ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р 56022— 2014

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Требования по предотвращению загрязнения окружающей среды

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2020

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Обществом с ограниченной ответственностью «Техречсервис» (ООО «Техречсервис») и Обществом с ограниченной ответственностью «Аскорус Консалтинг» (ООО «Аскорус Консалтинг»)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 032 «Внутренний водный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 мая 2014 г. № 434-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

5 ПЕРЕИЗДАНИЕ. Февраль 2020 г.

*Правила применения настоящего стандарта установлены в статье 26 Федерального закона от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации». Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «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 (*gost.e-ecolog.ru

© Стандартинформ, оформление, 2014, 2020

Настоящий стандарт 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 . . . 1
2 Нормативные ссылки . . . 1
3 Термины и определения . . . 1
4 Общие положения . . . 3
5 Мероприятия по предотвращению загрязнения подсланевыми нефтесодержащими водами . . . 6
6 Мероприятия по предотвращению загрязнения сточными водами . . . 7
7 Мероприятия по предотвращению загрязнения мусором . . . 8
8 Мероприятия по предотвращению загрязнения нефтепродуктами при бункеровке судна . . . 9
9 Мероприятия по предотвращению загрязнения нефтепродуктами при операциях на танкерах . . . 10
10 Действия экипажа при загрязнении водных путей нефтепродуктами и другими вредными веществами . . . 14
11 Производственный контроль за предотвращением загрязнения при эксплуатации судна . . . 16
12 Судовой план по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов . . . 17
Библиография . . . 24

Введение

Настоящий стандарт разработан на основании положений статьи 34.1 Кодекса внутреннего водного транспорта [1], введенной в действие с 1 января 2013 г. и предусматривающей установление обязанности судовладельцев судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, обеспечить в рамках системы управления безопасностью судов выполнение требований по предотвращению загрязнения окружающей среды при эксплуатации судов на внутренних водных путях, в том числе с учетом требований раздела III Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта [2], утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Требования по предотвращению загрязнения окружающей среды

Inland navigation transport. Safety management system of the ship.
Requirements for environmental pollution prevention

Дата введения — 2015—01—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает требования к проведению судовладельцем (далее — Компания) мероприятий по предотвращению загрязнения внутренних водных путей (далее — ВВП), возникающего при эксплуатации судов.

Настоящий стандарт распространяется на экипажи судов, находящихся в эксплуатации, в навигационном ремонте или на отстое с экипажем на борту, т. е. с момента подписания акта о приемке судна в эксплуатацию до момента подписания акта о приемке судна на отстой или ремонт с ответственным хранением.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ Р 55506 Транспорт водный внутренний. Термины и определения

ГОСТ Р 55631 Внутренний водный транспорт. Суда. Общие требования безопасности

ГОСТ Р 55633 Внутренний водный транспорт. Суда. Требования безопасности. Требования по типам судов и условиям эксплуатации

ГОСТ Р 56023 Внутренний водный транспорт. Система управления безопасностью судов. Общие требования

Примечание — При пользовании настоящим стандартом 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 ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **автономность плавания по условиям экологической безопасности:** Длительность эксплуатации судна без необходимости подхода к приемным устройствам для сдачи подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод, мусора и других отходов.

Издание официальное

3.2 **внесудовые водоохранные технические средства (приемные устройства в пунктах приема загрязнений):**

1) суда-сборщики загрязнений;

2) специализированные причалы для приема нефтесодержащих вод, сточных вод и мусора;

3) специализированные очистные суда для приема и обработки части или всех загрязнений, скапливающихся на судах.

3.3 **вредное вещество:** Любое вещество, которое при попадании в водную среду способно создать угрозу здоровью людей, причинить ущерб экологической системе водного объекта, ухудшить условия отдыха населения.

3.4 **зона санитарной охраны:** Акватория, на которой устанавливается особый санитарно-противоэпидемиологический режим для предотвращения ухудшения качества воды.

3.5 **изолированный балласт:** Балластная вода, принятая в танк, который полностью отделен от грузовой и топливной систем и предназначен только для перевозки балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами.

3.6 **комплект по локализации аварийных разливов нефти:** Набор оборудования и материалов для локализации и сбора пролитой в воду нефти, а также устранения аварийных утечек нефти силами судового экипажа.

3.7 **нефтебаза:** Береговое сооружение, осуществляющее погрузку и выгрузку нефтепродуктов на танкерах.

3.8 **нефтепродукты:** Нефть и продукты ее переработки (бензин, керосин, дизельное топливо, мазут и т. д.).

3.9 **пищевые отходы:** Вид мусора, состоящий из отходов кулинарной обработки съестных припасов, остатки приготовленной пищи, испорченные пищевые продукты, а также другие материалы, загрязненные такими отходами.

3.10 **подсланевые нефтесодержащие воды:** Воды, скапливающиеся под настилом машинных помещений и содержащие нефтепродукты.

3.11 **пункт приема загрязнений (приемный пункт):** Место на внутреннем водном пути, где сосредоточены внесудовые водоохранные технические средства, принимающие часть или все загрязнения, скапливающиеся на судах.

3.12 **сброс:** Любой сброс с судна вредных веществ или стоков, содержащих вредные вещества, включая любую утечку, слив, удаление, разлив, протекание, откачку выделения или опорожнения.

3.13 **сигнализатор:** Прибор, сигнализирующий о превышении нормативного содержания нефтепродукта в очищенной нефтесодержащей воде.

3.14 **судно — сборщик загрязнений (судно-сборщик):** Судно, предназначенное для приема с других судов нефтесодержащих и сточных вод, мусора и других отходов для их последующей передачи на береговые очистные сооружения или специализированные очистные суда.

3.15 **судовые водоохранные технические средства:**

1) установка очистки и обеззараживания сточных вод (станция ООСВ) — судовое оборудование, в котором сточные воды подвергаются очистке и обеззараживанию;

2) установка очистки нефтесодержащих вод (станция ОНВ) — судовое оборудование, в котором нефтесодержащие воды подвергаются очистке;

3) установка для утилизации мусора (печь-инсинератор) — судовое оборудование для сжигания мусора;

4) сборные цистерны сточных вод и нефтесодержащих вод — судовые цистерны, в которых накапливаются указанные воды для последующей обработки на судовых водоохранных технических средствах или передачи на внесудовые водоохранные технические средства;

5) устройства для сбора мусора — емкости, баки, контейнеры, бункеры для сбора и хранения мусора и пищевых отходов.

3.16 **танкер:** Любое самоходное или несамоходное судно, специально построенное или приспособленное для перевозки жидких грузов, в основном нефтепродуктов, наливом.

3.17 **экологическая характеристика водного пути (ЭХВП):** Минимально допустимая автономность плавания судна, определяемая количеством и дислокацией приемных устройств в районе предполагаемой эксплуатации судна, в соответствии с которой сопоставляется автономность плавания по подсланевым нефтесодержащим водам (АПнв), сточным водам.

3.18 **ответственное лицо (лица):** Отвечающее за проведение работ на судне и на берегу.

3.19 **пропускная способность станций ООСВ и ОНВ:** Количество сточных и нефтесодержащих вод, переработанных в единицу времени.

3.20 **производственный экологический контроль:** Экологический контроль, осуществляемый экипажем судна и Компанией.

3.21 **пункт сбора загрязнений с флота (пункт сбора):** Место на водном пути, где имеется специализированный причал, который принимает загрязнения с судов и передает их на береговые очистные сооружения, либо установлено специализированное судно, принимающее загрязнения с транспортного и других видов флота.

3.22 **станция очистки и обеззараживания сточных вод (станция ООСВ):** Судовое оборудование для очистки и обеззараживания вод.

3.23 **станция очистки нефтесодержащих вод (ОНВ):** Судовое оборудование для очистки нефтесодержащих вод.

3.24 **сборные цистерны сточных и нефтесодержащих вод:** Судовые цистерны, в которых накапливаются сточные и нефтесодержащие воды для их последующей обработки на станциях ООСВ, станциях ОНВ либо передачи на береговые очистные сооружения или специализированные очистные суда.

3.25 **специализированное очистное судно (специализированное судно):** Самоходное или несамоходное судно, предназначенное для приема всех или части загрязнений, скапливающихся на судах, и последующей их переработки.

3.26 **приемное сооружение:** Сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вещества смесей, которые могут накапливаться на судах в процессе их нормальной эксплуатации, но не могут быть сброшены с судов в воду.

3.27 **танк:** Закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидкостей наливом.

3.28 **танк изолированного балласта:** Танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами.

3.29 **танкер-химовоз:** Судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки вредных, не являющихся нефтью, жидких веществ наливом в своих грузовых помещениях, а также комбинированное грузовое судно и любой нефтяной танкер, осуществляющие перевозку в качестве груза или части груза вредное, не являющееся нефтью, жидкое вещество наливом.

3.30 **шланг:** Гибкий рукав с устройствами для соединения берегового сооружения и танкера.

4 Общие положения

4.1 В целях предотвращения загрязнения окружающей среды при эксплуатации судов Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды и обеспечить ее внедрение и выполнение персоналом на всех уровнях организации как на судне, так и на берегу.

4.2 Политикой Компании в части защиты окружающей среды должно быть предусмотрено:

а) создание информационной и нормативно-технической базы по охране окружающей среды (международные, национальные, региональные нормы, положения, инструкции и рекомендации, а также документы Компании) и ее актуализация. На судах внутреннего и смешанного (река — море) плавания должен находиться комплект документов, касающихся предотвращения загрязнения водной среды;

б) поддержание исправного технического состояния оборудования экологической безопасности на судах;

в) проверка знаний и положений экологической безопасности у командного состава судов при их переводе на новые должности и при приеме на работу;

г) проверка выполнения экипажами судов положений экологической безопасности и наличия на судне нормативно-правовой документации по утвержденному перечню;

д) расследование случаев загрязнения окружающей среды, определение виновных и их наказание. Принятие мер по недопущению повторных нарушений;

е) обеспечение судов необходимой эксплуатационной и технической документацией оборудования экологической безопасности;

ж) поддержание технической документации по экологической безопасности в соответствии с требованиями стандартов;

и) оформление договоров с портами и организациями на сдачу мусора, хозяйственно-фекальных и нефтесодержащих вод на специализированные суда или причалы и контроль их исполнения.

