированными организациями.

10.2.3 Периодичность промерных и тральных работ должна устанавливаться службами ФГУП «Росморпорт» в зависимости от действия гидрометеорологических факторов и интенсивности отложения наносов на обслуживаемых акваториях и судоходных каналах и в соответствии с указаниями [73].

10.2.4 На основании данных промеров должны составляться планы глубин каналов и судоходных частей акватории, а также определяться толщина слоя наносов и объем необходимых дноуглубительных работ.

10.2.5 На все акватории и морские каналы должны быть составлены паспорта, разрабатываемые специализированной проектной организацией по заказу предприятий.

Корректировка паспортов существующих акваторий и морских каналов должна, по мере необходимости, осуществляться специализированной службой ФГУП «Росморпорт», совместно с проектной организацией. При корректировке паспортов следует использовать материалы обследований и промеров. Паспорта акваторий и морских каналов предприятий должны храниться в реестре ГТ сооружений ФГУП «Росморпорт».

### **10.3 Ремонтные дноуглубительные работы**

10.3.1 Соответствующими структурами бассейновых филиалов «ФГУП «Росморпорт» должны систематизироваться и храниться материалы, характеризующие строение дна акваторий и морских каналов, сведения об интенсивности заносимости и о физико-механических, а также химико-биологических свойствах донных грунтов.

10.3.2 Техническое задание на ремонтное дноуглубление акватории, при наличии разрешений на дноуглубление, сброс грунта в подводный или береговой отвалы от органов государственного контроля за состоянием окружающей среды, должно составляться ФГУП «Росморпорт». С указанными должностными лицами должны также согласовываться сроки выполнения работ у причалов, рабочая глубина и границы черпания у гидротехнических сооружений.

10.3.3 Сроки выполнения ремонтных дноуглубительных работ следует назначать в зависимости от требований рыбоохранных органов, интенсивности заносимости, принятых запасов на заносимость и установленной ширины углубляемой полосы, а также с учетом технико-эксплуатационных характеристик применяемых дноуглубительных средств.

10.3.4. Согласование сроков и объема производства ремонтных дноуглубительных работ, а также мест отвалов грунта с государственными органами контроля за состоянием окружающей природной среды должен проводить ФГУП «Росморпорт» с привлечением проектной организации. Материалы для согласования и получения разрешений на ремонтные дноуглубительные работы и отвалы грунта должна готовить проектная организация в соответствии с действующим законодательством.

Разрешение на производство ремонтных дноуглубительных работ и отвалов грунта ФГУП «Росморпорт» обязан передать подрядной дноуглубительной компании за месяц до начала их производства вместе со схемами запретных зон акваторий и сроков работ.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

10.3.5 Подводный отвал должен быть оборудован СНО силами подрядной организацией по согласованию с капитаном порта.

Подрядная организация должна рационально использовать место отвала грунта и два раза в год перед началом и по окончании сбросов выполнять контрольные промеры отвалов.

10.3.6 Годовой план ремонтных дноуглубительных работ, включающих обследование акваторий и морских каналов, очистку их от затонувших предметов, а также подчистку у причалов, извлечение и удаление грунта, должен составляться Заказчиком (предприятием), финансирующим указанные работы с ФГУП «Росморпорт». Годовой план ремонтных дноуглубительных работ должен быть согласован с капитаном порта.

10.3.7 В техническом задании на производство ремонтных дноуглубительных работ у гидротехнических сооружений или в районах трасс подводных инженерных коммуникаций, во избежание их повреждения, должны быть указаны безопасные расстояния от границ рабочей прорези до лицевой грани сооружения и от трасс до грунтозаборного устройства и якорей земснаряда.

10.3.8 При производстве ремонтных дноуглубительных работ у гидротехнических сооружений величина допускаемого перебора глубины на чистоту выработки прорези должна определяться проектной организацией в зависимости от конструкции сооружения и технического средства дноуглубления по согласованию с эксплуатирующей данное сооружение организацией.

10.3.9 Ремонтные дноуглубительные работы на акватории должны осуществляться в соответствии со следующими нормативно-техническими документами: СП45.13330.2010, [74], [97].

При транспортировке грунта в процессе ремонтных дноуглубительных работ должно быть исключено засорение дна акваторий и судоходных каналов грунтом из люков грунтоотвозных судов или из рефулерных устройств.

10.3.10 Контроль за производством ремонтных дноуглубительных работ и приемка их заказчиком должны производиться в соответствии с [74], [73]

**Приложение А**  
(справочное)

**Основные термины по технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий и их определения**

**А.1 эксплуатация:** Стадия жизненного цикла сооружения, в процессе которой оно используется по назначению, поддерживается в исправном состоянии и восстанавливается вплоть до приобретения им первоначальных параметров, определенных проектом (эксплуатация включает использование сооружения по назначению и его техническую эксплуатацию).

**А.2 условия эксплуатации:** Совокупность факторов, действующих на сооружение при его эксплуатации.

**А.3 режим эксплуатации:** Интенсивность использования сооружения по назначению в соответствии с правилами эксплуатации и с параметрами, определяемыми проектом или установленными в процессе эксплуатации сооружения.

**А.4 нормальная эксплуатация:** Эксплуатация строительного объекта в соответствии с условиями, предусмотренными в строительных нормах или задании на проектирование, включая соответствующее техническое обслуживание, капитальный ремонт и (или) реконструкцию (ГОСТ Р 54257-2010)

**А.5 техническая эксплуатация:** Комплекс операций, включающих техническое обслуживание сооружения и его ремонт.

**А.6 техническое обслуживание:** Совокупность всех технических и организационных действий (собственника или эксплуатирующей организации), направленных на поддержание или возвращение здания (сооружения) в работоспособное состояние.

**А.7 работоспособное техническое состояние:** Категория технического состояния, при которой некоторые из числа оцениваемых контролируемых параметров не отвечают требованиям проекта или норм, но имеющиеся нарушения требований в конкретных условиях эксплуатации не приводят к нарушению работоспособности, и необходимая несущая способность конструкций и грунтов основания с учетом влияния имеющихся

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

дефектов и повреждений обеспечивается (ГОСТ Р 537787-2010)

**А.8 техническое состояние:** Совокупность подверженных изменению в процессе эксплуатации параметров сооружения, характеризующаяся в определенный момент времени признаками, установленными наблюдениями и зафиксированными в его паспорте, выражающаяся в исправном или неисправном состоянии сооружения.

**А.9 контроль технического состояния сооружения:** Мероприятия, включающие проведение измерений, испытаний, проверки одной или нескольких характеристик сооружения и их сравнение с установленными требованиями, с целью определения соответствия (СТ ИСО 8402-86)

**А.10 осмотры зданий и сооружений:** Контроль за техническим состоянием зданий и сооружений, осуществляемый путем систематических осмотров с использованием средств технической диагностики. Осмотры бывают плановые, которые делятся на общие и частичные и проводятся специально назначенными комиссиями, и неплановые.

**А.11 натурное освидетельствование конструкций:** Осмотр и обмер конструкций в натуральных условиях с применением в необходимых случаях специальных приборных методов с целью выявления отклонений, дефектов и повреждений

**А.12 обследование конструкций:** Комплекс работ по сбору, обработке и систематизации данных о техническом состоянии конструкции с целью их анализа и оценки.

**А.13 профилактика:** Предупредительные меры для поддержания технического объекта в работоспособном состоянии.

**А.14 технический мониторинг:** Систематическое наблюдение за состоянием объекта с целью контроля его качества, оценки соответствия проектным решениям и нормативным требованиям, прогноза фактической несущей способности и прогнозирования на этой основе остаточного ресурса сооружения, принятия обоснованных решений о продлении срока безаварийной эксплуатации объекта. (ГОСТ Р 54257-2010)

**А.15 ремонт:** Комплекс технических мероприятий и операций, направленных на поддержание или восстановление первоначальных эксплуатационных качеств как

сооружения в целом, так и отдельных его элементов (видами ремонта являются текущий ремонт и капитальный ремонт).

**А.16 текущий ремонт:** - Комплекс технических мероприятий и операций, направленных на систематическое и своевременное предохранение конструктивных элементов сооружений и систем инженерно-технического обеспечения от преждевременного износа путем проведения профилактических мероприятий и устранению незначительных повреждений и неисправностей.

**А.17 капитальный ремонт:** - Комплекс технических мероприятий и операций, направленных на замену и (или) восстановление строительных конструкций сооружения или элементов таких конструкций, за исключением несущих строительных конструкций, замену и (или) восстановление систем инженерно-технического обеспечения и их элементов, а также замену отдельных элементов несущих строительных конструкций на аналогичные или иные, улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановление указанных элементов.

**А.18 техническое перевооружение:** Массовая замена технологического оборудования с целью резкого увеличения или изменения характера выпускаемой продукции, в том числе с частичной реконструкцией существующих зданий и сооружений, обусловленная габаритами или условиями работы устанавливаемого оборудования

**А.19 реконструкция:** Комплекс ремонтно-восстановительных мероприятий, обеспечивающих изменение параметров объекта капитального строительства, его частей, замену и (или) восстановление несущих конструкций, улучшение эксплуатационных характеристик физически изношенных и морально устаревших сооружений путем изменения конструктивной схемы существующего сооружения, изменения специализации сооружения и расширения предприятия.

**А.20 усиление:** Комплекс мероприятий, обеспечивающих повышение несущей способности и эксплуатационных свойств строительных конструкций или здания и сооружения в целом, включая грунты основания, по сравнению с фактическим состоянием или проектными показателями (ГОСТ Р 537787-2010)

**А.21 ввод в эксплуатацию:** Событие, фиксирующее готовность сооружения к использованию по назначению и документально оформленное в установленном порядке.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

**А.22 физический износ:** Постепенная утрата сооружением в процессе эксплуатации своих параметров, установленных проектом, вследствие механического износа, коррозии, деформаций и разрушений.

**А.23 моральный износ:** Утрата сооружением возможности удовлетворения новым возросшим эксплуатационным требованиям при сохранении своих параметров, установленных проектом.

**А.24 вывод из эксплуатации:** Событие, фиксирующее невозможность или нерациональность дальнейшего использования сооружения по назначению и его ремонта и документально оформляющее окончание эксплуатации в установленном порядке.

**А.25 долговечность:** Способность строительного объекта сохранять физические и другие свойства, устанавливаемые при проектировании и обеспечивающие его нормальную эксплуатацию в течение расчетного срока службы при надлежащем техническом обслуживании. (ГОСТ Р 54257-2010)

**А.26 надежность строительного объекта:** Способность строительного объекта выполнять требуемые функции в течение расчетного срока эксплуатации. (ГОСТ Р 54257-2010)

**А.27 эксплуатационная надежность:** Обеспечение безотказной работы сооружения в установленный срок службы при минимальных затратах времени и средств на его техническую эксплуатацию.

**А.28 срок службы:** Продолжительность нормальной эксплуатации строительного объекта до состояния, при котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна. (ГОСТ Р 54257-2010)

**А.29 предельное состояние:** Техническое состояние сооружения, при котором его дальнейшее использование по назначению недопустимо или нецелесообразно, либо восстановление его исправного состояния невозможно или нецелесообразно.

**А.30 паспорт здания (сооружения):** Основной документ, содержащий важнейшие технические характеристики и данные о его состоянии, а также данные о допускаемых нагрузках на основные несущие конструкции и элементы здания (сооружения).

**А.31 журнал по эксплуатации здания (сооружения):** Документ оперативного контроля за выполнением работ по эксплуатации и ремонту здания (сооружения) и их учета, содержащий заключения по результатам периодических осмотров, данные по проведенным ремонтам и т.д.

