Наставление

ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ВВП ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

ФИЦИАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА РЕЧНИКА



gost.e-ecolog.ru

Официальная библиотека речника

Министерство транспорта РФ

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

(РД 152-011-00)

Нормативный документ
Дата введения 15 апреля 2000 г.



Москва
МОРКНИГА
2019

УДК 656 62.004.5 (083.96)
ББК 39.42-08
Н 68

Серия «Официальная библиотека речника»

Н 68 Наставление по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов (РД 152-011-00). – М.: МОРКНИГА, 2019. – 48 с. (Официальная библиотека речника).

1. Разработан:
- Службой речного флота Российской Федерации.

2. Согласован:
- Министерством природных ресурсов Российской Федерации (МПР России).
- Министерством здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России).
- Государственным комитетом по охране окружающей среды и экологии Российской Федерации (Госкомэкологии России).
- Центром государственного санитарно-эпидемиологического надзора на водном и воздушном транспорте по Средне-Европейскому региону.
- Российским Речным Регистром (РРР).

3. Утвержден:
- Министерством транспорта Российской Федерации (Минтранс России).

Заместитель министра Н.Г. Смирнов.

4. Введен взамен:
«Наставления по предотвращению загрязнения водных объектов с судов внутреннего плавания» (Минречфлот РСФСР, 1987 г.).

Срок введения: с 15 апреля 2000 года.

ISBN 978-5-903080-77-9 **© Издательство "МОРКНИГА"**

Оглавление

1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ---------- 5
1.1. Область применения---------- 5
1.2. Термины и определения---------- 5
1.3. Нормативные ссылки----------9
1.4. Надзор, контроль и ответственность----------9
1.5. Судовые документы, в которых регистрируются операции, связанные с предотвращением загрязнения водной среды---------- 10
2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ----------11
2.1. Общие положения---------- 11
2.2. Требования к пломбированию запорной арматуры---------13
2.3. Требования к шлангам---------- 15
3. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОДСЛАНЕВЫМИ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИМИ ВОДАМИ----------17
3.1. Суда, не оборудованные установками очистки нефтесодержащих вод (станциями ОНВ)---------- 17
3.2. Суда, оборудованные установками очистки нефтесодержащих вод (станциями ОНВ)----------18
4. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ---- 20
4.1. Суда, не оборудованные установками очистки и обеззараживания сточных вод (станциями ООСВ)---------- 20
5. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ---------- 24
5.1. Суда, не оборудованные установками для утилизации мусора (печами-инсинераторами)----------24
5.2. Суда, оборудованные установками для утилизации мусора (печами-инсинераторами)----------25
6. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ СУДОВ---------- 26
6.1. Подготовительные работы----------26
6.2. Проведение бункеровки----------27
7. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ПРИ ОПЕРАЦИЯХ НА ТАНКЕРАХ---------- 28
7.1. Общие требования и ответственные лица---------- 28
7.2. Балластные операции----------30
7.3. Подготовка к грузовым операциям----------30
7.4. Проведение грузовых операций----------32
7.5. Зачистка танкеров----------34
7.6. Дополнительные мероприятия при операциях с жидкими вредными веществами, перевозимыми наливом--- 35
8. ДЕЙСТВИЕ ЭКИПАЖА ПРИ ЗАГРЯЗНЕНИИ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

НЕФТЕПРОДУКТАМИ И ДРУГИМИ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ-- 36
8.1. Требования к подготовке экипажа----------36
8.2. Сообщение о загрязнениях водной среды----------37
8.3. Действие экипажа при аварии, сопровождающейся
загрязнением водной среды----------38
9. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР ЗА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВВП ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ---------- 39
9.1. Виды государственного надзора---------- 39
9.2. Плановый надзор----------40
9.3. Неплановый надзор----------42
10.1. Контроль перед началом навигации---------- 43
10.2. Контроль в течение навигации---------- 44
Перечень документов, касающихся предотвращения
загрязнения водной среды, которые должны быть
на судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания----- 45
1. На всех судах, постоянно или периодически
работающих на внутренних водных путях----------45
2. Документы, которые дополнительно должны быть
на судах смешанного плавания, где предотвращение
загрязнения морской среды регламентируется
МАРПОЛ 73/78---------- 45