4.3 При эксплуатации судов на ВВП Компания должна обеспечить:

а) предотвращение сброса за борт неочищенных подсланевых нефтесодержащих вод, неочищенных и необеззараженных сточных вод и мусора;

б) непопадание в водную среду нефтепродуктов и других вредных веществ при бункеровке судов, а также при погрузке, выгрузке и перевозке нефтепродуктов и других грузов, которые при попадании в водную среду могут оказать вредное воздействие на здоровье человека и экологическую систему водного объекта.

4.4 Ответственность за выполнение на судне комплекса мероприятий по предотвращению загрязнения окружающей среды возлагается на капитана судна. Капитан судна отвечает за:

а) реализацию политики Компании по обеспечению безопасности и охраны окружающей среды на основе международных конвенций, кодексов и национального законодательства;

б) побуждение экипажа к проведению на практике этой политики;

в) издание соответствующих приказов и инструкций в четкой и доступной форме;

г) проверку процедур по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения.

По вопросам безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды капитан судна обладает полной властью и полномочиями для принятия любых решений, которые, по его мнению, наилучшим образом отвечают интересам пассажиров, экипажа судна и окружающей среды.

4.5 Капитан судна обязан информировать Компанию о возникающих неисправностях и других проблемах, которые могут влиять на безопасную эксплуатацию судна или нести угрозу загрязнения и для устранения которых требуется содействие Компании.

4.6 Экипаж судна должен руководствоваться политикой Компании по обеспечению безопасности и охране окружающей среды, а также соответствующими указаниями и приказами капитана, обязан нести ответственность в целях предотвращения любых травматических повреждений или нанесения ущерба здоровью, а также любого загрязнения водной среды.

4.7 Персоналом Компании должны быть усвоены следующие основные принципы:

а) весь персонал на судне и на берегу, задействованный в погрузке и разгрузке нефти, должен предпринимать все необходимые меры для предотвращения загрязнения окружающей среды;

б) детализированный план погрузки нефти должен быть просмотрен, обсужден и подписан ответственными лицами на судне и на берегу;

в) весь персонал обязан строго придерживаться намеченного плана обращения с нефтепродуктами;

г) перед началом работ ответственные лица на судне и на берегу должны проверить положения по подготовке и проведению грузовых и прочих операций;

д) весь персонал, участвующий в работах по ликвидации утечки нефти при принятии немедленных мер, должен действовать четко и профессионально;

е) все оборудование, неисправность которого может повлечь вытекание нефти, должно регулярно проверяться и периодически тестироваться.

4.8 Каждое судно должно иметь Свидетельство о предотвращении загрязнения окружающей среды нефтью, сточными водами и мусором.

4.9 Все операции на судах внутреннего плавания, связанные с передачей на внесудовые водоохранные технические средства отходов, образующихся в процессе эксплуатации судна: подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод и мусора, должны регистрироваться в специальном судовом журнале.

На судах смешанного плавания эти операции регистрируются соответственно: в Журнале нефтяных операций (ЖНО), «Операции в машинном отделении»; Журнале операций со сточными водами; Журнале операций с мусором.

4.10 В процессе эксплуатации судна капитан и экипаж судна должны руководствоваться требованиями подраздела 3.3.5 [3].

4.11 Перед выходом в рейс капитан судна должен удостовериться, что вся запорная арматура судовых систем, через которые может произойти загрязнение водной среды, закрыта и опломбирована.

Схема опломбирования должна быть подписана капитаном судна и заверена судовой печатью.

4.12 Для каждого отдельного судна должна быть разработана Инструкция по бункеровке судна топливом и маслом. В Инструкции должны быть отражены вопросы предотвращения загрязнения водной среды нефтепродуктами при выполнении бункеровочной операции.

4.13 Любая нештатная операция во время бункеровки судна, которая привела к попаданию в водную среду даже незначительного количества нефтепродуктов, должна регистрироваться в вахтенном журнале.

Экипаж судна, находящегося в акватории порта (у причала, на рейде), должен обеспечить постоянное наблюдение за поверхностью воды вблизи судна и в случае обнаружения плавающих пятен нефтяных загрязнений или мусора обязан известить администрацию порта об этом.

4.14 При подготовке судна к межнавигационному отстою и ремонту с него должны быть удалены подсланевые нефтесодержащие воды, сточные воды, мусор и пищевые отходы. Удаление указанных загрязнений должно быть осуществлено способом, исключающим их попадание в водную среду.

4.15 При постановке на межнавигационный отстой судна, в цистернах которого имеются топливо и масло, следует проверить трубопроводы и арматуру, через которые эти нефтепродукты могут попасть за борт. О количестве топлива и масла в цистернах судна, оставляемых на межнавигационный период, должна быть сделана запись в вахтенном журнале.

4.16 На танкерах и других судах внутреннего плавания, перевозящих нефтепродукты и вредные вещества наливом, в упаковке, в контейнерах и т. п., все операции, выполняемые с нефтепродуктами и другими вредными веществами, а также балластные операции должны регистрироваться в вахтенном журнале.

4.17 На судах-сборщиках и специализированных очистных судах, к которым непосредственно подходят суда, передающие подсланевые нефтесодержащие воды, сточные воды, мусор и пищевые отходы, должен быть Журнал регистрации операций по приему загрязнений с судов. На основании записей в этом Журнале сдающему судну выдается справка о приеме с него определенного количества загрязнений.

4.18 Каждая запись в этом журнале должна подтверждаться подписью ответственного за проведение операции лица с указанием даты записи. Рядом с подписью, в скобках, указываются должность, фамилия и инициалы лица, сделавшего запись.

4.19 При сдаче судна в эксплуатацию после ремонта или отстоя пломбирование запорной арматуры производится представителем Компании, назначенным приказом по ремонтному или отстойному предприятию, в присутствии капитана судна или назначенного капитаном ответственного лица.

Факты пломбирования запорной арматуры должны регистрироваться в вахтенном журнале. Записи в вахтенном журнале должны содержать:

- дату и время пломбирования;
- место нахождения судна в момент пломбирования;
- должность, фамилию и инициалы ответственного лица, производящего пломбирование, а также должность, фамилию и инициалы члена экипажа, присутствующего при пломбировании;
- рабочее положение арматуры (открыто, закрыто);
- отличительный знак пломбы.

4.20 Если имеющаяся на судне станция ОНВ или станция ООСВ не обеспечивает в обработанной воде нормативных показателей, что подтверждается результатами анализов проб, выполненными в аттестованной лаборатории, запорная арматура на системе выпуска очищенных нефтесодержащих вод и на системе выпуска очищенных и обеззараженных сточных вод должна быть опломбирована. При этом нефтесодержащие и сточные воды должны накапливаться в сборных цистернах и передаваться на внесудовые водоохранные технические средства в приемных пунктах.

4.21 Клапаны на трубопроводах, заканчивающихся на открытой палубе и предназначенных для передачи на внесудовые водоохранные технические средства подсланевых нефтесодержащих и сточных вод, не пломбируются, если на судне не имеется собственных средств откачки загрязнений через эти трубопроводы. Пробки (крышки) палубных втулок трубопроводов должны открываться только для присоединения шлангов во время передачи загрязнений.

4.22 Выполнение всех операций, потенциально опасных с точки зрения загрязнения водной среды: погрузка-выгрузка нефтепродуктов, бункеровка судов топливом и маслом, перекачка подсланевых нефтесодержащих и сточных вод, должно осуществляться с помощью гибких шлангов. Учитывая это, ответственные лица на судне должны уделять повышенное внимание состоянию шлангов, производить их осмотр перед каждой операцией и следить, чтобы не произошло защемление шланга между бортом судна и причалом.

4.23 Перед присоединением шлангов, подаваемых на судно с причала, бункеровочной станции, нефтебазы, бункербазы, судна-сборщика и т. п., лицу, ответственному за проводимую операцию, необходимо удостовериться:

- в отсутствии на них видимых дефектов, а также в достаточности длины шлангов, которая позволит избежать их разрыва при всевозможных перемещениях судна и изменениях его осадки;

- в наличии соответствующей маркировки на шлангах или в том, что согласно имеющейся маркировке с момента проведения гидравлических испытаний прошло более одного года.

5 Мероприятия по предотвращению загрязнения подсланевыми нефтесодержащими водами

5.1 Суда, не оборудованные станциями ОНВ

5.1.1 На судах, не оборудованных станциями ОНВ, подсланевые нефтесодержащие воды, накапливающиеся под настилом машинных помещений, должны перекачиваться в сборную цистерну, храниться в ней и периодически сдаваться на внесудовые водоохранные технические средства в приемных пунктах нефтесодержащих вод.

5.1.2 В процессе эксплуатации судна следует выполнять следующие мероприятия, обеспечивающие сведение до минимума количества подсланевых нефтесодержащих вод и концентрации в них нефтепродуктов:

а) минимизируется количество воды, поступающей через дейдвудные устройства, неплотности соединений трубопроводов, сальников, арматуры и т. п.;

б) при обнаружении подтекания топлива или масла и невозможности его немедленного устранения устанавливаются поддоны или другие емкости;

в) трубы, идущие от воронок и поддонов, установленных под оборудованием, пробными и спускными кранами топливной и масляной систем, периодически, не менее одного раза в навигацию, очищаются, обеспечивая таким образом свободный сток нефтепродуктов в сборную цистерну;

г) слив топлива и масла из действующих или ремонтируемых машин, механизмов или после продувания систем, в которых может находиться топливо или масло, производится в специально предназначенные стационарные или переносные емкости;

д) не допускать переполнения емкостей в машинном отделении, в том числе предназначенных для топлива или масла, для сбора отстоя и утечек топлива или масла, а также цистерн для сбора нефтесодержащих остатков груза (последнее — на танкерах).

5.1.3 Компания должна выполнить расчет АПнв и рассчитанное значение сопоставить с ЭХВП. Значение АПнв должно быть больше или равно ЭХВП.

5.1.4 Передача подсланевых нефтесодержащих вод на суда-сборщики или на специализированное очистное судно должна производиться по специально предназначенным для этой цели трубопроводам и шлангам. Использовать трубопроводы и шланги, предназначенные для сточных вод, запрещается.

5.1.5 Все операции по передаче подсланевых нефтесодержащих вод в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы.