**А.32 границы морского порта:** Границы его территории и акватории.

**А.33 территория морского порта:** Земельный участок или земельные участки, не покрытые поверхностными водами, в границах морского порта, в том числе искусственно созданный земельный участок или искусственно созданные земельные участки.

**А.34 акватория морского порта:** Водное пространство порта в установленных границах, обеспечивающая в своей судоходной части маневрирование и стоянку судов в границах морского порта.

**А.35 объекты инфраструктуры морского порта:** Портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора).

**А.36 портовые гидротехнические сооружения:** Инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенные на территории и (или) акватории морского порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов.

**А.37 причал:** Портовое гидротехническое сооружение, имеющее швартовные и отбойные устройства и предназначенное для стоянки, обработки и обслуживания судов.

**А.38 морской терминал:** Совокупность объектов инфраструктуры морского порта,



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

**А.39 владельцы объектов инфраструктуры морского порта:** Юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществляющие эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании.

**А.40 оператор морского терминала:** Транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров.

**А 41 эксплуатирующая организация:** Юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию материального объекта и несущее ответственность за безопасность его эксплуатации в соответствии с законодательством Российской Федерации и выполнение обязанностей, возлагаемых на такое лицо Техническим регламентом о безопасности объектом морского транспорта.

**Приложение Б**  
(обязательное)

**Режим эксплуатации акватории и морских каналов в ледовых условиях**

Б.1 Техническая эксплуатация замерзающих акваторий морских портов должна обеспечивать безаварийное плавание судов и минимальные затраты времени на проводку, швартовку и перестановку судов в ледовых условиях.

Б.2 На водных подходах к порту, покрытых сплошным неподвижным льдом, рекомендуется создавать и поддерживать чистые от льда каналы с помощью ледоколов и портовых буксиров соответствующего ледового класса.

Б.3 Для облегчения ледовых условий на акватории морского порта рекомендуется применять взлом ледяного покрова с помощью портовых ледоколов или буксиров ледовой категории и последующий сплав битого льда путем использования естественных факторов выноса льда (выносные течения, отжимной ветер) или с помощью технических средств, указанных в таблице 10.1.

Б.4 Каналы, фарватеры и зоны маневрирования морского порта должны быть оснащены исправно действующими СНО, обеспечивающими безопасное плавание и маневрирование судов в ледовой обстановке.

Б.5 Режим работы СНО в замерзающих акваториях морских портов, где навигация продолжается с помощью ледокольного флота, устанавливается указаниями [95].

Б.6 Службой морского канала или Техническим участком ФГУП «Росморпорт», должен привлекаться ледокол или буксир ледокольного типа для регулярной околки льда вокруг буев и обслуживания их при необходимости в ледовых условиях.

Б.7 В ледовый период допускается плавание судов, имеющих соответствующий данному району и условиям ледовый класс, регламентируемый Правилами морского Регистра РФ и другими действующими нормативными документами.

Капитанами портов должны ежегодно издаваться приказы, определяющие типы судов, которые могут приходить в порт в период зимней навигации без ограничений.

Б.8 Предельная скорость движения судов на каналах, фарватерах и зонах маневрирования морского порта в ледовый период устанавливается капитаном порта в зависимости от сложности ледовой обстановки, сообщается судоводителям распоряжением капитана порта.

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

Б.9 Скорость, угол подхода транспортных судов к причалам, число и мощность буксиров, участвующих в подготовке причала и швартовке транспортного судна, устанавливаются в зависимости от сложности ледовой обстановки, дедефта транспортного судна и регламентируются специальными указаниями капитана порта.

Б.10 При подготовке причала к постановке транспортного судна ледяной покров на акватории перед причалом на расстоянии 1,5-2,0 ширины корпуса швартуемого судна должен быть взломан, измельчен буксирами, а ледяные наросты, образующиеся на лицевой стенке причала на переменном уровне воды, должны быть удалены.

Б.11 Судну к причалу следует подходить под углом 15-20°. Битый лед из пространства между бортом судна и причалом следует удалять с помощью потоков, создаваемых гребными винтами буксира, в то время как другие буксиры поджимают швартуемое судно к причалу. При швартовке транспортного судна к причалу в ледовых условиях в необходимых случаях, как исключение, разрешается работа его гребными винтами самым малым ходом.

Б.12 При наличии на акватории порта прочного ледяного покрова толщиной более 0,5 м подготовка причала к постановке и швартовке транспортного судна должна включать прокладку ледоколом каналов на всем протяжении необходимого для постановки судна участка причального фронта на расстоянии 25-35 м от линии кордона и околку ледоколом береговой кромки канала таким образом, чтобы диаметральной плоскостью ледокола составляла с причальной линией угол не более 30° при толщине льда до 0,5 м и не более 15° - 20° при большей толщине льда.

Приближение ледокола к линии кордона не должно быть меньше 2 м, при этом угол между диаметральной плоскостью (ДП) ледокола и причальной стенкой не должен быть более 5°. При толщине льда более 0,5 м подход ледоколов к причалам кормой запрещается.

Б.13 В зимний период подготовка причалов к швартовке судов включает освобождение прикордонной линии причала от льда и снега и посыпка причала песком на всем его протяжении, где будут производиться работы по швартовке судов.

Б.14 Во время стоянки судов у причалов в период низких температур должна предотвращаться возможность их примерзания к лицевой стенке (во избежание повреждений сооружений и судна), путем оборудования стенки обогреваемыми щитами или путем изменения крена и дифферента судна посредством перекачки балласта. До устранения примерзания борта к лицевой стенке причала производство грузовых операций запрещается.

Б.15 Очистка рейда от льда перед отводом транспортного судна от причала должна производиться с помощью ледокола аналогично п.10.4.13 настоящих указаний.

Очистка рейда производится до наружного борта судна. Отвод судна от причала должен осуществляться с помощью буксиров. Как исключение допускается самостоятельный отход судна от причала с разрешения в каждом отдельном случае капитана порта.

Б.16 Операции по подводу и отводу судов от причалов должны согласовываться с капитаном порта и проводиться под наблюдением дежурного капитана ИГПК. Сразу после отвода судна от причала дежурным капитаном ИГПК должен быть произведен осмотр причального сооружения.

Все замеченные повреждения и причины их возникновения должны быть отражены в акте, составленном в соответствии с требованиями раздела 5 настоящего СП.

Б.17 Особенности выполнения ледокольных операций, особые меры предосторожности при стоянке судов на рейде и у причала в ледовых условиях, разрешение (запрещение) зимнего отстоя судов с указанием мест, отведенных для этой цели, а также места ледовых переправ (мостков), устанавливаемых через ледовые каналы, проложенные в припайном льду, организация прохода судов в районах ледовых переправ должны быть отражены в Обязательных постановлениях по порту.

Б.18 Размеры операционной акватории в ледовый период определяются с учетом следующих особенностей выполнения маневровых операций в ледовой обстановке:

снижение маневренности и управляемости судов;

обеспечение безопасности стоящих у причала судов при выполнении маневровых операций в непосредственной близости от них;

использование портовых ледоколов в маневровых и швартовых операциях;

использование буксиров для удаления битого льда из пространства между судном и причалом при швартовке судов.

Б.19 Режим движения судов по судоходным каналам в ледовых условиях определяется указаниями СУДС (см. п.10.4.7 настоящего СП).

Б.20 Для повышения эффективности эксплуатации акваторий замерзающих портов следует применять технические средства для преодоления ледовых затруднений в соответствии с указаниями таблицы Б.1.

Б.21 Все технические противоледовые средства до начала ледостава должны быть приведены в готовность. Обслуживание системы обогрева щитов лицевых стенок

## СП XXX.13280.201X

(проект, первая редакция)

причалов и других электроприборов, механизмов и сетей должно осуществляться персоналом порта. После окончания ледового периода противоледовые средства рекомендуется демонтировать или законсервировать до следующего зимнего периода.

Б.22 Для контроля ледовой обстановки и состояния каналов в ледяном покрове на подходах и на акватории порта в течение всего ледового периода в каждом порту при администрации морского порта должна быть организована система наблюдения и оповещения.

Б.23 Для обеспечения безотказной работы водомерных постов они должны быть снабжены средствами борьбы с обледенением и вмерзанием движущихся частей в ледяной покров.

Б.24 Администрацией морского порта в течение всего периода ледовой навигации должен вестись Журнал, в котором должны отражаться: ледовая обстановка на подходах и акватории порта, а также у причалов; время, затрачиваемое на швартовку, перестановку и отшвартовку судов в ледовых условиях; перечень и эффективность работы применяемых противоледовых средств и методов; повреждения судов и гидротехнических сооружений, обусловленные ледовой обстановкой.

Таблица Б.1 **Технические средства для работы в ледовых условиях**

Назначение	Наименование	Краткое описание устройства или способа
1. Разрушение ледяного покрова акватории	а) Ледокол	а) общеизвестно
	б) Буксир ледовой категории	б) общеизвестно
2. Разрезание и перемещение битого льда	а) Ледокол	а) см. п.1а
	б) Буксир	б) см. п.1б
	в) Буксир-ледоуборщик	в) Буксир-ледоуборщик представляет собой портовый буксир, дооборудуемый на ледовый период навесными ледозахватными приспособлениями в виде решеток, установленных с помощью шарниров с каждого борта в носовой части корпуса буксира. В нерабочем положении ледозахватные решетки располагаются параллельно бортовой обшивке корпуса над ватерлинией, а в рабочем - с помощью гидропривода устанавливаются перпендикулярно ДП буксира и на половину своей высоты погружаются в воду.

Назначение	Наименование	Краткое описание устройства или способа
3. Создание незамерзающих участков акватории (пожарных майн, майн вдоль причалов, в районе водомерных постов и т.п.)	а) Пневматическая барботажная установка	а) Пневматическая барботажная установка состоит из воздушного компрессора, подводящего и раздаточных перфорированных трубопроводов. Предназначена для использования в водоемах, обладающих тепловым потенциалом.
	б) Паровоздушная установка	б) Паровоздушная установка отличается от пневматической (п.3а) тем, что кроме воздушного компрессора она снабжена паровоздушным инжектором, соединенным с парокотельной установкой. Предназначена для использования в водоемах, лишенных запасов тепла.
	в) Использование сброса теплых очищенных промышленных или бытовых вод	в) Подъем на поверхность теплых вод осуществляется с помощью пневматической барботажной установки (п.3а)
	г) Теплоизоляция поверхности воды	г) Теплоизоляция осуществляется с помощью подвспененного полистирола или керамзита (гранул, пластин). Толщина слоя изоляции 0,2-0,4 м (в зависимости от температуры наружного воздуха).
4. Предотвращение и удаление наростов льда на стенках причалов	а) Паровоздушная установка (при любой ширине нароста)	а) см. п.3б
	б) Экраны с электрообогревом (при любой ширине нароста)	б) Экран с электрообогревом выполнен в виде щитов, навешиваемых на ледовый период на лицевую стенку причала под отбойными устройствами. Высота экрана принимается равной перепаду уровней воды в зимний период. Передний лист экрана изготавливается из стали, задний - из импрегнированных битумом досок, а между ними укладываются электронагревательные кабели или ленты, соединенные с береговой электросетью.
	в) Покрытия лицевых стенок причалов веществами с малой адгезией ко льду (полиуретановые лаки и краски)	в) Противообледенительные смазки и низкоэнергетические полимерные покрытия

**СП XXX.13280.201X***(проект, первая редакция)*

Назначение	Наименование	Краткое описание устройства или способа
5. Удаление битого льда из пространства между стенкой причала и бортом швартуемого судна	а) Буксиры	а) Создание направленных потоков воды
	б) Пневматическая барботажная установка	б) Создание поверхностного течения
	в) Буксир-ледоуборщик	в) см. п.2в
6. Ускорение весеннего вскрытия акватории и предотвращение затворов льда	Ледоколы	см. п.1а
7. Удаление битого льда из тупиковых зон специализированных причалов	Буксир-ледоуборщик	см. п.2в

**Приложение В**  
(рекомендуемое)

**Формы и примерное содержание Справочника допустимых нагрузок на причалы, крытые и открытые грузовые склады**

В.1. Справочник должен состоять из следующих разделов:

Приказ по предприятию о введении Справочника в действие.