1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Область применения

1.1.1. Требования настоящего «Наставления по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов» - далее Наставление – распространяются на суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания и другие плавучие объекты – далее Суда, независимо от их ведомственной принадлежности и формы собственности, включая суда под иностранным флагом, постоянно или периодически эксплуатирующиеся на внутренних водных путях Российской Федерации (России).

1.1.2. Наставление содержит требования по предотвращению загрязнения внутренних водных путей – далее ВВП:

– подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором и пищевыми отходами, образующимися в процессе эксплуатации судна;

– нефтепродуктами при бункеровке судов;

– нефтепродуктами при грузовых и других операциях, выполняемых на танкере.

1.1.3. Владельцам судов смешанного (река-море) плавания при нахождении в морских водах следует руководствоваться положениями Конвенции МАРПОЛ 73/78, «Наставлением по предотвращению загрязнения с судов» (РД 31.04.23-94) и «Правилами регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря и их смесями, перевозимыми на судах и других плавучих средствах» (РД 31.04.17-97). При нахождении в территориальных водах или на акватории портов какого-либо государства должны соблюдаться национальные правила этого государства.

1.1.4. На судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания должен находиться комплект документов, касающихся предотвращения загрязнения водной среды. Перечень этих документов изложен в Приложении 1.

1.2. Термины и определения

1.2.1. **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.

1.2.2. **Акватория порта** – водное пространство, в том числе рейды, подходные каналы и внутрипортовые судовые ходы, оборудованное в целях обслуживания пассажиров и судов.

1.2.3. **Боковое ограждение** – устройство для предотвращения распространения плавающей по поверхности воды нефти или для изменения направления ее движения и последующего сбора.

1.2.4. **Бункеровочная база (бункербаза)** – плавучее или береговое сооружение, предназначенное для снабжения судов топливом и маслом.

1.2.5. **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.

1.2.6. **Вредное вещество** – любое вещество, которое при попадании в водную среду способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб экосистеме водного объекта, ухудшить условия отдыха населения.

1.2.7. **Зона санитарной охраны** – акватория, на которой устанавливается особый санитарно-противоэпидемиологический режим для предотвращения ухудшения качества воды.

1.2.8. **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.

1.2.9. **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.

1.2.10. **Машинные помещения** – помещения, в которых расположены главные и вспомогательные механизмы, котлы, насосы, генераторы, пункты для приема топлива, мастерские и другие подсобные помещения.

1.2.11. **Мусор** – все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, образующиеся в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежащие постоянному или периодическому удалению.

1.2.12. **Нефтебаза** – береговое сооружение, осуществляющее погрузку и выгрузку нефтепродуктов на танкерах.

1.2.13. **Нефтепродукты** – нефть и продукты ее переработки (бензин, керосин, дизельное топливо, мазут и т.д.).

1.2.14. **Пищевые отходы** – вид мусора, состоящий из отходов кулинарной обработки съестных припасов, остатки приготовленной пищи, испорченные пищевые продукты, а также другие материалы, загрязненные такими отходами.

1.2.15. **Подсланевые нефтесодержащие воды** – воды, скапливающиеся под настилом машинных помещений, содержащие нефтепродукты.

1.2.16. **Пункт приема загрязнений (приемный пункт)** – место на внутреннем водном пути, где сосредоточены внесудовые водоохранные технические средства, принимающие все или часть загрязнений, скапливающихся на судах.

1.2.17. **Сброс** – любой сброс с судна вредных веществ или стоков, содержащих вредные вещества, включая любую утечку, слив, удаление, разлив, протекание, откачку выделения или опорожнения.

1.2.18. **Сигнализатор** – прибор, сигнализирующий о превышении нормативного содержания нефтепродукта в очищенной нефтесодержащей воде.