5.1.6 На судно, сдавшее подсланевые нефтесодержащие воды на внесудовое водоохранное техническое средство, должна быть получена справка. В справке указываются дата, время передачи и количество переданных подсланевых нефтесодержащих вод. Справка о сдаче подсланевых нефтесодержащих вод хранится на судне и предъявляется представителям органов государственного надзора по их требованию.

5.2 Суда, оборудованные станциями ОНВ

5.2.1 На судах, оборудованных станциями ОНВ, должны быть выполнены мероприятия, уменьшающие количество скапливающихся нефтесодержащих вод и снижающих в них концентрацию нефтепродуктов, указанные в 5.1.2.

5.2.2 Экипаж судна не должен допускать выпуск очищенных нефтесодержащих вод на ВВП, если станция ОНВ осуществляет глубину очистки, не соответствующую нормативным значениям очистки нефтесодержащих вод, которые должны быть обеспечены на судах внутреннего и смешанного плавания, работающих на ВВП.

5.2.3 На судне должно быть Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором. На судах смешанного (река — море) плавания, выполняющих рейсы в международных водах с заходом в иностранные порты, станция ОНВ должна также иметь Свидетельство о типовом испытании (одобрении).

5.2.4 Станция ОНВ, установленная на судне, должна постоянно находиться в рабочем состоянии. Контроль за техническим состоянием станции ОНВ распоряжением капитана должен быть возложен на ответственное лицо из числа командного состава судна. Ответственное лицо должно, согласно Инструкции по эксплуатации, периодически проверять технические параметры работы станции ОНВ.

5.2.5 Для подтверждения эффективности работы станций ОНВ на эксплуатируемых судах один раз в навигацию (год) необходимо обеспечивать отбор проб очищенной воды и их сдачу на анализ в аттестованную лабораторию.

Если по результатам анализа концентрация нефтепродуктов в очищенной воде превышает установленные нормативы, экипаж должен провести наладочные работы и вновь сдать пробу на анализ, которая также является плановой. При повторном неудовлетворительном анализе, как правило, не допускается работа станции ОНВ. Судно в этом случае должно сдавать подсланевую нефтесодержащую воду на внесудовые водоохранные технические средства в приемных пунктах.

5.2.6 На судне необходимо иметь запасные детали к станции ОНВ, расходные материалы и сменные фильтрующие элементы, если они предусмотрены в конструкции.

5.2.7 Нефтепродукты, образующиеся в процессе очистки нефтесодержащих вод, вместе с отходами от сепарации топлива и масла должны накапливаться в специальной цистерне и по возможности сжигаться в судовом котле, печи-инсинераторе или сдаваться на внесудовые водоохранные технические средства.

6 Мероприятия по предотвращению загрязнения сточными водами

6.1 Суда, не оборудованные станциями ООСВ

6.1.1 На судах с количеством людей на борту более 10 человек, не оборудованных станциями ООСВ, сточные воды должны накапливаться в сборной цистерне и периодически сдаваться для очистки и обеззараживания на внесудовые водоохранные технические средства. На этих судах запорная арматура должна быть опломбирована.

6.1.2 Для каждого судна с количеством людей на борту более 10 человек Компания должна выполнить расчет АПсв. Расчетное значение АПсв сопоставляется с ЭХВП. Значение АПсв должно быть больше или равно ЭХВП.

6.1.3 В отдельных случаях, когда АПсв не удовлетворяет условию АПсв > ЭХВП, допускается разработать мероприятия по сокращению расходов воды на судне (сокращенные расходы питьевой воды должны быть не менее минимальных норм водопотребления, указанных в [3]) и рассчитать АПсв с учетом уменьшения удельных значений накопления сточных вод. Разработанные мероприятия по сокращению расхода воды на судне должны быть указаны в расчете АПсв.

6.1.4 На судах, имеющих расчеты АПсв, должно быть получено Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором.

6.1.5 Срок хранения сточных вод в сборных цистернах, согласно [3], установлен 6 суток. Если дислокация приемных пунктов требует более длительного хранения сточных вод и расчетная автономность плавания подтверждает такую возможность, то по согласованию с органами государственного надзора допускается увеличение срока нахождения сточных вод в сборной цистерне при условии подачи в нее воздуха в количестве 0,15—0,2 $м^3$/ч на 1 $м^3$ объема цистерны. Воздух должен быть подан через перфорированный трубопровод, установленый в нижней части цистерны.

6.1.6 Передача сточных вод на суда-сборщики или специализированные очистные суда должна производиться по специально предназначенным для этой цели трубопроводам и шлангам. Использовать трубопроводы и шланги, предназначенные для нефтесодержащих вод, запрещается.

6.1.7 Все операции по передаче сточных вод в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы в судовом журнале.

6.1.8 Для судна, сдавшего сточные воды на внесудовое водоохранное техническое средство, должна быть получена справка. В справке указываются дата, время передачи и количество переданных сточных вод. Справка о сдаче сточных вод хранится на судне и предъявляется представителям органов государственного надзора по их требованию.

6.2 Суда, оборудованные станциями ООСВ

6.2.1 На судне должно быть Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором. На судах смешанного (река — море) плавания, совершающих рейсы в международных

водах с заходом в иностранные порты, станция ООСВ должна также иметь Свидетельство о типовом испытании (одобрении).

6.2.2 Компанией должны быть приняты меры, предупреждающие выпуск очищенных и обеззараженных сточных вод на ВВП, если станция ООСВ не обеспечивает глубину очистки и обеззараживания, соответствующую нормативным значениям.

6.2.3 За работой станции ООСВ осуществляется контроль ответственным лицом из числа командного состава, назначенным распоряжением капитана судна. Ответственное лицо должно ежедневно проверять технические параметры работы станции ООСВ по штатным приборам.

6.2.4 При обнаружении отклонения технических параметров от паспортных значений или других неисправностей станция ООСВ должна быть остановлена и приняты оперативные меры по ее наладке или ремонту. В течение наладки или ремонта сточная вода должна накапливаться в сборной цистерне. В этом случае следует, при необходимости, сократить водопотребление на судне, закрыв временно души, бани, прачечные.

6.2.5 На судне в достаточном количестве должны быть химические реактивы, необходимые для работы станции ООСВ, комплект запасных частей и расходные материалы.

6.2.6 Шлам, образующийся в процессе очистки сточных вод (если его образование предусмотрено технологией очистки сточных вод), должен накапливаться в специальной цистерне и периодически сдаваться в приемных пунктах или сжигаться в печи-инсинераторе.

6.2.7 В порядке планового надзора на судне, работающем на ВВП и оборудованном станцией ООСВ, должны отбираться и анализироваться в аттестованной лаборатории пробы очищенной и обеззараженной воды:

а) на пассажирских судах с пассажировместимостью более 250 человек — две пробы за навигацию (год);

б) на остальных судах — одна проба за навигацию (год).

Если отобранная при плановом надзоре проба имеет неудовлетворительный результат, экипаж судна проводит дополнительные наладочные работы и вновь сдает пробу на анализ, которая также является плановой. В случае повторного неудовлетворительного результата экипаж судна должен сдавать сточные воды на внесудовые водоохранные технические средства.

6.2.8 При стоянке судов в акватории порта если выпуск очищенных сточных вод после станции ООСВ не запрещен, то должен быть по возможности ограничен.

7 Мероприятия по предотвращению загрязнения мусором

7.1 Суда, не оборудованные установками для утилизации мусора (печами-инсинераторами)

7.1.1 Мусор и пищевые отходы, образующиеся на судне, должны собираться и складироваться в специальных баках-контейнерах для их последующей передачи на внесудовые водоохранные технические средства.

7.1.2 Сухой мусор и пищевые отходы складируются раздельно, и баки-контейнеры должны иметь надписи: «Для сухого мусора», «Для пищевых отходов».

7.1.3 Для получения Свидетельства по предотвращению загрязнения нефтью, сточными водами и мусором для каждого судна необходимо выполнить расчет автономности плавания по мусору (АПм). АПм должна быть не менее АПсв.

На основании выполненного расчета устанавливается необходимое количество баков-контейнеров для мусора и пищевых отходов.

7.1.4 Все операции по передаче мусора и пищевых отходов в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы согласно 4.5.

7.1.5 Факт сдачи мусора и пищевых отходов на внесудовое водоохранное техническое средство должен быть зафиксирован справкой о предоставлении такой услуги. В справке, выданной эксплуатантом внесудового водоохранного технического средства, указываются дата, время передачи и суммарное количество мусора и пищевых отходов. Справка о сдаче мусора и пищевых отходов хранится на судне и предъявляется органам государственного надзора по их требованию.

7.1.6 После сдачи мусора и пищевых отходов баки-контейнеры должны быть промыты, а используемые для пищевых отходов — продезинфицированы. Вода, используемая для мытья баков-контейнеров, должна быть слита в сборную цистерну сточных вод.

7.2 Суда, оборудованные установками для утилизации мусора (печами-инсинераторами)

7.2.1 Мусор и пищевые отходы, образующиеся на судне, должны собираться и складироваться так же, как указано в 7.1.1—7.1.2.

7.2.2 Негорючий мусор (металл, стекло) по мере накопления должен передаваться на внесудовые водоохранные технические средства для последующего вывоза в места санкционированного размещения отходов.

7.2.3 Печь-инсинератор, установленная на судне, как правило, включается периодически по мере накопления мусора и других отходов, пригодных для сжигания. Она всегда должна быть готова к использованию.

7.2.4 Операции по сжиганию мусора и других отходов должны фиксироваться: на судах внутреннего плавания — в вахтенном журнале; на судах смешанного плавания — в Журнале операций с мусором.

7.2.5 Контроль за техническим состоянием печи-инсинератора должен быть возложен распоряжением капитана судна на ответственное лицо из числа командного состава.

7.2.6 После сжигания горючего мусора и пищевых отходов баки-контейнеры должны быть промыты и продезинфицированы, как указано в 7.1.6.

8 Мероприятия по предотвращению загрязнения нефтепродуктами при бункеровке судна

8.1 Подготовительные работы

8.1.1 Бункеровка судна должна производиться под руководством назначенного распоряжением капитана судна уполномоченного лица, которое несет ответственность за проведение бункеровочной операции, в том числе за выполнение мероприятий по предотвращению загрязнения нефтепродуктами водной среды.