Общие положения.

Извлечения из Правил технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий.

Указания по пользованию Справочником.

Схемы поперечных разрезов причалов с указанием величин допускаемых нагрузок по зонам.

Схемы загрузки площади всех этажей грузовых складов с указанием величин допускаемых нагрузок по этажам.

Схемы загрузки площади открытых грузовых складов.

Таблицы:

Высота складирования в метрах или рядах (кип, ящиков, поддонов и т.п.) при различных значениях нагрузки на  $1 \text{ м}^2$ .

Нагрузка в  $\text{кН/м}^2$  ( $\text{тс/м}^2$ ) при различных значениях высоты складирования в метрах или рядах (кип, ящиков, поддонов и т.п.).

Высота штабелей различных грузов, допускаемая правилами техники безопасности.

Дополнительные сведения.

В.2. В разделах Справочника помещаются следующие сведения:

***В.2.1. Приказ по предприятию.***

В приказе по предприятию, объявляющем дату ввода Справочника в действие, должно быть обращено внимание всех работников предприятия, связанных с эксплуатацией причалов и складов, на необходимость безусловного соблюдения норм допускаемых нагрузок на сооружения, а также, если в этом есть надобность, то оговорены особенности практического применения Справочника, зависящие от местных условий.

***В.2.2. Общие положения***

В этом разделе должны быть подробно перечислены материалы, по которым составляется Справочник (технические паспорта, проектные материалы, материалы



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

контрольно-инспекторских обследований и др.) и приведены общие указания по тем, зависящим от местных условий, особенностям режима эксплуатации причальных сооружений, которые не нашли отражения в настоящем СП (если в этом есть необходимость).

В этом же разделе должно быть указано, кем составлен Справочник.

### ***В.2.3. Извлечение из Правил технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий***

В тексте Справочника должны быть приведены пункты настоящего СП, регламентирующие установление и соблюдение норм допускаемых нагрузок на причальные сооружения и склады.

### ***В.2.4. Указания по пользованию Справочником***

Необходимо сделать Справочник не только нормативным документом, но и пособием для каждого работника порта, связанного с эксплуатацией причалов и складов. Указания, приводимые в этом разделе, должны помочь всем, пользующимся Справочником, разобраться в его таблицах и схемах. Должны быть подробно разъяснены принципы составления схем нагрузок на причалы и по этажам грузовых складов, условные обозначения, применяемые при этом, а также порядок пользования таблицами. Необходимо привести численные примеры определения по таблицам фактической нагрузки и определения допустимой высоты складирования.

### ***В.2.5. Схемы поперечных разрезов причалов с указанием величин допускаемых нагрузок по зонам***

Схемы должны быть составлены для всех без исключения причальных сооружений, а также для тех берегоукрепительных сооружений, к которым непосредственно прилегают открытые грузовые площадки.

На схемах поперечных разрезов причалов (рисунки В.1, В.2) должны быть показаны:  
величины допускаемые нагрузок по зонам;  
расстояния зон нагрузки от кордона причала;  
подкрановые и железнодорожные пути с указанием расстояний от кордона причала;  
величины нагрузок от кранов;  
габариты рампы прикордонных складов с указанием величины допускаемых нагрузок на рампы.

### ***В.2.6 Схемы загрузки площади всех этажей крытых грузовых складов с указанием величин допускаемых нагрузок по этажам.***

Схемы должны быть составлены для всех крытых грузовых складов любой

этажности.

На схемах загрузки площади всех этажей крытых грузовых складов (рисунок В.3) должны быть показаны:

величины допускаемых нагрузок на площади каждого этажа;

размеры свободных проходов между площадками для складирования грузов по площади каждого этажа.

Размеры проходов между штабелями грузов должны устанавливаться в зависимости от рода грузов, способов их укладки и типа применяемых погрузчиков.

#### **В.2.7. Схемы загрузки площади открытых грузовых складов**

Схемы должны быть составлены для всех открытых грузовых складов.

На схемах загрузки открытых грузовых складов должны быть показаны:

размеры открытых грузовых складов;

величины допускаемых нагрузок для каждого открытого грузового склада с указанием, в необходимых случаях, этих величин по зонам;

контуры каждого открытого грузового склада должны быть четко зафиксированы путем привязки к другим постоянным сооружениям порта.

#### **В.2.8. Таблицы**

Таблицы должны составляться по наиболее характерным для данного порта грузам. Наименование грузов в таблицах должно располагаться по алфавиту.

В.2.8.1. Высота складирования при различных величинах нагрузки на 1 м<sup>2</sup>.

Пример заполнения таблицы приведен ниже (таблица В.1.)

В.2.8.2. Величина нагрузки при различных значениях высоты складирования.

Эти данные должны приводиться в нескольких таблицах по числу измерителей высоты: метров, рядов груза, рядов груза на поддонах. Примеры заполнения таблиц приведены в таблицах В.2-В.4.

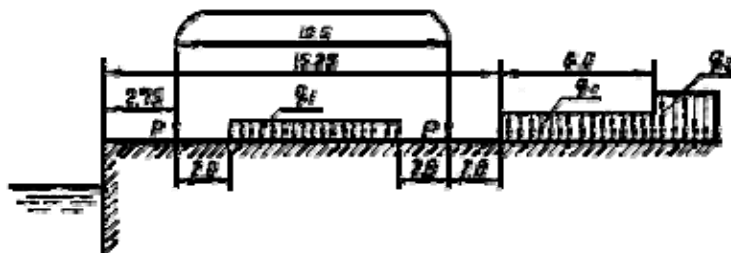


Рисунок В.1 - Пример схемы допускаемых нагрузок на причал, на котором отсутствует прикордонный склад.

$q_1$ ,  $q_2$ ,  $q_3$  - допускаемые равномерно распределенные нагрузки соответственно в

## СП XXX.13280.201X

(проект, первая редакция)

прикордонной, переходной и тыловой зонах;  $q_1 = 40 \text{ кН/м}^2$  (4,0 тс/м<sup>2</sup>);  $q_2 = 60 \text{ кН/м}^2$  (6,0 тс/м<sup>2</sup>);

$q_3 = 100 \text{ кН/м}^2$  (10,0 тс/м<sup>2</sup>);  $P$  - нагрузка от крана, отвечающая нагрузке на каток 250 кН (25 тс) при трех катках в тележке

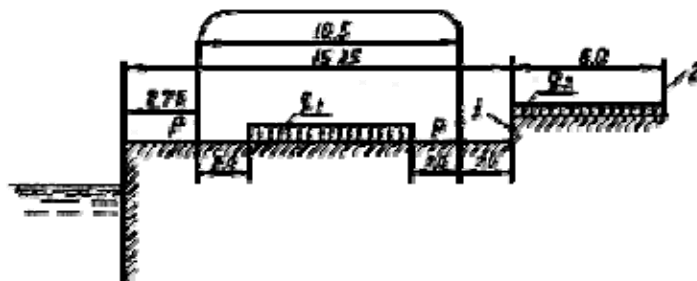


Рисунок В.2 - Пример схемы допускаемых нагрузок на причал, оборудованный прикордонным складом

$q_1$ ,  $q_2$  - допускаемые равномерно распределенные нагрузки соответственно в прикордонной, переходной и тыловой зонах;  $q_1 = 30 \text{ кН/м}^2$  (3,0 тс/м<sup>2</sup>);  $q_2 = 20 \text{ кН/м}^2$  (2,0 тс/м<sup>2</sup>);

$P$  - нагрузка от крана, отвечающая нагрузке на каток 250 кН (25 тс) при трех катках в тележке; 1 - рампа склада; 2 - стена склада

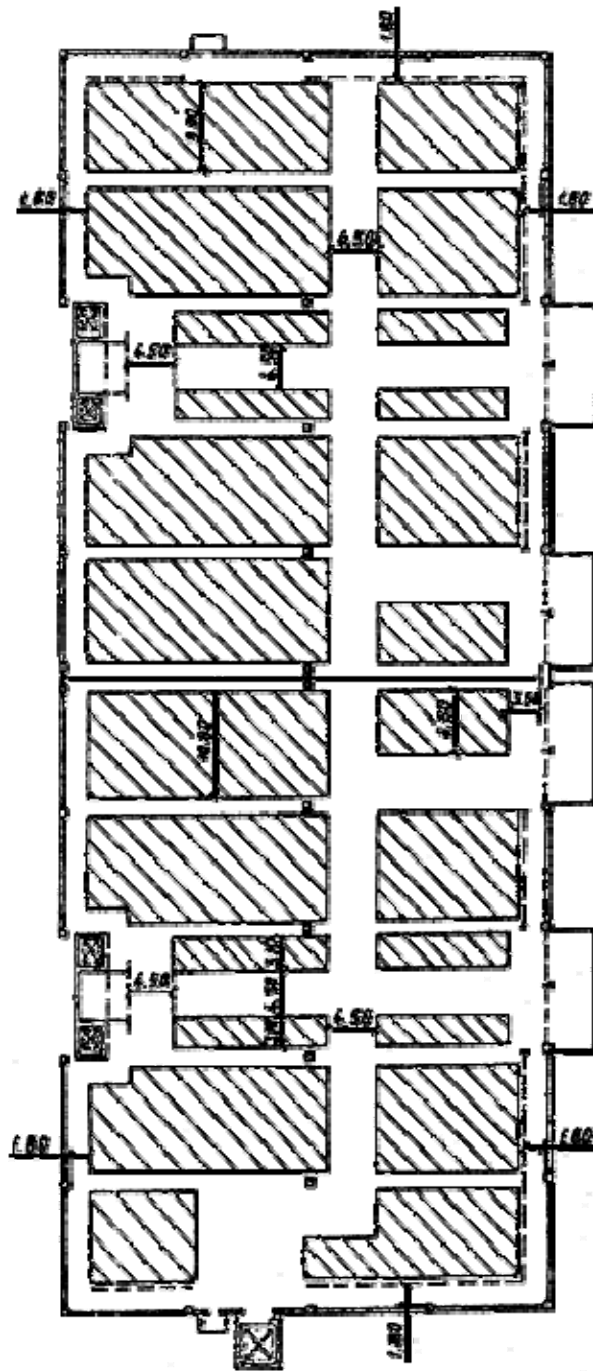


Рисунок В.3 - Пример схемы допускаемых нагрузок для крытого грузового склада.  
План загрузки 2-го этажа трехэтажного склада с допускаемой нагрузкой  $20 \text{ кН/м}^2$  ( $2 \text{ тс/м}^2$ )

Т а б л и ц а В.1 Высота складирования (в м или в рядах по высоте) в зависимости от величины нагрузки

№№ п/п	Наименование грузов	Ед. изм.	Величина нагрузки на $1 \text{ м}^2$ в кН (тс)									
			10 (1,0)	20 (2,0)	30 (3,0)	40 (4,0)	50 (5,0)	60 (6,0)	70 (7,0)	80 (8,0)	90 (9,0)	100 (10,0)
1	Бревна сырые	м	1,37	2,74	4,11	5,48	6,85	8,22	9,59	10,96	12,33	13,70

**СП XXX.13280.201X***(проект, первая редакция)*

2	Бумага в рулонах	ряд	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Асбест в мешках на поддонах	ряд	1	2	3	4	5	-	-	-	-	-

Примечание - В строках 2 и 3 соответствие количества рядов грузов величинам нагрузок, указанных в подзаголовках граф, является приближенным.

**Т а б л и ц а В.2 Величины нагрузки в зависимости от высоты складирования груза  $\text{кН/м}^2$  ( $\text{тс/м}^2$ )**

Наименование грузов	Высота складирования, м										
	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	10	
Бревна сырые	7,3 (0,73)	14,6 (1,46)	21,8 (2,18)	29,2 (2,92)	36,4 (3,64)	43,6 (4,36)	51,0 (5,10)	58,4 (5,84)	65,6 (6,56)	72,8 (7,28)	

**Т а б л и ц а В.3 Величины нагрузки в зависимости от высоты складирования груза в рядах,  $\text{кН/м}^2$  ( $\text{тс/м}^2$ )**

Наименование грузов	Высота складирования, ряды					
	1	2	3	4	5	6
Бумага в рулонах	4,4 (0,44)	8,8 (0,88)	13,2 (1,32)	17,6 (1,76)	22,0 (2,20)	- -

**Т а б л и ц а В.4**

**Величины нагрузки в зависимости от высоты складирования груза на поддонах в рядах,  $\text{кН/м}^2$  ( $\text{тс/м}^2$ )**

Наименование грузов	Вес поддона с грузом кН (тс)	Количество мест на поддоне	Высота складирования, ряды					
			1	2	3	4	5	6
Асбест в мешках на поддонах	21,3 (2,13)	40	9,5 (0,95)	19,0 (1,90)	28,5 (2,85)	38,0 (3,80)	47,5 (4,75)	- -

Примечание. Величины нагрузок вычислены при условии расположения поддонов в штабелях вплотную, без проходов.

В.2.8.3. Высота штабелей различных грузов, допускаемая правилами техники безопасности.

В Справочнике должна приводиться высота штабелей для наиболее характерных для данного порта грузов, допускаемая в соответствии с ПОТ Р0-152-31.82.03-96 [86].

***В.2.9. Дополнительные сведения.***

В Справочнике должны приводиться сведения о допускаемых нагрузках на рейдовые причальные сооружения в виде указания типов судов, которые разрешается швартовать к тем или иным рейдовым причалам, сведения о нагрузке от навалочных грузов в пределах

естественного откоса и другие сведения.

Сведения о нагрузках на рейдовые причалы должны заноситься в Справочник по следующей форме:

К причалам № \_\_\_\_\_ разрешается швартовка

а) сухогрузных судов водоизмещением до

б) танкеров водоизмещением до

в) пассажирских судов водоизмещением до

Нагрузка от насыпных грузов в пределах естественного откоса принимается осредненной (рисунки. В.4, В.5).

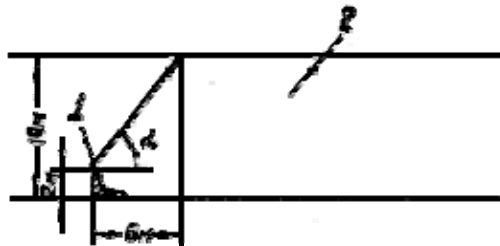


Рисунок В.4 - Схема штабеля навалочного груза.

1 - габаритная стенка; 2 - навалочный груз, характеризующийся величиной произведения плотности навалочного груза  $p$  на ускорение свободного падения  $g$ ;  
 $p \cdot g = 10 \text{ кН/м}^3$  (объемный вес  $\gamma = 1,0 \text{ тс/м}^3$ ).

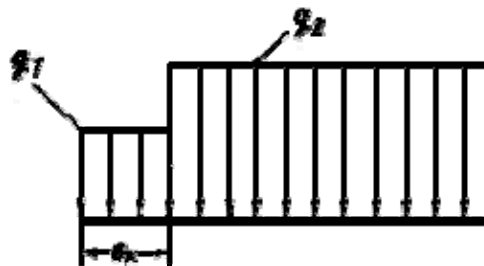


Рисунок В.5 - Схема приведенных нагрузок от штабеля навалочного груза по рис. 4.  
 $q_1, q_2$  - равномерные распределенные нагрузки от штабеля навалочного груза;  
 $q_1 = 60 \text{ кН/м}^2$  (6 тс/м<sup>2</sup>);  $q_2 = 100 \text{ кН/м}^2$  (10 тс/м<sup>2</sup>)

**Приложение Г  
(обязательное)****ПЕРЕЧЕНЬ****документации по технической эксплуатации портовых сооружений**

Наименование документации	Должностные лица, ведущие документацию	Место хранения документации	Примечание
Г.1 Документация по проверке знания персоналом, работающим в порту (предприятию) свода правил технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий	Назначается руководителем эксплуатирующей организации	Отдел кадров организации	
Г.2 Журналы технического надзора за состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений	Должностные лица назначенные приказом по эксплуатирующей организации	Технический архив эксплуатирующей организации	Заполненные журналы должны храниться в техническом архиве администрации эксплуатирующей организации.
Г.3 Отчеты по периодическим осмотрам портовых сооружений	Комиссия по проведению периодических осмотров назначенная приказом по организации	Технический архив эксплуатирующей организации	Материалы по проведению периодических осмотров сводятся в отчет
Г.4 Отчетность по капитальному ремонту портовых сооружений	Должностные лица назначенные приказом по эксплуатирующей организации	Технический архив эксплуатирующей организации	
Г.5 Паспорт порта		Архив администрации порта	
Г.6 Технические паспорта портовых сооружений	Должностные лица назначенные приказом по эксплуатирующей организации	Один экземпляр у собственника, другой у эксплуатирующей организации	

**Приложение Д**  
**(обязательное)**

**Указания**  
**по ведению журналов технического контроля за состоянием и режимом**  
**эксплуатации портовых сооружений**

Д.1 В Журналы технического контроля должны вноситься результаты наблюдений за техническим состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений, осуществляемых в процессе проведения регулярных технических осмотров сооружений.

Записи в Журналах технического контроля должны служить основанием для планирования и организации ремонтов и других мероприятий технической эксплуатации портовых сооружений, а также для оценки качества технического обслуживания сооружений.

Д.2 Журналы технического контроля необходимо вести для следующих групп портовых сооружений:

- портовые гидротехнических сооружений;
- крытых складов;
- открытых грузовых складов и автомобильные подъездные пути;
- рельсовых крановых путей;
- прочих зданий и сооружений.

Д.3 Каждый работник, осуществляющий контроль за техническим состоянием и режимом эксплуатации закрепленных за ним портовых сооружений, обязан вести свой Журнал технического контроля.

Д.4 Делать записи и отметки в Журнале технического контроля имеют право только работники эксплуатирующей организации, ответственные за ведение такого Журнала, а также капитан порта или руководитель предприятия.

Д.5 Журналы технического контроля должны заполняться работниками эксплуатирующей организации, ответственными за их ведение, во время проведения каждого очередного регулярного технического осмотра портовых сооружений или сразу же после завершения их осмотра.

В тех случаях, когда при регулярном техническом осмотре не возникнет надобности во внесении в Журнал замечаний по техническому состоянию и режиму эксплуатации сооружений, работники эксплуатирующей организации, ведущие Журнал, обязаны отметить там только дату проведения осмотра сооружения.

Д.6 Журнал технического контроля должен быть портативен и удобен для



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

пользования при проведении регулярных технических осмотров. Рекомендуется вести Журнал на бумажных и электронных носителях. Формат Журнала на бумажном носителе рекомендуется 148×210 мм. Журнал на бумажном носителе должен иметь твердый переплет и вкладной блокнот для черновых записей, подсчетов, служебных записей и т.п.

Д.7 Журнал технического контроля должен иметь титульный лист по форме 1 и листы по форме 2 настоящего приложения в соответствии с ГОСТ 54523-2011 (Приложения Н и П).

Д.8 В графе 2 Журнала необходимо систематически записывать следующее:

результаты наблюдений за техническим состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений;

намеченные мероприятия по устранению обнаруженных повреждений и нарушений установленного режима эксплуатации;

сведения о проведенных наблюдениях с использованием средств измерений;

данные о состоянии маяков, установленных на трещины в конструктивных элементах сооружений;

общую оценку качества технического обслуживания и текущего ремонта портовых сооружений, а также соблюдения установленного режима их эксплуатации в соответствии с действующими нормативно-техническими документами.

В графе 4 Журнала следует записывать работы, выполненные на основании намеченных мероприятий, в том числе выполненные этапы текущих ремонтов, или причину невыполнения этих работ. Порядок выполнения и ведения записей в журнале должны выполняться в соответствии с ГОСТ 54523-2011.

Д.9 Записи в Журналах технического контроля должны быть предельно лаконичными, но понятными не только ведущему Журнал, но и проверяющим его лицам. Журналы должны вестись аккуратно и тщательно, а записи в журнал на бумажном носителе вносятся только чернилами или шариковой ручкой. Вести записи карандашом не разрешается.

Все страницы каждого Журнала должны быть пронумерованы. Запрещается вырывать или удалять страницы из Журнала.

Д.10 Журналы технического контроля должны иметь листы, поясняющие его содержание.

Пример заполнения листа, поясняющего содержание Журнала, приведен в конце данного Приложения.

Д.11 Работники эксплуатирующей организации, осуществляющие наблюдения за техническим состоянием и режимом эксплуатации портовых сооружений, направляясь на территорию порта (предприятия) для проведения очередного регулярного технического осмотра сооружений, обязаны иметь при себе Журнал технического контроля.

Д.12 Капитан порта или руководитель предприятия должны ежемесячно просматривать все Журналы технического контроля и давать общую оценку качества технического обслуживания и текущего ремонта портовых сооружений. Эта оценка должна даваться в Журнале в графе 4 после занесения в него последней записи.

Форма 1

**Форма титульного листа журнала технического контроля за состоянием и режимом эксплуатации портового гидротехнического сооружения**

\_\_\_\_\_

(наименование организации-собственника)

\_\_\_\_\_

(наименование эксплуатирующей организации)

**Журнал технического надзора за состоянием и режимом эксплуатации портового гидротехнического сооружения**

\_\_\_\_\_

(наименование сооружения)

Начальник подразделения  
технического обслуживания \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(расшифровка подписи)

\_\_\_\_\_

(подпись)

\_\_\_\_\_

(должность, расшифровка подписи работника, ведущего журнал)

\_\_\_\_\_

(подпись)

Дата начала или продолжения ведения журнала \_\_\_\_\_

Форма 2

**Форма страниц журнала технического контроля за состоянием и режимом эксплуатации портового гидротехнического сооружения**

Регулярные технические осмотры, проверки сооружения органами надзора		Мероприятия по устранению выявленных дефектов и нарушений	
Дата	Перечень выявленных дефектов и нарушений, мероприятия, намеченные для их устранения, а также для выполнения требований органов надзора и извещений специализированных организаций. Изменение технического состояния сооружения	Дата (год, число, месяц)	Сведения о выполнении работ
1	2	3	4

**Пример заполнения листа, поясняющего содержание технического контроля**

Стр.