8.1.2 Бункеровка судна должна осуществляться в соответствии с инструкцией по бункеровке, указанной в 4.7, в которой содержатся следующие основные сведения:

а) схема трубопроводов с указанием арматуры, приборов, вентиляционных, газоотводных, переливных труб и т. д. На схеме должны быть указаны расположение клапанов (задвижек) для экстренного прекращения подачи топлива (масла) и порядок действия при их использовании;

б) обязанности лица, ответственного за бункеровку, а также вахтенных членов экипажа, привлекаемых к проведению бункеровочной операции;

в) порядок подготовки систем и устройств судна к бункеровке с учетом мероприятий по предотвращению загрязнения водной среды;

г) производительность бункеровки и рабочее давление в шлангах;

д) последовательность операций при проведении бункеровки;

е) требование по оповещению диспетчерского пункта ближайшего порта и контролирующих органов о загрязнении нефтепродуктами водной среды во время бункеровки;

ж) порядок применения средств по локализации разлива нефтепродуктов.

8.1.3 Основными причинами загрязнения нефтепродуктами водной среды при бункеровке являются переполнение топливных (масляных) систем и повреждение шлангов. Учитывая это, перед началом бункеровки ответственное лицо должно выполнить следующее:

а) проверить количество топлива (масла) в цистернах и уточнить, сколько топлива (масла) должно быть принято при бункеровке;

б) уточнить последовательность заполнения цистерн, проверить исправность сигнальных устройств, переливных, воздушных и мерительных труб;

в) убедиться в наличии поддонов, которые должны быть установлены в местах присоединения шлангов, под арматурой и вокруг воздушных труб;

г) проверить, закрыты ли все палубные шпигаты, через которые нефтепродукты могут попасть в воду.

8.1.4 Ответственное лицо должно установить и затем постоянно поддерживать связь с бункеровочной станцией и ее вахтенным начальником.

8.1.5 При неблагоприятных погодных условиях (сильный ветер, волнение) бункеровку с бункеровочной станции, установленной на рейде, производить не следует. Возможность проведения бункеровки, в зависимости от погодных условий, определяют совместно капитан судна и вахтенный начальник бункеровочной станции.

8.1.6 При швартовке судна к причалу или к другому судну на рейде для передачи загрязнений или проведения грузовых операций с нефтепродуктами необходимо убедиться в надежности швартовных концов и обеспечить наблюдение за швартовами при изменении осадки судна, а также при сильном ветре и волнении.

8.1.7 При выполнении операций передачи загрязнений, бункеровки и грузовых операций с нефтепродуктами на рейде между судами должны быть установлены мягкие кранцы, а шланги подвешены так, чтобы была исключена возможность их повреждения.

8.2 Проведение бункеровки

8.2.1 Бункеровка должна осуществляться с производительностью и давлением, указанными в инструкции, разработанной в соответствии с требованиями 8.1.2.

8.2.2 В начальный период бункеровки, по согласованию с вахтенным начальником бункеровочной станции, подача топлива (масла) должна быть минимальной для того, чтобы можно было прекратить прием при обнаружении неисправностей. Только удостоверившись в том, что топливо (масло) поступает в цистерны, предназначенные для заполнения, а также в отсутствии протечек в соединениях шлангов, можно увеличивать подачу (производительность) до номинального значения, указанного в инструкции, упомянутой в 8.1.2.

8.2.3 При достижении номинальной производительности бункеровки следует убедиться в том, что давление на входе в судовой трубопровод (а следовательно — давление в шлангах) не превышает рабочего давления.

8.2.4 Во время приема топлива (масла) должен осуществляться контроль за заполнением цистерн. Перед окончанием заполнения должен быть подан сигнал на бункеровочную станцию о снижении подачи топлива (масла), а затем и ее прекращении.

8.2.5 Клапаны на приемных трубопроводах судна нельзя закрывать до тех пор, пока не будет прекращена подача топлива (масла) с бункеровочной станции.

8.2.6 После заполнения цистерны и перекрытия клапанов следует проверить уровень топлива (масла) в цистерне. Если уровень повышается, необходимо проверить состояние клапанов и принять меры для предотвращения перелива.

8.2.7 Отсоединять шланги бункеровочной станции от приемных трубопроводов судна можно только после закрытия клапанов на приеме, при наличии поддонов у места соединения.

8.2.8 Если в процессе бункеровки имели место протечки и на палубе образовались нефтяные пятна, очистку палубы следует производить только впитывающими (сорбирующими нефтепродукты) материалами. Смыв нефтяных пятен с палубы за борт категорически запрещается.

8.2.9 При перекачке топлива из одной цистерны в другую в пределах судна или из запасной цистерны в расходную, необходимо убедиться в том, что все трубопроводы, через которые топливо может попасть за борт, надежно перекрыты. В тех местах, где это возможно, следует установить глухие фланцы на трубопроводах, выходящих за борт.

9 Мероприятия по предотвращению загрязнения нефтепродуктами при операциях на танкерах

9.1 Общие требования и ответственные лица

9.1.1 На борту каждого танкера должны быть документы, в которых изложены исчерпывающие инструкции, позволяющие быстро оценивать складывающуюся обстановку, своевременно принимать правильные решения и осуществлять наиболее целесообразные действия для предотвращения загрязнения водной среды нефтепродуктами при проведении грузовых, балластных и других операций на танкерах.

К таким документам относятся:

а) Инструкция по грузовым операциям с указанием обязанностей участвующих в них членов экипажа;

б) Инструкция по выполнению балластных операций;

в) Судовой план чрезвычайных мер по предупреждению загрязнения водной среды нефтепродуктами (для танкеров грузоподъемностью более 1000 т).

9.1.2 На каждом танкере распоряжением капитана из числа командного состава должно быть назначено ответственное лицо за проведение грузовых и балластных операций.

9.1.3 Ответственное лицо, указанное в 9.1.2, и подчиненный ему персонал должны быть обучены методам и приемам предотвращения загрязнения и борьбы с разливом нефтепродуктов. Навыки и знания по этим вопросам должны отрабатываться во время плановых тренировок, проводимых на судне в процессе эксплуатации.

9.1.4 Командный состав танкера в процессе эксплуатации должен обеспечить строгое соблюдение графиков осмотра и ремонта оборудования и систем, неисправность которых может привести к загрязнению водной среды нефтепродуктами.

9.1.5 Готовность танкера, его механизмов и систем к проведению грузовых и балластных операций должна каждый раз проверяться ответственным лицом, указанным в 9.1.2, и приступить к проведению этих операций можно только по его указанию.

9.1.6 Вахтенный начальник, в течение вахты которого будут производиться грузовые или балластные операции, должен получить у ответственного лица исчерпывающую информацию:

- о запланированной последовательности проведения грузовых или балластных операций;
- о расстановке членов экипажа;
- о способах поддержания связи с ответственными дежурными на нефтебазе, подающей или принимающей нефтепродукты, а также с постами экстренной остановки операций.

9.1.7 В случае даже незначительного сброса за борт нефтепродуктов с танкера вахтенный начальник обязан немедленно остановить работы, во время которых произошел сброс, сообщить о произведенном сбросе дежурному по нефтебазе, в диспетчерский пункт ближайшего порта и принять меры по локализации и сбору нефтепродуктов. Работы могут быть возобновлены только после устранения причин, вызвавших сброс.

О произведенном сбросе нефтепродуктов и принятых мерах по его ликвидации вахтенный начальник обязан сделать запись: на судах внутреннего плавания — в вахтенном журнале, на судах смешанного плавания — в Журнале нефтяных операций.

9.1.8 Требования по подготовке и проведению грузовых операций, обеспечивающих предотвращение загрязнения ВВП нефтепродуктами, которые изложены в настоящем разделе, относятся также к наливным баржам, как обслуживаемым командами, так и работающим без команд.

9.2 Балластные операции

9.2.1 Для каждого судна Компанией должны быть предусмотрены мероприятия:

а) исключающие использование грузовых танков и топливных цистерн судов в качестве балластных;

б) предусматривающие обязанность приема балластной воды судами при порожнем переходе только в отсеки, изолированные от грузовых танков и топливных цистерн;

в) предусматривающие обязанность при заходе на ВВП судна с морской соленой водой в качестве изолированного балласта произвести замену такого балласта на пресную воду;

г) обеспечивающие постоянный контроль за герметичностью переборок балластных отсеков;

д) гарантирующие прекращение до выяснения причины и ее устранения откачки балласта в случае обнаружения следов нефтепродуктов в воде, откачиваемой из балластных отсеков.

9.2.2 Балластные операции на танкере производятся по указанию ответственного лица, указанного в 9.1.2, под непосредственным руководством вахтенного начальника.

9.2.3 Члены экипажа танкера, привлекаемые к балластным операциям, должны иметь опыт проведения таких операций на данном танкере, знать и обслуживать системы и оборудование танкера, обеспечивающие балластные операции.

9.2.4 Прием и слив изолированного балласта во время грузовых операций у причала нефтебазы должны быть согласованы с ответственным лицом нефтебазы.

9.3 Подготовка к грузовым операциям

9.3.1 Капитан танкера до начала погрузки или выгрузки должен знать индивидуальные особенности причала нефтебазы, на котором будут производиться грузовые операции, установить надежную связь с ответственным дежурным нефтебазы и обсудить с ним план подготовки к проведению грузовых операций.

9.3.2 Планом должны быть предусмотрены следующие основные положения:

а) последовательность проведения работы;

б) четкая установка сигналов и команд между ответственными лицами на танкере и нефтебазе;

в) количество и характеристика груза, который будет погружен или выгружен;

г) максимальная и минимальная осадка судна в ходе выполнения погрузки или выгрузки;

д) максимальное давление в грузовой магистрали, при котором будет производиться подача нефтепродукта;

е) количество груза, которое поступит на судно за время, необходимое для закрытия задвижек на нефтебазе;

ж) закрытие пробками (заглушками) всех палубных шпигатов, через которые нефтепродукты могут попасть в водную среду;

и) проверка исправности шлангов, наличия прокладок, оттяжек и т. п.;

к) наличие поддонов, достаточность их количества и объема;

л) наличие впитывающих материалов, совков, ведер на случай сбора нефтепродуктов, пролитых на палубу;

м) готовность грузового и зачистного трубопроводов, газоотводной системы и устройств замера уровня груза в танке;

н) заглушение не используемых при грузовых операциях патрубков палубного грузового и зачистного трубопроводов;

п) достаточность освещения рабочей зоны в темное время суток для наблюдения за грузовыми операциями;

р) порядок выполнения чрезвычайных действий для быстрой остановки погрузки или разгрузки в случае возникновения нештатной ситуации.