I. Гидротехнические сооружения	
1. Причал № 1 (ППК-1).....	.
2. Причал № 4 (ППК-2).....	.
.....	
5. Северный мол.....	.
6. Южный мол.....	.
II. Крытые склады	
7. Склад № 1. (ППК-1).....	.
.....	
22. Склад № 16. (ППК-8).....	.
III. Открытые грузовые склады и дороги	
36. Открытый грузовой склад № 1 (ППК-1).....	.
.....	
51. Открытый грузовой склад № 15 (ППК-8).....	.
52. Магистральная дорога.....	.
53. Дороги и проезды на территории ППК-1.....	.
IV. Рельсовые крановые пути	
54. Рельсовые крановые пути на причале № 1 (ППК-1).....	.
60. Рельсовые крановые пути на площадке № 7 (ППК-4).....	.
V. Прочие здания и сооружения	
61. Гараж на 100 погрузчиков.....	.
64. Проходная второго въезда.....	.
65. Ограждение бункеровочной базы.....	.
Резервные страницы.....	.

**Приложение Е**  
(обязательное)

**Положение о проведении периодических технических осмотров  
объектов инфраструктуры морского транспорта**

Е.1 Периодические технические осмотры портовых сооружений, регламентируемые настоящим Положением и служащие для упорядочения и повышения эффективности технической эксплуатации сооружений, должны проводиться во всех морских портах

Е.2 Периодические технические осмотры портовых сооружений должны проводиться комиссией под председательством руководителя эксплуатирующей организации, назначаемой приказом по организации.

Перечень должностных лиц, которые обязаны принимать участие в периодических технических осмотрах основных групп портовых сооружений, приведен в таблице.

Т а б л и ц а Е.1

**Должностные лица, которые обязаны принимать участие в периодических  
технических осмотрах основных групп портовых сооружений**

Группа сооружений	Должностные лица	Примечания
1. Причальные сооружения	Руководитель эксплуатирующей организации и ответственные должностные лица этой организации эксплуатирующей причальное сооружение	Операторы морских терминалов участвуют в осмотре причалов, расположенных в пределах данного производственного перегрузочного комплекса
2. Оградительные сооружения	должностные лица ответственные за техническое состояние и режим эксплуатации оградительного сооружения	
3. Берегоукрепительные сооружения	должностные лица ответственные за техническое состояние берегоукрепления	

**СП XXX.13280.201X***(проект, первая редакция)*

Группа сооружений	Должностные лица	Примечания
4. Крытые портовые склады многоэтажные и имеющие особенно важное значение для работы порта	Представитель администрации порта, руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей крытые склады, а так же операторы морских терминалов	Перечень этих складов утверждается капитаном порта
5. Прочие крытые склады	руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей крытые склады	
6. Производственные здания первостепенного значения (центральные механические мастерские, крупные гаражи погрузчиков и др.)	Представитель администрации порта, руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей производственные здания	Перечень этих зданий утверждается капитаном порта (завода)
7. Прочие производственные здания	руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей здания	
8. Здания блоков бытовых помещений	руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей здания	
9. Открытые грузовые склады	руководитель эксплуатирующей организации и должностные лица организации эксплуатирующей склады, операторы морских терминалов	
Примечание - В необходимых случаях (когда портовые сооружения находятся в аварийном состоянии и т.п.) в периодических технических осмотрах портовых сооружений должны принимать участие: при осмотрах сооружений 1, 2, 4, 6 групп – капитан порта.		

Е.3 Основными осмотрами периодических технических осмотров портовых сооружений являются:

обследование сооружений и проверка соблюдения режима их эксплуатации;

выявление новых эксплуатационных требований к сооружениям;

фиксация изменений в техническом состоянии сооружений за период между двумя осмотрами (если таковые имеются);

выявление потребностей в ремонте и других мероприятиях технической эксплуатации;

оценка работы должностных лиц по техническому обслуживанию сооружений и соблюдения режима, их эксплуатации за период между двумя осмотрами с учетом записей в журналах технического надзора.

Е.4 Периодические технические осмотры портовых сооружений должны проводиться в сроки, зависящие от местных условий и определяемые администрацией порта (предприятия).

Е.5 Программа периодических технических осмотров портовых сооружений должна составляться эксплуатирующей организацией и утверждаться капитаном порта или руководителем предприятия.

В программе должны быть указаны состав периодических технических осмотров, объекты осмотров, календарный график работ, ответственные исполнители, а также сроки представления отчетов.

Е.6 Система периодических осмотров портовых сооружений устанавливаемая настоящим Положением, распространяется на следующие группы портовых сооружений:

портовые гидротехнические сооружения;

крытые склады;

прочие здания и сооружения всех назначений на территории порта (предприятия);

открытие грузовые склады и дороги.

Е.7 Материалы, характеризующие состояние и режим эксплуатации сооружений остальных групп (крановые пути и т.п.) и предназначенные для включения в отчет по периодическому техническому осмотру в обобщенном виде, должны представлять руководители эксплуатирующей организации.

Обобщение указанных материалов должно производиться на основе данных регулярных технических осмотров, осуществляемых работниками эксплуатирующей организации.

Е.8 Должностные лица, ведущие регулярный технический осмотр каких-либо портовых сооружений, а также должностные лица, ответственные за техническое

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

обслуживание сооружений и за соблюдение режима их эксплуатации, должны участвовать в периодических технических осмотрах этих сооружений.

Е.9 С периодическим техническим осмотром портовых сооружений должны, как правило, совмещаться все виды обследований, относящихся к сооружениям и проводимых как эксплуатирующей организацией, так и привлеченными специализированными организациями (контрольные (надзорные) органы).

Е.10 В процессе периодического технического осмотра портовых сооружений должно устанавливаться состояние их конструктивных элементов. При необходимости проводятся инструментальные наблюдения.

Е.11 Результаты периодического технического осмотра портовых сооружений должны оформляться в виде отчета, содержащего следующие материалы:

акты осмотра отдельных сооружений или групп сооружений;

материалы инструментальных наблюдений, если таковые производились в процессе осмотра;

краткую записку, обобщающую результаты осмотра и содержащую сопоставление полученных данных с данными предыдущего осмотра.

Е.12 Результаты периодического технического осмотра портовых сооружений должны рассматриваться на техническом совещании при руководителе эксплуатирующей организации и отражаться в приказе по организации.

Е.13 Периодические технические осмотры должны проходить организованно и в сжатые сроки, но не в ущерб полноте и тщательности обследования сооружений.

Е.14 Ответственность за организацию периодических технических осмотров несет руководитель эксплуатирующей организации.

Е.15 В развитие настоящего Положения в порту могут быть разработаны положения и инструкции, учитывающие местные условия.

**Приложение Ж**  
(справочное)

### **Классификация глубин у портового гидротехнического сооружения**

Классификация глубин у портового гидротехнического сооружения поясняется рисунком, на котором приняты следующие обозначения:

1 – отсчетный уровень портовой акватории – уровень, устанавливаемый «Нормами технологического проектирования морских портов. Основные положения» [71];

2 – нуль глубин бассейна – уровень, принятый на гидрографических картах данного бассейна;

3 – фактический уровень – уровень в данный момент времени;

4 – гидротехническое сооружение;

$\Delta d_{oz}$  – разность между нулем глубин бассейна 2 и отсчетным уровнем портовой акватории 1;

$\Delta d_{\phi}$  – разность, между отсчетным уровнем портовой акватории 1 и фактическим уровнем 3;

$d_n$  – навигационная глубина, обеспечивающая подход к сооружению, стоянку у него и отход от сооружения расчетного судна при самых неблагоприятных расчетных условиях; эта глубина назначается относительно отсчетного уровня портовой акватории 1 и должна обеспечиваться в течение всего периода между ремонтными дноуглубительными работами;

$d_o$  – проектная глубина – основной габарит выемки при производстве дноуглубительных работ; эта глубина состоит из суммы навигационной глубины  $d_n$  и запаса глубины на заносимость в течение межремонтного периода;

$$d_o = d_n + z_n$$

$d_p$  – рабочая глубина – это максимальная глубина, допускаемая при разработке дноуглубительной выемки; она состоит из проектной глубины  $d_o$  и допустимого перебора глубины  $\Delta d_o$  на чистоту выработки прорези:

$$d_p = d_o + \Delta d_o$$

$d_{\phi}$  – фактическая глубина – это минимальная глубина на данном участке портовой акватории, обнаруженная промером, отсчитываемая от фактического уровня 3;

$h$  – возвышение кордона гидротехнического сооружения.

**Примечания**



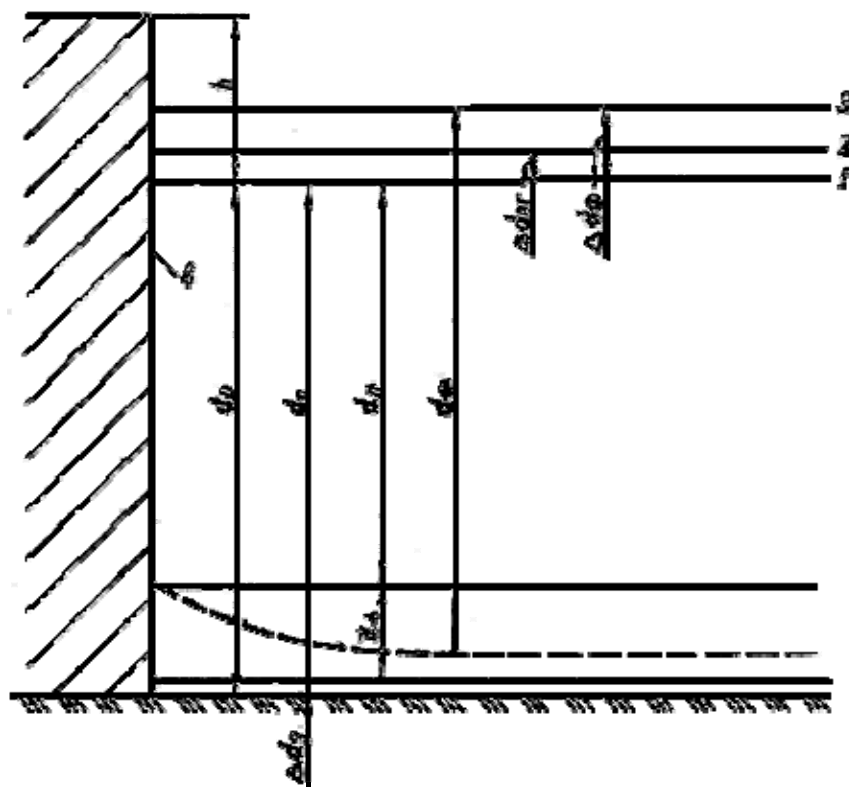
## СП XXX.13280.201X

(проект, первая редакция)

1. Рабочая глубина  $d_p$  принимается как расчетная при определении планируемых и выполненных объемов дноуглубительных работ.

2. Величина допустимого перебора  $\Delta d_o$  при углублении дна у гидротехнического сооружения должна устанавливаться, в зависимости от его конструктивных особенностей, совместно с проектной организацией и заносится в паспорт сооружения.

3. При проведении работ по строительству и ремонту гидротехнических сооружений, в случае необходимости, следует назначать строительный уровень, при котором обеспечиваются условия для рационального выполнения указанных видов работ.



Номенклатура глубин у портового гидротехнического сооружения.