9.3.3 Швартовка танкера к причалу нефтебазы должна быть произведена с учетом требований, записанных в 8.1.6.

9.3.4 Подача шлангов на танкер, их соединение с грузовым трубопроводом должны быть выполнены с учетом требований 4.18—4.19.

9.3.5 Лицо, ответственное за грузовые операции на танкере, совместно с ответственным дежурным нефтебазы должно проверить выполнение каждого пункта плана проведения грузовых операций. О выполнении всех подготовительных операций ответственное лицо (или вахтенный начальник, которому поручена подготовка к грузовым операциям) делает запись согласно 4.5.

9.3.6 После проведения всех проверок, убедившись в том, что подготовительные работы выполнены полностью, капитан или вахтенный начальник подает сигнал на нефтебазу о готовности к проведению грузовых операций.

9.4 Проведение грузовых операций

9.4.1 В период грузовых операций (погрузки или выгрузки) на палубе танкера должно быть не менее трех человек; на несамоходном наливном судне — два человека.

9.4.2 Начало погрузки или выгрузки должно производиться при сниженной производительности, которая регулируется:

- при погрузке — задвижками на трубопроводе нефтебазы;
- при выгрузке — задвижками на грузовом трубопроводе танкера.

После проверки состояния всех соединений и при отсутствии протечек, производительность увеличивается до максимальной с достижением установленного давления.

9.4.3 В течение времени погрузки или выгрузки вахтенный начальник танкера и ответственный дежурный по нефтебазе должны периодически проверять следующее:

а) отсутствие протечек в местах соединения трубопроводов, шлангов, у арматуры, а также отсутствие следов нефтепродуктов на поверхности воды вокруг танкера, особенно в районе кингстонов насосного отделения;

б) отсутствие протечек нефтепродукта через отверстия для слива забортной воды;

в) отсутствие протечек в насосное отделение или танки, не подлежащие загрузке;

г) давление в грузовых трубопроводах и, соответственно, в шлангах;

д) состояние шлангов, отсутствие на них вздутий и других признаков повреждения;

е) заполнение или остаток груза в танках и количество погруженного или выгруженного нефтепродукта, которое сверяется с данными нефтебазы;

ж) надежность швартовки танкера с учетом изменения осадки при погрузке или выгрузке;

и) систему связи танкера с нефтебазой.

9.4.4 При смене загружаемых танков необходимо исключить повышение давления в трубопроводе. С этой целью перекрывать клинкеты заполненного танка следует только после открытия клинкетов загружаемого танка и проверки поступления в него груза.

9.4.5 Через 5—10 мин после окончания загрузки каждого танка следует повторно замерить уровень груза в нем для того, чтобы убедиться, что клинкеты закрыты, обжаты и груз в танк не поступает.

9.4.6 В каждом танке после его заполнения должен быть оставлен определенный запас объема с учетом возможного температурного расширения нефтепродукта в течение рейса.

9.4.7 Перед окончанием заполнения последнего загружаемого танка должен быть подан сигнал на нефтебазу о снижении производительности, а затем и о прекращении подачи нефтепродукта.

9.4.8 При выгрузке следует открывать приемные клинкеты грузовых танков, из которых намечено в первую очередь начать выгрузку, непосредственно перед включением грузовых насосов, а затем открывать клинкеты следующих танков, не ожидая полного опорожнения выгружаемого танка.

9.4.9 При резком снижении давления, развиваемого грузовыми насосами при выгрузке нефтепродукта, насос следует немедленно остановить. Продолжать выгрузку можно только после установления и устранения причины, вызвавшей снижение давления.

9.4.10 При значительном противодавлении в трубопроводе нефтебазы при выгрузке, что может привести к обратному перетеканию нефтепродукта, после остановки судовых грузовых насосов необходимо обеспечить быстрое перекрытие клинкетов на палубном грузовом трубопроводе.

9.4.11 При необходимости подогрева выгружаемого нефтепродукта должна быть исключена его утечка через нефтеподогреватели. Следует установить контроль за герметичностью нефтеподогревателя, проверяя наличие нефтепродукта в конденсате, сливаемом за борт. В случае обнаружения следов нефтепродуктов в конденсате подогрев нужно немедленно прекратить, а выход конденсата за борт перекрыть.

Дальнейший подогрев возможен только при условии слива конденсата в специальные емкости или грузовой танк, из которого выгружен нефтепродукт.

9.4.12 После окончания погрузки или выгрузки, перед отсоединением шлангов, необходимо убедиться в том, что шланги осушены и поддоны или другие емкости на танкере способны принять оставшиеся в шлангах нефтепродукты, которые могут вытечь при их разъединении. После отсоединения шлангов на их фланцы должны быть установлены заглушки.

9.4.13 После окончания погрузки или выгрузки вахтенный начальник должен проверить и убедиться, что все клинкеты на грузовом трубопроводе, крышки люков, смотровые лючки и пробки мерительных труб закрыты и плотно обжаты.

9.4.14 При завершении грузовой операции должна быть произведена приборка. Пролитый на палубе нефтепродукт должен быть собран с помощью впитывающих материалов во исключение попадания нефтяных пятен за борт.

9.4.15 При прибытии под разгрузку технически неисправного танкера и при угрозе во время грузовых операций аварийного разлива нефтепродуктов на танкере должна быть создана комиссия в составе представителей нефтебазы, принимающей нефтепродукт, Компании и капитана судна.

Комиссия должна осмотреть танкер и разработать технологию операции выгрузки, исключающей разлив нефтепродуктов. Должны быть подготовлены комплекты по локализации разлива, установлено боновое ограждение. В полной готовности должны быть оперативные группы по борьбе с загрязнением водной среды, экипаж танкера, нефтемусоросборщик.

9.5 Зачистка танкеров

9.5.1 Зачистка танкеров при изменении наименования перевозимого нефтепродукта или перед ремонтом производится на специальных зачистных станциях. Перед зачисткой средствами зачистной станции или самого танкера в емкости зачистной станции из танков удаляются остатки ранее перевозимых нефтепродуктов. Мероприятия по предотвращению загрязнения водной среды при этом практически те же, что и при проведении грузовых операций.

9.5.2 При зачистке аварийного танкера экипаж самого танкера совместно с персоналом зачистной станции принимает необходимые меры, исключающие разлив нефтепродуктов. Должны быть приведены в полную готовность, а в обоснованных случаях — установлены технические средства для локализации и сбора нефтепродуктов.

9.5.3 Твердые и густые остатки из танков, обтирочный материал, используемый при зачистке, и другие отходы, загрязненные нефтепродуктами, необходимо собрать в специально устанавливаемые для этой цели контейнеры и сдать на берег для их утилизации.

9.5.4 Очистка палубы, надстроек и обшивки танкера от пятен нефтепродуктов с помощью струи воды запрещается. Эти работы должны выполняться только с помощью впитывающих материалов, которые затем собираются в контейнеры и сдаются на берег для утилизации.

9.5.5 Порядок проведения работ по подъему и установке на слип или в док аварийных танкеров и технологию последующей их зачистки перед ремонтом определяет в каждом конкретном случае оперативная группа, создаваемая Компанией.

По результатам обследования аварийного танкера оперативная группа должна составить акт, в котором наряду с рекомендациями по подъему и зачистке танкера указываются мероприятия по предотвращению загрязнения водной среды.

9.6 Дополнительные мероприятия при операциях с жидкими вредными веществами, перевозимыми наливом

9.6.1 При перевозке на танкерах-химовозах жидких опасных химических веществ перед началом погрузки капитан танкера-химовоза должен иметь полную информацию о вредном веществе, подлежащем перевозке в качестве груза наливом, в том числе:

- название;
- плотность;
- температуру вспышки;
- пределы взрывоопасности;
- категорию опасности вещества для здоровья людей и экологической системы водного объекта. Категория опасности должна быть приведена со ссылкой на нормативный документ, в котором представлены актуальные сведения.

9.6.2 В тех случаях, когда в связи со специфическими свойствами груза необходимо применение особо устойчивых к воздействию перекачиваемых вредных веществ шлангов, прокладочных материалов, а также требуются особые технологические приемы погрузки и выгрузки, использование специальных типов соединений судовых трубопроводов с береговыми или особых материалов для нейтрализации протечек или разливов вредного вещества, следует руководствоваться специальными инструкциями, которые грузоотправитель должен передать представителям администрации порта, силами и средствами которого осуществляются грузовые операции, и капитану танкера-химовоза. Капитан до начала грузовых операций должен ознакомить с этими инструкциями экипаж танкера-химовоза, обратив при этом особое внимание на меры по предотвращению загрязнения водной среды.

9.6.3 Подготовка танкера-химовоза к грузовым операциям в части, касающейся предотвращения разливов вредного вещества на палубу и его попадания за борт, швартовка, присоединение и отсоединение шлангов, проведение балластных и грузовых операций должны производиться в соответствии с требованиями 9.2 и 9.3 применительно к танкерам-химовозам.

9.6.4 Погрузка вредного вещества производится по технологической карте, в которой должно быть указано:

а) по каким магистралям будет приниматься груз;

б) последовательность открытия и закрытия клапанов на грузовом трубопроводе;

в) какие пустоты необходимо оставить в грузовых танках;

г) меры по предотвращению разлива груза на палубе и его попадания за борт.

С технологической картой должны быть ознакомлены члены экипажа, которые будут непосредственно заняты на погрузке.

9.6.5 Экипаж танкера-химовоза должен быть заблаговременно ознакомлен со свойствами вредного вещества, которое будет погружено, а также обучен методам и приемам оказания первой доврачебной помощи пострадавшим. Краткую информацию о вредном веществе нужно вывесить на танкере на видном месте.

9.6.6 Мероприятия по предотвращению загрязнения водной среды во время выгрузки вредного вещества из танкера-химовоза аналогичны мероприятиям, проводимым при выгрузке нефтепродуктов из танкера в соответствии с 9.4.

9.6.7 При проведении зачистных работ на танкере-химовозе промывные воды должны сдаваться на береговые сооружения.

10 Действия экипажа при загрязнении водных путей нефтепродуктами и другими вредными веществами

10.1 Требования к подготовке экипажа

10.1.1 Компания должна обеспечить специальное обучение экипажей судов, предназначенных для перевозки нефтепродуктов.

10.1.2 Капитан судна должен постоянно контролировать выполнение командным составом графика профилактических осмотров и ремонтов оборудования и систем, неисправность которых может привести к загрязнению водной среды.

10.1.3 Командный состав судна, ответственный за состояние отдельных видов оборудования и систем, должен постоянно проводить инструктаж и осуществлять проверку знаний рядового состава по вопросам, касающимся эксплуатации оборудования и систем, находящихся в его ведении.

10.1.4 Лицо, ответственное за проведение операции, при которой возможно загрязнение водной среды (грузовые операции, бункеровка и т. п.), и подчиненный ему персонал должны знать методы и приемы по предотвращению загрязнения окружающей среды, а также способы борьбы с разливами нефтепродуктов.

10.1.5 На каждом судне, перевозящем нефтепродукты, должно быть составлено и вывешено расписание по тревоге. Регулярно, не реже одного раза в месяц, должны проводиться учебные тревоги для отработки слаженности действий экипажа.

10.2 Сообщение о загрязнениях водной среды

10.2.1 О попадании в водную среду нефтепродукта при проведении грузовой операции, бункеровке, передаче загрязнений в приемном пункте сообщение передается экипажем судна диспетчеру порта, в котором производится операция, и представителю Компании.

В сообщении указывается следующее:

а) название судна, порт приписки, Компания;

б) причина попадания в водную среду нефтепродукта и его ориентировочное количество;

в) принятые меры по локализации разлива и необходимая помощь по его ликвидации.

10.2.2 В случае аварии, которая произошла в рейсе и привела к попаданию в водную среду нефтепродукта, в диспетчерский пункт администрации бассейна, в котором находится судно, и Компании капитаном должно быть передано сообщение следующего содержания:

а) название судна, порт приписки, Компания;

б) место, время и причина попадания в водную среду нефтепродукта или другого вредного груза;

в) количество (ориентировочное) нефтепродукта или другого вредного груза, его характеристика;

г) гидрометеорологические условия в районе, где произошла авария, сила и направление ветра, волнение, видимость, скорость течения;

д) принятые меры по локализации загрязнения и необходимая помощь по его ликвидации.

10.2.3 Каждое сообщение о попадании в водную среду нефтепродукта или другого вредного груза может быть дополнено сведениями, которые, по мнению капитана, необходимы в данном конкретном случае.

10.2.4 Все сообщения капитана о загрязнении водной среды нефтепродуктами должны быть дословно записаны в вахтенном журнале.

10.3 Действие экипажа при аварии, сопровождающейся загрязнением водной среды

10.3.1 Если в результате аварии поврежден грузовой танк или топливная цистерна, первоочередной задачей экипажа является уменьшение либо, если возможно, исключение попадания за борт нефтепродукта или другого жидкого вредного груза.

10.3.2 При аварии, в результате которой образовалась пробоина в грузовом танке или топливной цистерне, необходимо по возможности выполнить следующие мероприятия:

а) перекачать груз из поврежденного танка (цистерны) в свободные или не полностью залитые танки (цистерны);

б) подвести пластырь и заделать пробоину;

в) перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком (цистерной);

г) перекачать груз из поврежденного танка (цистерны) на другое судно.

10.3.3 Следует по возможности создать допустимый крен на борт, противоположный тому, где образовалась пробоина. С этой целью груз из поврежденного танка и из других танков поврежденного борта перекачивается в танки противоположного борта.

10.3.4 При перекачке груза в пределах судна следует проверить и закрыть запорную арматуру на трубопроводах, идущих за борт.

10.3.5 При аварии на нефтерудовозе и необходимости перекачки нефтепродукта из поврежденного танка в сухогрузный трюм следует обратить внимание на остойчивость судна, так как она в значительной степени зависит от наличия свободной поверхности жидкого груза, площадь которой в сухогрузном трюме нефтерудовоза будет иметь большие размеры.

10.3.6 Если в результате образования пробоины в грузовом танке или топливной цистерне, несмотря на принятые меры, часть груза вылилась за борт, следует принять меры к локализации и сбору разлитого груза.

10.3.7 На танкерах грузоподъемностью более 3000 т, на которых должен быть комплект по локализации аварийных разливов нефти, одновременно с проведением мероприятий по уменьшению сброса должно быть установлено боновое ограждение и вылитый груз собран с помощью сорбента.

10.3.8 Капитан судна, допустившего аварийный или иной разлив нефтепродуктов, при невозможности его локализации и ликвидации собственными силами должен вызвать оперативную группу, передать сообщение о происшествии Компании, обеспечить участие экипажа в работе по ликвидации разлива и оставаться на месте до завершения работ по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов и проведения расследования его причин.

10.3.9 Компания, получившая сообщение о загрязнении водной среды нефтепродуктами, должна направить на место происшествия своего представителя для организации работ по ликвидации последствий разлива и участия в расследовании его причины. Выполнение функций своего представителя Компания может поручить капитану.

10.3.10 Представитель Компании и капитан судна, допустивший разлив нефтепродуктов, должны оказывать всемерную помощь при расследовании причин разлива.

Результаты расследования причин загрязнения водной среды оформляются актом, который должен быть подписан представителем Компании и капитаном судна. В случае разногласий представитель Компании и капитан судна подписывают акт с указанием особого мнения.

11 Производственный контроль за предотвращением загрязнения при эксплуатации судна

11.1 Контроль перед началом навигации

11.1.1 Производственный контроль за готовностью судна и судового экипажа к эксплуатации, обеспечивающей предотвращение загрязнения ВВП, осуществляет Компания.

11.1.2 Перед началом навигации, в порядке проведения производственного контроля, Компания обязана проверить следующее:

а) обучение и подготовку экипажей судов к эксплуатации, обеспечивающей предотвращение загрязнения водной среды подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором, а также нефтепродуктами и другими жидкими вредными веществами, являющимися грузом (в зависимости от назначения судна);

б) подготовку судна, судового водоохранного оборудования, а также судовой документации;

в) получение Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором.

11.2 Контроль в течение навигации

11.2.1 В течение навигации производственный контроль за проведением технических и организационных мероприятий по предотвращению загрязнения ВВП осуществляют Компания и капитан судна.

11.2.2 Компания при периодическом посещении судна, а капитан постоянно должны проверять следующее:

а) наличие и порядок ведения судовой документации по предотвращению загрязнения водной среды, в том числе:

- Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором;
- схемы опломбирования запорной арматуры систем откачки за борт подсланевых нефтесодержащих и сточных вод, а также других запорных устройств, через которые в водную среду могут быть сброшены вредные вещества;
- расчетов АПнв, АПсв и автономности плавания по мусору;
- инструкции по бункеровке судна, утвержденной капитаном;
- журнала по учету операций с подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором и пищевыми отходами;
- руководства по контролю и управлению балластными операциями;
- судового плана по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов;

б) наличие и состояние пломб на запорной арматуре согласно схеме опломбирования;

в) выполнение графиков осмотров и ремонтов оборудования, отказ которого может привести к загрязнению водной среды;

г) при отсутствии на судне водоохранных технических средств — наличие справок о сдаче подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод, мусора;

д) при наличии на судне водоохранных технических средств — записи в судовом журнале о нештатных ситуациях, а также наблюдение за техническими параметрами работы указанных средств по штатным приборам;

е) наличие реагентов, ЗИП и расходных материалов;

ж) проведение плановых учений и тренировок по предупреждению загрязнений водной среды;

и) на танкерах и танкерах-химовозах — наличие поддонов, заглушек, сорбирующих материалов, а на танкерах грузоподъемностью более 3000 т — комплекта средств локализации и сбора нефти;

к) зачистку сборных цистерн подсланевых нефтесодержащих вод и сточных вод перед постановкой судна на межнавигационный отстой (ремонт);

л) при постановке судна на отстой с топливом и маслом в цистернах — запорную арматуру, через которую нефтепродукты могут попадать в водную среду, а также наличие на ней пломб.

12 Судовой план по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов

12.1 Общие положения

12.1.1 Действия экипажа по предотвращению загрязнения нефтью и нефтепродуктами с судов при чрезвычайных обстоятельствах являются частью комплекса мер по обеспечению безопасности и живучести судна. Кроме того, капитан и экипаж судна должны быть готовы к тому, что судно при наличии необходимого оборудования может быть привлечено к работам по борьбе с аварийными разливами нефти и нефтепродуктов.

12.1.2 В целях обеспечения необходимых мероприятий и организации действий экипажа по предотвращению или уменьшению сброса нефти и нефтепродуктов с судна, Компания должна разработать судовой план по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (далее — План) во исполнение требований [4].

12.1.3 Цель Плана состоит в том, чтобы предоставить рекомендации капитану и лицам командного состава, находящимся на борту судна, в отношении мер, которые должны быть приняты в случае фактического загрязнения ВВП нефтью и (нефтепродуктами) или угрозы возникновения такого загрязнения.

12.1.4 Ответственность за введение Плана в действие на судне, внесение в него изменений с целью корректировки в части адресов и средств связи, на предмет приведения его в соответствие с изменениями, происходящими на судне, а также за корректировку по результатам учений, тренировок и практических действий экипажа по борьбе с разливами нефти и нефтепродуктов, как правило, возлагается на капитана судна.

12.1.5 Координацию работ по предотвращению аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на судне осуществляет назначенное капитаном ответственное лицо из командного состава на судне. На него возлагается также контроль за обучением экипажа навыкам выполнения мероприятий, предусмотренных Планом.

12.1.6 План должен содержать всю необходимую информацию и рабочие инструкции для экипажа судна с учетом положений 12.2 и 12.3.

12.2 Структура и содержание Плана для нефтеналивных судов

12.2.1 Передача сообщений

12.2.1.1 Сообщение об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью и нефтепродуктами, должно быть передано без задержки. Сообщение, когда это возможно, передается по радио, во всяком случае — с помощью самого быстрого и доступного в момент инцидента средства.