1 – отсчетный уровень; 2 – нуль глубин бассейна;

3 – фактический уровень; 4 – гидротехническое сооружение

**Приложение К**  
(справочное)

**Предельно допустимые смещения и деформации портовых гидротехнических сооружений за период их эксплуатации**

К.1 Величины предельно допустимых смещений и деформаций портовых гидротехнических сооружений за весь период их эксплуатации приведены в Таблице К.1.

Т а б л и ц а К.1

Тип сооружения	Предельно допустимые смещения и деформации			
	средняя осадка, мм	горизонтальное смещение верха, мм	крен, рад, (градусы)	относительный прогиб
1. Причалные сооружения: гравитационного типа	200	50-80	0,005-0,008 (0,3° - 0,5°)	-
заанкеренные больверки из стального шпунта	-	80	0,008 (0,5°)	0,02 ( $H-h$ )
то же из железобетонного шпунта	-	80	0,005 (0,3°)	0,002 ( $H-h$ )
свайные набережные и набережные-эстакады	-	0,02H	0,02 (1,0°)	0,02H
Пирсы мостового типа на отдельных опорах	100	25	0,0025 (0,2°)	-
2. Оградительные сооружения: вертикального профиля	300-400	По конструктивным соображениям	0,02 (1,0°)	-
откосного профиля		Не ограничиваются	-	-
3. Берегоукрепительные сооружения		По конструктивным соображениям		-
<p><b>П р и м е ч а н и я</b></p> <p>1. В таблице H – высота стенки от уровня дна перед ней до верха оголовка; h – высота стенки от точки крепления анкера до верха оголовка.</p> <p>2. Большие величины предельно допустимых горизонтальных смещений и кренов причальных сооружений гравитационного типа относятся к случаю, когда причалы не оборудованы порталными кранами.</p> <p>3. Назначение величин предельно допустимых горизонтальных смещений оградительных сооружений вертикального профиля и величин компонентов предельно допустимых смещений берегоукрепительных сооружений должно производиться с учетом нормируемых значений ширины раскрытия швов между отдельными элементами.</p> <p>4. Предельно допустимая ширина раскрытия трещин в несущих железобетонных элементах конструкций портовых гидротехнических сооружений, находящихся постоянно под водой или в зоне переменного уровня воды, должна устанавливаться в соответствии со СП 41.13330.2012.</p>				

К.2 Величину допускаемого смещения лицевой стенки причального сооружения в

## СП XXX.13280.201X

(проект, первая редакция)

сторону акватории на уровне дна перед сооружением  $U_{дон}$  (м), из условия недопустимости навала борта расчетного судна на лицевую стенку (см. рисунок), следует определять по формуле

$$U_{дон} = (d_{отб\ сж} - h_{суд} \operatorname{tg} \alpha - b) \frac{h_{отб}}{h_{суд}}, \quad (K.1)$$

где  $d_{отб\ сж}$  – поперечный размер отбойного устройства в сжатом состоянии, м;

$h_{суд}$  – осадка расчетного судна, м;

$\alpha$  – угол крена судна;

$b$  – допускаемый зазор между бортом расчетного судна и лицевой стенкой;  $b \geq 0,15$  м;

$h_{отб}$  – высота лицевой стенки от уровня установки отбойных устройств до уровня дна перед сооружением, м.

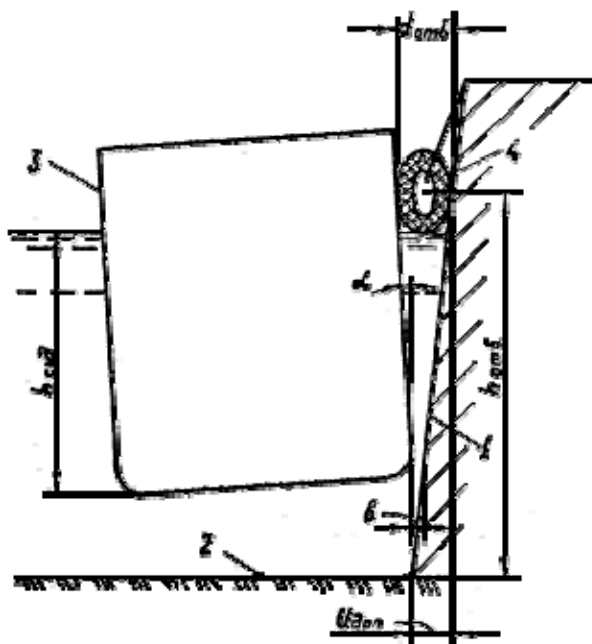


Схема определения допускаемого смещения лицевой стенки причального сооружения на условия навала расчетного судна. 1 – лицевая стенка причального сооружения; 2 – уровень дна перед сооружением; 3 – расчетное судно; 4 – отбойное устройство в сжатом состоянии.

**Приложение Л**  
(рекомендуемое)

**Способы складирования тяжеловесных грузов и методика определения эксплуатационных нагрузок на причалы от этих грузов**

Л.1 К тяжеловесным грузам относятся грузы с массой отдельных мест свыше 20 т, ящики с оборудованием, металлоконструкции, части различных машин, трансформаторы и другое оборудование. К ним условно можно отнести также грузы (например, металл), складываемые на местных подкладках, давление через которые превышает 100 кПа.

Л.2 Особенностью тяжеловесных грузов является их опирание на заводские подкладки, предназначенные для облегчения транспортировки и перегрузки, а также на подкладки, устанавливаемые непосредственно на месте складирования. Вследствие этого нагрузка передается на причал по узким полосам шириной 0,15 – 0,20 м. Интенсивность нагрузки при этом значительно превышает предусмотренные нормами для обычных причалов эксплуатационные нагрузки, принимаемые равномерно распределенными по всей складской площади.

Л.3 Характеристикой тяжеловесных грузов является масса груза; его габариты; количество и длина подкладок; расстояние между подкладками; расположение подкладок по отношению к линии кордона; интенсивность давления, передаваемого на причал. Наиболее часто повторяющееся число подкладок может быть разное, обычно оно составляет 2 – 3 подкладки. Преобладающая длина подкладок составляет 2 – 4 м. Расстояние между подкладками колеблется в пределах от 1,5 до 3,5 м.

Л.4 При эксплуатации существующих причалов, которые не рассчитывались на сосредоточенные линейные нагрузки, допускаемые нагрузки должны устанавливаться проверочными статическими расчетами, методом подбора, так, чтобы напряжения в основании и коэффициенты устойчивости сооружения или изгибающие моменты и реакции опор для конструкций при новых нагрузках не отклонялись от принятых в проекте сооружения. При проведении статических расчетов в качестве первого приближения можно пользоваться рекомендациями, помещенными в таблице, сравнив фактические нагрузки под подкладками с допускаемыми  $q_i$ .

Л.5 Пример использования таблицы величин допускаемых нагрузок через подкладки.

## СП XXX.13280.201X

(проект, первая редакция)

В переходной зоне причала, конструкция которого представляет собой шпунтовую стенку, намечается складирование тяжеловесных грузов массой 90,0 т, шириной 2,5 м, длиной 5,0 м. Каждый тяжеловесный груз предполагается устанавливать на две поперечные подкладки, перпендикулярные линии кордона, шириной 0,2 м при расстоянии между осями подкладок 2,5 м.

Для приведенного примера по данным строк 2 и 3 таблицы, путем интерполяции, определяется допускаемая равномерная нагрузка под подкладками:

$$q_1 = \frac{600 + 900}{2} = 750 \text{ кПа.} \quad (Л.1)$$

При 2-х подкладках фактическая равномерная нагрузка составляет:

$$q_{\text{ф}} = \frac{900}{2,5 \cdot 0,2 \cdot 2} = 900 \text{ кПа.} \quad (Л.2)$$

При этом  $q_{\text{ф}} > q_1$ .

Для складирования тяжеловесных грузов необходимо или увеличить количество подкладок, или применить распределение платформ.

При 3-х поперечных подкладках шириной 0,2 м и расстоянии между их осями 2,0 м допускаемая равномерная нагрузка составляет  $q_1 = 600 \text{ кПа}$ .

Фактическая равномерная нагрузка при 3-х подкладках составляет:

$$q_{\text{ф}} = \frac{900}{2,5 \cdot 0,2 \cdot 3} = 600 \text{ кПа.} \quad (Л.3)$$

Складирование тяжеловесного груза в переходной зоне причала при 3-х поперечных подкладках шириной 0,2 м и расстояниями между их осями 2,0 м допустимо.

Т а б л и ц а Л.1 **Величины допускаемых нагрузок ( $q_i$ ) через подкладки**

№ пп	Конструкция причалов	Расстояние между осями подкладок, м	Направление полосовых нагрузок (подкладок)			
			Перпендикулярно линии кордона		Параллельно линии кордона	
			$q_1$	$q_2$	$q_1$	$q_2$
1	Шпунтовая стенка при нормальной нагрузке в переходной зоне 60 кПа	1,0	300	60	300	60
		2,0	600	120	600	120
		3,0	900	180	900	180
2	Тыловое сопряжение свайной эстакады при нормальной нагрузке в переходной ложе 60 кПа	1,0	300	60	250	50
		2,0	600	120	400	80
		3,0	700	140	500	100
3	Железобетонный	1,5	-	102	-	43

ростверк свайной эстакады при нормативной нагрузке 40 кПа	2,0	-	106	-	51
	3,0	-	114	-	70
	4,0	-	123	-	86
Пр и м е ч а н и е - $q_1$ – допускаемая равномерная нагрузка в пределах площади подкладки, кПа; $q_2$ – допускаемая нагрузка, распределенная по длине подкладки, при ширине подкладки, равной 0,2 м, кПа.					

**Приложение М**  
(справочное)

**Предельно допустимые смещения и деформации зданий и сооружений  
и их элементов за период их эксплуатации**

Т а б л и ц а М.1

Здания или сооружения и их элементы	Контролируемый параметр	Предельно допустимая величина контролируемого параметра
<p>М.1 Производственные и гражданские здания и сооружения: одноэтажные и многоэтажные здания с полным каркасом железобетонным, стальным; здания и сооружения, в конструкциях которых не возникают усилия от неравномерных осадок; многоэтажные бескаркасные здания с несущими стенами из: крупных панелей, крупных блоков или кирпичной кладки без армирования или с армированием, в том числе с устройством железобетонных поясов</p>	Предельно допустимые относительные разности осадок	По СП22.13330-2011 (СНиП 2.02.01-83)
М.2 То же	Предельно допустимые крены	По СП22.13330-2011 (СНиП 2.02.01-83)
М.3 То же	Предельно допустимые средние или максимальные осадки	По СП22.13330-2011 (СНиП 2.02.01-83)
<p>М.4 Перекрытия железобетонных зданий и сооружений с плоским потолком при пролетах <math>l</math>, м <math>l &lt; 6</math> <math>5 \leq l \leq 7,5</math> <math>l &gt; 7,5</math></p>	Предельно допустимые прогибы	По СП63.13330.2010 (СНиП 2.03.01-84)
<p>М.5 Перекрытия железобетонных зданий и сооружений с ребристым потолком и элементы лестниц при пролетах <math>l</math>, м <math>l &lt; 5</math> <math>5 \leq l \leq 10</math> <math>l &gt; 10</math></p>	То же	По СП63.13330.2010 (СНиП 2.03.01-84)

## Продолжение Таблицы М.1

Здания или сооружения и их элементы	Контролируемый параметр	Предельно допустимая величина контролируемого параметра
М.6 Колонны зданий железобетонных и стальных рамных конструкций	Предельно допустимые относительные разности осадок фундаментов колонн зданий на основаниях из песчаных и глинистых грунтов, имеющих показатель текучести $I_L < 0$ ; в скобках – то же на основаниях из глинистых грунтов, имеющих показатель текучести $I_L > 0$ ( $l_1$ – расстояние между осями фундаментов)	0,002 $l_1$ (0,002 $l_1$ )
М.7 Крайние ряды колонн зданий с кирпичным заполнением фахверка	То же	0,0007 $l_1$ (0,001 $l_1$ )
М.8 Колонны зданий, имеющих конструкции, в которых не возникает дополнительных усилий при неравномерной осадке фундаментов	То же	0,005 $l_1$ (0,005 $l_1$ )
М.9 Несущие стены крупнопанельных бескаркасных многоэтажных зданий	Предельно допустимые относительные прогибы (перегибы) несущих стен зданий на основаниях из песчаных и глинистых грунтов, имеющих показатель текучести $I_L < 0$ ; в скобках то же – на основаниях из глинистых грунтов, имеющих показатель текучести $I_L > 0$ ; ( $l_2$ – длина изгибаемого участка стены)	0,0005 $l_2$ (0,0007 $l_2$ )



**СП XXX.13280.201X***(проект, первая редакция)*

Продолжение Таблицы М.1

Здания или сооружения и их элементы	Контролируемый параметр	Предельно допустимая величина контролируемого параметра
М.10 Несущие стены крупноблочных и кирпичных неармированных многоэтажных зданий	То же	0,0007 $l_2$ (0,0010 $l_2$ )
М.11 Несущие стены крупноблочных и кирпичных многоэтажных зданий, армированных железобетонными или армокирпичными поясами	То же	0,0010 $l_2$ (0,0013 $l_2$ )
М.12 Стены одноэтажных промышленных зданий и подобных им по конструкции зданий другого назначения	То же	0,001 $l_2$ (0,001 $l_2$ )
М.13 Железобетонные конструкции зданий и сооружений	Предельно допустимая ширина раскрытия трещин	По СП63.13330.2010 (СниП 2.03.01-84)

**Приложение Н**  
(справочное)

**Классификация дефектов покрытий территории и способы их  
устранения**

Т а б л и ц а Н.1

Тип покрытия	Характер дефекта	Способ устранения дефекта
Н.1 Асфальтобетонное покрытие	Шелушение покрытия, на глубину свыше 10 мм	Нанесение на поверхность слоя битума или эмульсии, а по нему – замыкающего слоя минерального материала мелких фракций
	Выкрашивание покрытия, образование в нем выбоин и вмятин глубиной от 30 мм до 50 мм	Заделка выбоин и вмятин асфальтобетонной смесью того же состава, который использовался при изготовлении покрытия.
	То же, глубиной свыше 50 мм	Вырубка асфальтобетона по контуру поврежденного участка с образованием вертикальных стенок, далее выполнение такого же ремонта, как и в предыдущем случае
	Образование волн на поверхности покрытия высотой свыше 50 мм	Вырубка асфальтобетона на участках, подверженных волнообразованию, с последующей его заменой новой теплоустойчивой асфальтобетонной смесью
Н.2 Монолитные цементно-бетонные покрытия и покрытия из железобетонных плит	Трещины в асфальтобетоне при ширине раскрытия свыше 5 мм	Заделка трещин жидким битумом с последующей присыпкой минеральным материалом мелких фракций
	Выкрашивание бетона покрытий, образование в них выбоин и раковин глубиной от 30 мм до 50 мм	Устройство стяжки из высокопрочного цемента-песчаного бетона по эпоксидному клею
	То же, глубиной свыше 50 мм	Вырубка бетона по контуру поврежденного участка с образованием вертикальных стенок, далее выполнение такого же ремонта, как и в предыдущем случае

**СП XXX.13280.201X***(проект, первая редакция)*

## Продолжение Таблицы Н.1

Тип покрытия	Характер дефекта	Способ устранения дефекта
	Трещины в бетоне покрытий при ширине раскрытия свыше 5 мм	Разделка трещин до ширины не менее 20 мм и глубины не менее 30 мм с последующей их заделкой высокопрочным цементо-песчаным бетоном
	Отколы кромок цементобетонных покрытий шириной от 30 мм до 50 мм	Удаление отколовшихся кусков бетона и заполнение образовавшихся пустот резинобитумной мастикой
	Отколы кромок цементобетонных покрытий и отколы углов и краев покрытий из железобетонных плит шириной свыше 50 мм	Удаление отколовшихся кусков бетона и заполнение образовавшихся пустот быстротвердеющим высокопрочным бетоном на портландцементе с предварительным нанесением на поверхность сколов эпоксидного клея
	Вертикальные смещения железобетонных плит на величину свыше 20 мм	Подъем плит с последующей подсыпкой в их основание сыпучих материалов или укладкой цементного раствора
	Значительное разрушение железобетонных плит (более 30% их длины)	Замена разрушенных железобетонных плит новыми
	Разрушение заполнителя швов (более 30% их длины)	Заполнение швов резинобитумной мастикой

**Приложение П**  
(справочное)

**Предельно допустимые деформации металлических резервуаров за период их эксплуатации**

Т а б л и ц а П.1

Объем резервуаров $V$ , м <sup>3</sup>	Средняя осадка контура, мм	Неравномерная осадка контура, мм	Прогиб днища резервуара в долях от его диаметра $D_p$	Крен, рад
$V \leq 10000$	110	50	$0,008 D_p$	0,007
$10000 < V \leq 20000$	150	60	$0,006 D_p$	0,007
$20000 < V \leq 60000$	180	60	$0,004 D_p$	0,007
<p>П р и м е ч а н и я</p> <p>1. Средняя осадка контура определяется по осадкам не менее шести точек.</p> <p>2. Неравномерность осадки контура определяется разностью осадок двух точек, расположенных на расстоянии 6 м одна от другой.</p>				

**Приложение Р**  
(справочное)

**Классификация дефектов железобетонных прожекторных мачт и опор  
наружного освещения и способы их устранения**

Т а б л и ц а

Конструкция опоры	Характер дефекта	Способ устранения дефекта
Р.1 Центрифугированные или вибрированные опоры с напряженной арматурой и опоры с предварительно напряженной и стержневой арматурой	Горизонтальные кольцевые трещины при ширине раскрытия до 0,2 мм.	Ремонт не требуется
	То же, при наличии высолов (появление белого налета в зоне трещин).	То же
	Сетка мелких трещин мозаичного типа при ширине раскрытия трещин 0,05 мм и более, а также при наличии высолов.	Производится окраска полимерцементной краской
	Горизонтальные кольцевые трещины при ширине раскрытия от 0,2 до 0,5 мм.	Трещины заделываются полимерцементной краской
	Горизонтальные кольцевые трещины, расположенные на уровне земли, при ширине раскрытия от 0,2 до 0,5 мм.	Устанавливается кольцевой железобетонный бандаж, перекрывающий зону образования трещин
	То же, при ширине раскрытия 0,5 мм и более.	Опора подлежит замене
	Продольные трещины при ширине раскрытия до 0,2 мм и длине до 50 см.	Ремонт не требуется
	То же, при ширине раскрытия до 0,5 мм и длине до 200 см.	Производится окраска полимерцементной краской
То же, при ширине раскрытия более 0,5 мм и длине более 200 см.	При расположении трещин на уровне земли или ниже устанавливается кольцевой железобетонный бандаж; при наличии трещин в средней и верхних частях опоры она подлежит замене	

Конструкция опоры	Характер дефекта	Способ устранения дефекта
Р.2 Опоры с предварительно напряженной проволочной арматурой (струнобетон)	Горизонтальные кольцевые трещины при ширине раскрытия до 0,1 мм.	Производится окраска полимерцементной краской
	То же, при ширине раскрытия более 0,1 мм.	Опора подлежит замене
	Продольные трещины при ширине раскрытия до 0,1 мм и длине до 50 см.	Производится окраска полимерцементной краской
	То же, при ширине раскрытия более 0,1 мм и длине более 50 см.	При расположении трещин на уровне земли и ниже устанавливается кольцевой железобетонный бандаж; при наличии трещин в средней и верхней частях опоры она подлежит замене
Р.3 Все типы и конструкции	Пористость бетона, образовавшаяся вследствие вытекания раствора из бетонной смеси при центрифугировании.	Место образования дефекта заделывается полимерцементным раствором
	Выбоины, раковины, сколы глубиной не более 5 мм на поверхности бетона.	То же
	Следы коррозии на поверхности бетона (начало коррозии арматуры из-за возникновения трещин или недостаточной толщины защитного слоя).	Опора окрашивается полимерцементной краской, после чего за опорой устанавливается наблюдение

## **Библиография**

- [1] ПТЭ-2011 Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 №286
- [2] ЦП 622 МПС Техническими условиями на проведение планово-предупредительных ремонтов инженерных сооружений железных дорог России. МПС РФ от 23.12.1998
- [3] ЦП-774 Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути. МПС РФ от 01.07.2000 в ред. указаний от 30.05.2001 № С-950у, от 29.03.2002 № С-264
- [4] Положение о государственном учете вод и их использовании. Постановление СМ СССР от 10.03.1975 №197 с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлением СМ СССР от 17.10.1987 № 1174)
- [5] Правила техники безопасности при эксплуатации систем водоснабжения и водоотведения населенных мест. Минжилкомхоз РСФСР, 04.10.77, №407
- [6] Положение о проведении планово-предупредительного ремонта на предприятиях водопроводно-канализационного хозяйства. Протокол Госстроя РСФСР от 01.06.1989 №13-8
- [7] МДК 3-02.2001 Правилами технической эксплуатации систем и сооружений коммунального водоснабжения и канализации
- [8] ПБ 10-573-03. Правила устройства и безопасной эксплуатации трубопроводов пара и горячей воды (Постановление Госгортехнадзора России №90 от 11.06.2003)
- [9] ПБ10-574-03 Правила устройства и безопасной эксплуатации паровых и водогрейных котлов (Постановление Госгортехнадзора России №88 от 11.06.2003)
- [10] МДК 4-02.2001 Правил техники безопасности при эксплуатации теплотребляющих установок и тепловых сетей потребителей. 3-е издание
- [11] РД 34.03.201-97 Правила техники безопасности при эксплуатации тепломеханического оборудования электростанций и тепловых сетей
- [12] Правил устройства и безопасной эксплуатации водогрейных котлов, водоподогревателей и паровых котлов с давлением пара не более 0,07 МПа (0,7 кгс/см<sup>2</sup>), водогрейных котлов и водоподогревателей с температурой нагрева воды не выше 388 К (115 град. Цельсия). Приказ Минстроя России №205 от 28.08.1992
- [13] Рекомендаций по нормированию материальных ресурсов на техническое обслуживание и ремонт теплоэнергетического оборудования и тепловых сетей. 3 части
- [14] РД 153-34.0-20.673-2005 Методические рекомендации по техническому диагностированию трубопроводов тепловых сетей с использованием акустического метода
- [15] Правил технической эксплуатации тепловых энергоустановок Минэнерго России, Приказ №115 от 24.03.2003
- [16] ПБ003-576-03 Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением (Постановление Госгортехнадзора России №91 от 11.06.2003)