Сообщение передается в первую очередь Компании и администрации бассейна (в границах бассейна которого произошел инцидент) согласно списку береговых радиостанций и расписанию их работы на ВВП каждого бассейна (далее — Список).

Соответствующий Список должен находиться на каждом судне, совершающем рейсы по ВВП. Изменения и дополнения радиоданных доводятся до Компании администрацией бассейна, после чего своевременно вносятся в Список судовым радиооператором или лицом, его замещающим.

12.2.1.2 Сообщение Компании и администрации бассейна, как правило, должно быть передано при наличии вероятности сброса нефти и нефтепродуктов в следующих случаях:

а) повреждение, неисправность или авария, которые влияют на безопасность судна; примерами таких ситуаций являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции корпуса, затопление, смещение груза;

б) неисправность или авария механизмов либо оборудования, которые ведут к нарушению безопасности плавания; примерами таких случаев являются неисправность или авария рулевой машины, гребной установки, системы генерирования электроэнергии, важного судового навигационного оборудования.

12.2.1.3 При оценке необходимости передачи сообщения должны приниматься во внимание как минимум следующие факторы:

а) характер повреждения, неисправности или авария судна, механизмов либо оборудования;

б) местонахождение судна и близость его к берегу или другие навигационные опасности;

в) погода, течение и состояние водного объекта;

г) интенсивность движения.

12.2.1.4 В сообщении об эксплуатационном аварийном разливе нефти и нефтепродуктов (во время грузовой операции, бункеровки, передачи загрязненных нефтесодержащих вод), не относящемся к чрезвычайной ситуации, указывается следующее:

а) название судна и его местонахождение, порт приписки, Компания;

б) причина попадания в водную среду нефтепродукта и его ориентировочное количество;

в) сведения о принятых мерах по локализации разлива и необходимости предоставления помощи по его ликвидации.

12.2.1.5 В сообщении об аварийном разливе нефти и нефтепродуктов, относящемся к чрезвычайной ситуации, указывается следующее:

а) название судна, порт приписки, Компания;

б) место, время и причина аварийного разлива нефтепродукта;

в) ориентировочное количество разлитого нефтепродукта, его характеристика;

г) гидрометеорологические условия района аварийного разлива, сила и направление ветра;

д) волнение, видимость, скорость течения;

е) сведения о принятых мерах по локализации разлива и необходимой помощи по его ликвидации.

12.2.1.6 Каждое сообщение о попадании в водную среду нефтепродукта может быть дополнено сведениями, которые, по мнению капитана, необходимы в данном конкретном случае.

Все сообщения капитана судна о загрязнении водной среды нефтепродуктами должны быть дословно записаны в вахтенном журнале.

12.2.2 Меры по контролю за сбросами при эксплуатационных разливах

12.2.2.1 При бункеровке судна:

а) в случае пролива топлива на палубу при бункеровке необходимо прекратить прием топлива и приступить к устранению последствий пролива топлива путем его сбора в ведра, бочки и т. п. и сбора с помощью впитывающих нефть материалов (песок, опилки, ветошь);

б) при появлении в процессе бункеровки вблизи судна на поверхности воды нефтепродуктов необходимо:

1) информировать диспетчера порта и Компанию;

2) сделать соответствующую запись в судовом журнале;

в) если имеются основания считать, что появление нефтепродуктов в воде связано с нарушениями нормального процесса бункеровки, следует немедленно прекратить эти операции. Возобновление бункеровки возможно только после устранения причин появления нефтепродуктов на воде и получения разрешения от уполномоченных на это органов;

г) информация о сбросе должна быть передана диспетчеру порта, в котором производится бункеровка, и Компании.

12.2.2.2 При утечке из труб:

а) при обнаружении утечки нефтепродуктов из трубопроводов при грузовых или бункеровочных операциях необходимо:

1) объявить общесудовую тревогу с указанием вида тревоги и места разлива нефтепродуктов;

2) прекратить прием топлива или груза и закрыть клапаны на поврежденном трубопроводе;

3) запустить пожарный насос и подготовить к запуску систему пенотушения;

4) организовать сбор разлитых на палубе нефтепродуктов и принять все меры по недопущению их попадания за борт;

5) наблюдать за водной поверхностью, при появлении нефтяных пятен от попавших с судна за борт нефтепродуктов оценить количество пролитых за борт нефтепродуктов и размер нефтяного пятна и сообщить эту информацию береговым властям;

6) принять все необходимые меры, включая использование имеющегося на судне специального оборудования, для того чтобы судовыми средствами убрать с воды пролитые нефтепродукты;

7) оценить количество пролитых за борт нефтепродуктов и размер нефтяного пятна.

12.2.2.3 При переполнении цистерн:

а) при переполнении топливных цистерн и выливании топлива на палубу необходимо действовать в соответствии с 12.2.2.1;

б) дополнительно следует осуществить перепуск излишков топлива из переполненной цистерны в пустые или частично заполненные цистерны либо на берег.

12.2.2.4 При течи корпуса:

а) при обнаружении течи корпуса в районе топливных цистерн первоочередными мерами являются:

1) перекачка нефтепродуктов из поврежденной цистерны в пустые или частично заполненные судовые цистерны либо выгрузка на берег или другое судно;

2) частичная откачка нефтепродуктов до тех пор, пока их уровень не опустится ниже нижней кромки повреждения корпуса;

3) откачка нефтепродуктов из цистерн, расположенных по одному борту с поврежденной цистерной, с целью создания крена на противоположный борт с таким расчетом, чтобы поврежденная часть корпуса вышла из воды,

4) перекрытие трубопроводов, связанных с поврежденной цистерной;

5) устранение течи корпуса.

При откачке топлива из поврежденных цистерн, а также при устранении трещин в корпусе необходимо учитывать воздействие этих мероприятий на напряжения в корпусе и остойчивость судна;

б) к действиям, которые должны быть предприняты при обнаружении течи корпуса в районе топливных цистерн, относятся:

1) объявление общесудовой тревоги в соответствии с обстановкой;

2) снижение скорости или остановлен ход судна;

3) фиксация данных о водоизмещении, осадке, крене и дифференте судна на момент обнаружения течи;

4) запуск пожарного насоса;

5) подготовка к запуску насоса перекачки топлива и/или переносного насоса;

6) определение места утечки нефтепродукта. При незначительных утечках место повреждения корпуса определяется визуально, т. к. определение путем замера уровня в данном случае малоэффективно;

7) передача сообщения о течи корпуса;

8) перекрытие трубопроводов, связанных с поврежденной цистерной;

9) уточнение о наличии и количестве топлива в цистернах;

10) подготовка и доклад капитану судна вариантов кренования, дифферентования и спрямления судна для вывода поврежденной части корпуса из воды и вариантов перекачки топлива из поврежденных цистерн;

11) частичная откачка или перекачка топлива из поврежденной цистерны;

12) устранение течи корпуса;

13) оценка количества вылитых нефтепродуктов и начало ликвидации разлива с использованием имеющегося на судне специального оборудования;

14) внесение записи в судовой журнал.

12.2.3 При разливах, являющихся результатом аварий, во всех случаях аварии следует организовать борьбу за живучесть судна, принимая все возможные меры для исключения или уменьшения попадания нефтепродуктов в водные объекты, а также, при необходимости, сделать все необходимое с целью предотвращения пожара и взрыва от аварии, в том числе.

12.2.3.1 При посадке на мель:

а) при повреждении корпуса в районе топливных цистерн при посадке на мель в целях предотвращения загрязнения ВВП наряду с действиями, предусмотренными расписанием по тревоге, экипажу необходимо принять следующие меры:

1) запустить пожарный насос и подготовить систему пенотушения;

2) обесточить по возможности оборудование в районе повреждения корпуса;

3) остановить всасывающие вентиляторы МО и жилых помещений;

4) при возгорании нефтепродуктов у борта судна действовать в соответствии с расписанием по пожарной тревоге, использовать средства пенотушения, отгон нефтепродуктов от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов;

5) получить подробную информацию о повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования, при этом необходимо весьма осторожно использовать измерительные отверстия или смотровые окна в цистернах, чтобы избежать потери плавучести;

6) передать сообщение об аварийном состоянии судна;

7) перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденными цистернами;

б) при повреждении корпуса судна в районе топливных цистерн при посадке на мель экипажу необходимо предпринять следующие действия:

1) рассмотреть варианты перекачки нефтепродуктов из аварийных цистерн в свободные или неполностью заполненные цистерны с учетом остойчивости судна и напряжения корпуса;

2) при невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефтепродуктов на напряжение и остойчивость установить связь с Компанией для получения необходимой информации;

3) перекачать нефтепродукты из аварийной цистерны в соответствии с распоряжением главного поста управления (рулевой рубки);

4) в случае отсутствия на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефтепродуктов из поврежденной цистерны: при необходимости запросить помощь другого судна, перекачку нефтепродуктов с судна на судно насосами аварийного судна целесообразно осуществить насосами аварийного судна с использованием (при необходимости) энергии, подаваемой с другого судна. При перекачке нефтепродуктов учитывать рекомендации, касающиеся бункеровочных операций;

5) организовать заделку пробоины;

6) при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключить на днищевые кингстоны, при этом следует учесть взаиморасположение кингстона и места соприкосновения корпуса с грунтом;

7) оценить количество попавших в водную среду нефтепродуктов и, используя имеющееся на судне специальное оборудование, приступить к ликвидации разлива, если это позволяет техническое состояние судна,

8) сделать запись в судовом журнале.

12.2.3.2 При пожаре/взрыве

При пожаре/взрыве на судне по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с расписанием по тревогам.

При возгорании нефтепродуктов у борта судна следует использовать средства пенотушения, а отгон нефтепродуктов от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов.

При пожаре необходимо принять все возможные меры к недопущению распространения огня в район топливных цистерн.

Если в результате взрыва произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения водной поверхности нефтепродуктами следует действовать в соответствии с 12.15.9.

12.2.3.3 При столкновении

При столкновении судна по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с расписанием по тревогам. Если в результате столкновения произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, то для уменьшения ущерба от загрязнения ВВП нефтепродуктами следует действовать в соответствии с 12.2.3.4.

12.2.3.4 При повреждении корпуса:

а) по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с расписанием по тревогам. При повреждении корпуса в районе топливных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения нефтепродуктами должны быть приняты следующие меры:

1) запустить пожарный насос и подготовить систему пенотушения;

2) обесточить по возможности оборудование в районе повреждения корпуса. При возгорании нефтепродуктов у борта судна использовать средства пенотушения, отгон нефтепродуктов от борта осуществлять с помощью водяных струй из пожарных стволов;

3) остановить всасывающие вентиляторы МО и жилых помещений;

4) получить подробную информацию о повреждениях корпуса в районе топливных цистерн путем визуального осмотра и обследования;

5) передать сообщение об аварийном разливе в соответствии с разделом 2 данного Плана;

6) перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденной цистерной;

7) если судно оказалось в нефтяном поле, необходимо вывести судно из района разлива, сообразуясь с направлением ветра и течения, удерживая борт, в котором имеется пробоина, с подветренной стороны;

8) осуществить перевод судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каких-либо особо чувствительных прибрежных районов (например, места водозабора);

б) при повреждении корпуса в районе топливных цистерн для уменьшения ущерба от загрязнения водной среды нефтепродуктами должны быть предприняты следующие действия:

1) рассмотрены варианты перекачки нефтепродуктов из аварийных цистерн в свободные или неполностью заполненные цистерны с учетом остойчивости судна и напряжения корпуса. При невозможности оценить на судне воздействие перекачки нефтепродуктов на напряжение корпуса и остойчивость судна установить связь с Компанией для получения необходимой информации;

2) перекачаны нефтепродукты из аварийных цистерн в соответствии с распоряжением ГПУ;

3) запрошена помощь другого судна при отсутствии на судне достаточных свободных емкостей для откачки нефтепродуктов из поврежденного танка;

4) организована заделка пробоины;

5) при нахождении судна в нефтяном поле прием забортной воды для охлаждения механизмов и на пожарные насосы переключен на днищевые кингстоны;

6) произведена оценка количества вылитых нефтепродуктов и, используя имеющееся на судне специальное оборудование, начаты работы по ликвидации разлива, если это позволяет техническое состояние судна;

7) сделана запись в судовых журналах.

12.2.3.5 При чрезмерном крене может возникать опасность выброса нефтепродуктов на палубу через воздушные трубы. В целях предотвращения загрязнения ВВП необходимо:

а) закрыть шпигаты на палубе, куда возможен выброс нефтепродуктов;

б) произвести частичную откачку нефтепродуктов из цистерн, расположенных на борту накренения, в цистерны противоположного борта;

в) при выбросе нефтепродуктов на палубу произвести их сбор в ведра, бочки и т. п. либо с помощью впитывающих нефтепродукты материалов (песок, опилки, ветошь).

Запрещается смывать нефтепродукты за борт, а также сбрасывать за борт пропитанные нефтью материалы.

12.2.3.6 При затоплении судна и необходимости оставления судна экипаж действует в соответствии с расписанием по тревогам. При этом первейшей обязанностью капитана является спасение людей.

Всякое затонувшее судно потенциально является источником загрязнения ВВП. Капитан и экипаж судна по возможности должны принять меры по снижению последствий аварии.

Если судно частично или полностью выведено из строя, капитан при принятии решения об обращении к помощи спасателей руководствуется, не ограничиваясь этим, следующим:

- близостью берега или навигационной опасностью;
- сносом и дрейфом судна;
- местом и временем столкновения с опасностью с учетом сноса и дрейфа судна;
- расчетным временем ремонтных работ в связи с аварией и временем, требуемым для оказания помощи.

12.2.3.7 При разрушении судна или посадке на мель по сигналу общесудовой тревоги экипаж действует в соответствии с расписанием по тревогам. Если при аварии произошло повреждение корпуса в районе топливных цистерн, для уменьшения ущерба от загрязнения водной среды принимаются меры, изложенные в 12.2.3.2 и 12.2.3.4.

12.2.4 Планом должны предусматриваться мероприятия по уменьшению последствий инцидента, подразумевающие:

а) координацию действий судна с ближайшим бассейновым управлением ВВП. Установление такой связи должно начинаться с передачи первоначального сообщения об инциденте;

б) принятие первоначальных ответных мер, к которым относятся:

1) использование сорбентов для снижения последствий разлива нефти;

2) переход судна в более удобное место для производства ремонтных работ или операций по частичной разгрузке судна, а также для уменьшения угрозы загрязнения каких-либо особо чувствительных прибрежных районов (например, зон водозабора);

3) перегрузка нефтепродуктов на другое судно и т. п.;

в) немедленное информирование капитаном судна Компании и портовых властей в случае разлива нефти в порту с предоставлением администрации порта необходимой информации для расследования инцидента загрязнения и о возможности оказания любой запрошенной помощи, включая приведение в действие имеющегося на судне специального оборудования, для предотвращения или ликвидации последствий загрязнения, если оказание такой помощи не противоречит портовым правилам и не может привести к ухудшению ситуации на судне и для его экипажа.

Порядок передачи сообщения, номера контактных телефонов, информацию о существующем в порту порядке привлечения специализированного персонала и портовых средств капитан должен получить от портовых властей.

12.2.5 План должен включать судовую эксплуатационную документацию, в том числе:

а) расписание по судовым тревогам;

б) схему приема и перекачки топлива, техническое описание и инструкцию по эксплуатации;

в) технологическую карту бункеровочных операций;

г) судовую инструкцию по бункеровочным операциям;

д) информацию об остойчивости и прочности судна;

е) схему воздушных и измерительных труб;

ж) таблицы емкостей судовых цистерн;

и) схему хранения, очистки и выдачи нефтесодержащих вод;

к) схему балластно-осушительной системы, техническое описание и инструкцию по эксплуатации;

л) документацию на специальное оборудование, предназначенное для использования при борьбе с разливами нефти (рабочий катер, боновое ограждение, вспомогательные механизмы) и т. п.;

м) списки по всем видам радиосвязи, информации и оповещения, в том числе содержащим информацию:

- о телефонной радиосвязи с береговыми станциями, ведущими наблюдение за вызовами в случае бедствия, срочности и безопасности;

- о прогнозах погоды, предупреждениях и путевой информации;

н) сводную схему последовательности действий, увеличенную копию которой рекомендуется разместить на видном месте в рулевой рубке.

12.2.6 Схема последовательности действий должна содержать информацию, иллюстрирующую общую последовательность действий, которые должен выполнять экипаж судна в борьбе с аварийным загрязнением нефтью. Действия должны быть спланированы таким образом, чтобы помочь персоналу судна в осуществлении мер по прекращению или сведению к минимуму сброса нефти и смягчению его воздействия, и включать следующие этапы:

12.2.6.1 Оценка характера инцидента, состоящая из следующих действий:

а) оповещение членов экипажа об опасности;

б) выявление и контроль источника разлива;

в) защита персонала;

г) оценка разлива;

д) контроль выброса паров;

е) эвакуация.

12.2.6.2 Передача сообщений с информацией о том:

а) в каких случаях следует сообщать обо всех вероятных или фактических разливах нефтепродуктов;

б) с помощью каких средств сообщать об инциденте;

в) с кем связаться;

г) что именно сообщать, например:

1) первоначальное сообщение;

2) последующие сообщения;

3) характеристики разлившейся нефти;

4) расположение бункера;

5) погодные условия и состояние водного объекта;

6) движение пятна;

7) требуемая помощь:

- спасение;

- механическое оборудование;

- внешняя аварийная команда;
- сорбирующие/обезжиривающие вещества.

12.2.6.3 Действия по взятию сброса нефти под контроль:

а) навигационные меры по сведению к минимуму вытекания нефти и угрозы для водной среды, например:

1) смена курса/местонахождения и/или скорости;
2) изменение крена и/или дифферента;
3) постановка на якорь;
4) выброс на мель;
5) подача заявки на буксировку;
6) оценка необходимых условий безопасного убежища;
7) прогнозирование погоды/волнения;
8) наблюдение за нефтяным пятном;
9) запись событий и состоявшихся сеансов связи;

б) оценка безопасности и меры предосторожности, например:

1) консультации по первоочередности контрмер/превентивных мер;
2) соображения аварийной остойчивости судна и напряжения корпуса;
3) балластировка/дебалластировка;
4) аварийная перекачка топлива на другое судно;
5) проведение на борту мероприятий по:

- изолированию течи;
- тушению пожара;
- использованию судового оборудования для борьбы с загрязнением водной среды.

12.2.6.4 Действия по инициированию внешних ответных мер:

а) обращение к перечню адресатов бассейновых управлений для получения местной помощи;

б) обращение к перечню адресатов в организациях, заинтересованных в эксплуатации судна;

в) требуемые внешние ресурсы для проведения очистных мероприятий;

г) постоянное наблюдение за действиями.

12.3 Оценка эффективности Плана

12.3.1 После использования Плана в аварийной ситуации его эффективность должна быть оценена командным составом судна и Компанией, а в самом Плане произведены необходимые корректировки.

12.3.2 Содержание Плана должно быть доведено до сведения всего личного состава. Кроме того, в соответствии с Планом должны проводиться регулярные тренировки по действиям экипажа при аварийных ситуациях. Эти тренировки могут совмещаться с другими учениями, проводимыми на судне.

12.3.3 Периодический обзор Плана должен проводиться ежегодно для учета изменений национального законодательства или документации Компании, имен и номеров для связи, характеристик судна.

Библиография

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г.)

[2] Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623)

[3] СанПиН 2.5.2-703—98 Санитарные правила и нормы на судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания

[4] Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»

УДК 627.09:627.3:656.62:006.354 ОКС 03.220.40

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, система управления безопасностью, процедуры безопасности, береговой персонал, судовой персонал, политика Компании

Редактор переиздания *Е.И. Мосур*
Технические редакторы *В.Н. Прусакова, И.Е. Черепкова*
Корректор *Е.М. Поляченко*
Компьютерная верстка *Г.В. Струковой*

Сдано в набор 10.02.2020. Подписано в печать 14.04.2020. Формат 60 × 84 1/8. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 3,26. Уч.-изд. л. 3,00.

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

ИД «Юриспруденция», 115419, Москва, ул. Орджоникидзе, 11.
gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

Создано в единичном исполнении во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»
для комплектования Федерального информационного фонда стандартов,
117418 Москва, Нахимовский пр-т, д. 31, к. 2.
gost.e-ecolog.ru stinfo.ru

gost.e-ecolog.ru