- [17] ПБ 03-581-03 Правила устройства и безопасной эксплуатации стационарных компрессорных установок, воздухопроводов и газопроводов. (Постановление Госгортехнадзора России №60 от 05.06.2003)
- [18] Правила технической эксплуатации и требований безопасности труда в газовом хозяйстве Российской Федерации. (ГП Госстройгазификация, Приказ №70-П от 20.10.1991)
- [19] ПБ12-529-03 Правила безопасности систем газораспределения и газопотребления. Постановление Госгортехнадзора России от 18.03.2003 №9
- [20] ПБ 12-609-03 Правила безопасности для объектов, использующих сжиженные углеводородные газы (Постановление Госгортехнадзора России от 27.05.2003 №4777)
- [21] Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей. Минэнерго России, Приказ №6 от 13.01.2003
- [22] Правила технической эксплуатации электрических станций и сетей Российской Федерации. Приказ Минэнерго от 19.06.2003 №229
- [23] ПОТ Р М 016-2001 РД153-34.0-03.150-00 Межотраслевые правила по охране труда (правила безопасности) при эксплуатации электроустановок. Минэнерго России, Приказ №163 от 27.12.2000
- [24] Правила установления охранных зон объектов электросетевого хозяйства и особых условий использования земельных участков, расположенных в границах таких зон. (Постановление Правительства РФ №160 от 24.02.2009)
- [25] Порядок согласования Федеральной службой по Экологическому, технологическому и атомному надзору границ охранных зон объектов электросетевого хозяйства. Приказ Минприроды России от 24.05.2010 №179
- [26] ПУЭ Правила устройства электроустановок. Издание 7
- [27] РД 153-34.3-35.613-00 Правила технического обслуживания устройств релейной защиты и электроавтоматики электрических сетей 0,4-35 кВ
- [28] МТ 34-70-007-83 Методика нормирования расхода материалов на ремонт и техническое обслуживание электрических сетей
- [29] РД 34.04.184 Условия производства работ в пределах охранных зон линий электропередачи напряжением до 1000 В
- [30] РД 31.21.81-79 Инструкция по электроснабжению судов от береговых сетей
- [31] РД31.66.02-82 Рекомендации по организации и построению сети производственной связи морского порта
- [32] РД31.66.03-85 Правила технического обслуживания и ремонта оборудования и сооружений радиосвязи береговых предприятий ММФ
- [33] РД 31.88.01-75 Правил техники безопасности при сооружении и эксплуатации береговых объектов радиосвязи Минтранса РФ
- [34] СТО 318.6.01-2004 Технологические карты по техническому обслуживанию и ремонту средств навигационного оборудования морских подходных каналов и акваторий портов. Сборник



## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

- [35] РД31.30.11.01-84 Руководство по технологическому проектированию связи и сигнализации в морских портах и на судоремонтных предприятиях. Проводные средства связи. Минтранса РФ, часть I
- [36] РД31.30.11.02-83 Руководство по технологическому проектированию связи и сигнализации в морских портах и на судоремонтных предприятиях. Пожарная и охранная сигнализация. Минтранса РФ, часть II
- [37] Руководство по эксплуатации линейно-кабельных сооружений местных сетей связи
- [38] Правилами применения оборудования транзитных, оконечно-транзитных и оконечных узлов. Часть I
- [39] Правилами применения городских автоматических телефонных станций, использующих систему сигнализации по общему каналу сигнализации N 7 (ОКС N 7), Основные положения системы сигнализации ОКС № 7 для сети связи Российской Федерации
- [40] РД 152-001-94 Экологические требования к предприятиям транспортно-дорожного комплекса
- [41] РД 31.04.23-94 Наставление по предотвращению загрязнения с судов
- [42] РД 31.04.01-90 Правилами ведения работ по очистке загрязненных акваторий портов
- [43] РД 39-0147098-005-88 Правила охраны окружающей среды при сборе, подготовке и транспорте нефти
- [44] РД31.04.18-87 Табель рекомендуемого инвентарного обеспечения портов и СРЗ техническими средствами для предотвращения загрязнения и очистки акваторий
- [45] РД 31.06.01-79 Инструкцией по сбору, удалению и обезвреживанию мусора в морских портах
- [46] РД 31.06.06-86 Методика расчета выбросов вредных веществ в атмосферу в морских портах
- [47] ОСТ 51-01-02-84 ССБТ Средства безопасности для обустройства морских стационарных платформ. Средства связи. Общие требования. Распоряжение Мингазпрома от 10.12.1984 № ВТ-1083
- [48] ВСН 41-88 Проектирование ледостойких стационарных платформ. Приказ Миннефтепрома от 03.01.1989 № 1
- [49] Постановление Правительства от 19.01.2000 № 44. Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации
- [50] Постановление Правительства РФ от 30.12.2006 №844. О порядке подготовки и принятия решения о предоставлении водного объекта в пользование (с изменениями и дополнениями)
- [51] РД 31.31.21-81 Основными положениями по проектированию морских портов с замерзающей акваторией
- [52] РД 31.35.13-90 Указания по ремонту гидротехнических сооружений на морском транспорте
- [53] РД 31.31.55-93 Инструкция по проектированию морских причальных и

- берегоукрепительных сооружений
- [54]. РД 31.31.27-81 Руководство по проектированию морских причальных сооружений
  - [55] РД 31.35.01-80 Рекомендациями по антикоррозионной защите морских портовых сооружений, предназначенных для перегрузки химических грузов
  - [56] РД 31.35.07-83 Руководством по электрохимической защите от коррозии металлоконструкций морских гидротехнических сооружений в подводной зоне
  - [57] РД-77.060.00-КТН-180-10 Антикоррозионная защита портовых сооружений. (ОАО «АК «Транснефть») Утвержден 06.07.2010
  - [58] СТО318.3.04-2009 Положение о техническом контроле портовых гидротехнических сооружений
  - [59] Р 31.3.08-04 Ведомственным положением о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений на морском транспорте
  - [60] РД 31.35.03-86 Указания по разработке проектно-сметной документации для ремонта зданий и сооружений на морском транспорте
  - [61] РД 31.31.54-92 Перечень зданий, помещений и сооружений морского транспорта с указанием категорий взрывопожарной и пожарной опасности и класса зон
  - [62] РД 31.84.05-89 Правилами безопасности труда при эксплуатации навигационного оборудования и проведении гидрографических работ
  - [63] ПОТ РО-14000-004-98 Положение. Техническая эксплуатация промышленных зданий и сооружений
  - [64] РД 31.15.01-89 Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ)
  - [65] Правила пожарной безопасности на морских судах. Постановление ТК318 «Морфлот» от 31.10.2003 №10
  - [66] РТМ 1652-9-89 Руководство по инженерно-техническому обследованию, оценке качества и надежности строительных конструкций зданий и сооружений
  - {67} РТМ1652-11-92 Руководство по выполнению и оформлению материалов визуального обследования строительной конструкции зданий и сооружений
  - [68] РД 31.35.03-86 Указания по разработке проектно-сметной документации для ремонта зданий и сооружений на морском транспорте
  - [69] ВСН 34-91 Правила производства и приемки работ на строительстве новых, реконструкции и расширении действующих гидротехнических морских и речных транспортных сооружений
  - [70] Пособие к СНиП 3.07.02-87. Пособие по производству и приемке работ при строительстве новых, реконструкции и расширении действующих гидротехнических морских и речных транспортных сооружений
  - [71] РД 31.3.05-97 Нормы технологического проектирования морских портов
  - [72] РД 31.3.01.01-93. Руководство по технологическому проектированию морских портов. Часть I, Часть II
  - [73] ПОТ Р О-14000-004-98 Положение. Техническая эксплуатация промышленных

## **СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

зданий и сооружений

- [73] РД 31.74.04-2002 Технология промерных работ при производстве дноуглубительных работ и при контроле глубин для безопасности плавания судов в морских портах и на подходах к ним
- [74] РД 31.74.08-94 Технической инструкцией по производству морских дноуглубительных работ
- [75] МДС 12-22.2005 Рекомендации по применению в строительном производстве требований нормативных правовых и иных нормативных актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда
- [76] ППБ 01-03 Правила пожарной безопасности в Российской Федерации
- [77] ВСН 3-80 Инструкция по проектированию морских причальных сооружений
- [78] РД31.30.13-89 Эталон рабочего проекта (проекта) строительства морского порта
- [79] ИД 24.2001 Организация проектирования (разъяснения по осуществлению проектной деятельности и отдельным положениям нормативных документов, регламентирующих вопросы организации проектирования)
- [80] Постановление 20. Об инженерных изысканиях для подготовки проектной документации, строительства, реконструкции объектов капитального строительства
- [81] ВСН 486-86 Обеспечение охраны водной среды при производстве работ гидромеханизированным способом
- [82] Приказ Минприроды РФ от 10.12.2007г. №322 «Об утверждении административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере природопользования по исполнению государственной функции по выдаче в установленном порядке лицензии (разрешения) на создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, сооружений и установок, проведение буровых работ, связанных с геологическим изучением, поиском, разведкой и разработкой минеральных ресурсов. А также прокладку подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах, территориальном море и на континентальном шельфе Российской Федерации в пределах своей компетенции
- [83] РД 31.31.21-81 Основные положения по проектированию морских портов с замерзающей акваторией
- [84] РД 31.35.06-81 Руководством по установлению норм эксплуатационных нагрузок на причальные сооружения распорного типа путем их испытаний опытными огрузками
- [85] РД31.31.38-86 Инструкция по усилению и реконструкции причальных сооружений
- [86] ПОТ Р0-152-31.82.03-96 Правилами охраны труда в морских портах.
- [87] Правила дорожного движения Российской Федерации (ПДД 2013)
- [88] ВСН 19-89 Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог. Минавтодор РСФСР, 1989
- [89] Правила охраны труда при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог. Минтрансстрой, Минтранс РФ, 1993 г.
- [90] ВСН 24-88 Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог.

Минавтодор РСФСР, утвержден 29.07.1988

- [91] РД 31.1.02-04 Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов
- [92] ПБ10-382-00 Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов.(Постановление Госгортехнадзора №98 от 31.12.1999)
- [93] РД 50:48:0075.01.05. Рекомендации по устройству и безопасной эксплуатации наземных крановых путей
- [94] РД 31.63.01-83 Руководства по оперативному определению проходной осадки судов на подходных каналах к портам
- [95] РД 31.63.02-83 Руководства по назначению объявленной осадки судов в морских портах
- [96] РД 31.6.07-2002 Инструкции по техническому обслуживанию средств навигационного оборудования морских подходных каналов, акваторий и портов Минтранса РФ
- [97] РД31.84.05-89 Правила безопасности труда при эксплуатации средств навигационного оборудования и проведении гидрогафических работ
- [98] Правилами технической эксплуатации нефтебаз. Приказ Минэнерго России от 19.06.2003 №232
- [99] ПБ 09-560-03 Правила промышленной безопасности нефтебаз и складов нефтепродуктов. Постановление Госгортехнадзора России от 20.05.2003 №33
- [100] ВППБ 01-01-94 Правилами пожарной безопасности при эксплуатации предприятий нефтепродуктообеспечения. Приказ Минтопэнерго РФ от 13.06.1995 №130
- [101] Правила технической эксплуатации резервуаров. Приказ ОАО «НК «Роснефть» от 28.01.2004 №9

**СП XXX.13280.201X**

*(проект, первая редакция)*

УДК

ОКС 93.140

T 62

---

Ключевые слова: объекты инфраструктуры морского транспорта, техническая эксплуатация, режим эксплуатации, техническое обслуживание, технический контроль, портовые гидротехнические сооружения, крытые склады, открытые склады, рельсовые подкрановые пути, прочие здания и сооружения портов, акватории

**Генеральный директор  
ОАО «Союзморниипроект»**

**С.В.Иванков**

**Руководитель разработки,  
Заместитель главного инженера**

**Ю.Н.Семенов**