1.2.19. **Специализированное очистное судно** – самоходное или несамоходное судно, предназначенное для приема всех или части загрязнений, скапливающихся на судах, и последующей их переработки.

1.2.20. **Сточные воды** – воды, отводимые после использования в бытовой и производственной деятельности человека: стоки от унитазов и писсуаров, из раковин и шпигатов медицинских помещений, из помещений, в которых содержатся животные, прочие стоки, если они перемешаны с указанными выше, в том числе от умывальников, душей, прачечных и камбузов.

1.2.21. **Судно внутреннего плавания** – самоходной или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для эксплуатации на внутренних путях, включая суда скоростные, с динамическим принципом поддержания, и судносборщик.

1.2.22. **Судно смешанного (река-море) плавания** – судно внутреннего плавания, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по внутренним водным путям и торгового мореплавания в морских районах, имеющее класс Российского Морского Регистра Судоходства или Российского Речного Регистра.

1.2.23. **Судно с динамическим принципом поддержания (СДПП)** – судно на подводных крыльях, на воздушной подушке, глиссирующее, экраноплан и т.п.

1.2.24. **Скоростное водоизмещающее судно (СВС)** – водоизмещающее судно, у которого проектная скорость 30 км/ч и более.

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

1.2.26. **Судовладелец** – юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном звании.

1.2.27. **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.

1.2.28. **Танкер** – грузовое судно, предназначенное для перевозки ,жидких грузов, в основном нефтепродуктов, наливом.

1.2.29. **Танкер-химовоз** – грузовое судно, предназначенное или приспособленное для перевозки вредных, не являющихся нефтью, жидких веществ наливом.

1.2.30**. Экологическая характеристика водного пути (ЭХВП)** – минимально допустимая автономность плавания судна, определяемая количеством и дислокацией приемных устройств в районе предполагаемой эксплуатации судна. ЭХВП определяется в начале каждой навигации Государственным бассейновым управлением водных путей и судоходства или иной признанной Российским Речным Регистром организацией, и с ней сопоставляется автономность плавания по подсланевым нефтесодержащим водам (АПнв), сточным водам (АПсв) и мусору (АПм).

1.3. Нормативные ссылки

1.3.1. Закон РСФСР «Об охране окружающей природной среды» от 19.12.91 г.

1.3.2. Закон Российской Федерации «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» № 52-ФЗ от 30.03.99 г.

1.3.3. Водный Кодекс Российской Федерации от 18.10.95 г.

1.3.4. Положение о Государственной санитарно-эпидемиологической службе Российской Федерации № 680 от 30.06.98 г.

1.3.5. Санитарные правила и нормы на судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания (СанПиН 2.5.2-703-98).

1.3.6. Санитарные правила и нормы охраны поверхностных вод от загрязнения (СанПиН 4630-88).

1.3.7. Санитарные правила и нормы охраны прибрежных вод морей от загрязнения в местах водопользования населения (СанПиН 4631-88).

1.3.8. Правила охраны поверхностных вод типовые положения (Госкомприроды СССР, 1991).

1.3.9. Правила предотвращения загрязнения внутренних водных путей сточными и нефтесодержащими водами с судов (ПР-152-000-95).

1.3.10. Правила экологической безопасности судов внутреннего и смешанного плавания (Российский Речной Регистр, 1995).

1.3.11. Международная конвенция МАРПОЛ 73/78 с Приложениями и дополнениями.

1.3.12. Наставление по предотвращению загрязнения моря с судов (РДЗ 1.04.23-94).

1.3.13. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, и их смесями, перевозимыми на судах и других плавучих объектах (РД 31.04.17-97).

1.4. Надзор, контроль и ответственность

1.4.1. За предотвращением загрязнения ВВП при эксплуатации судов производятся следующие виды надзора и контроля.

1) Государственный надзор.

2) Технический надзор.

3) Отраслевой контроль.

4) Производственный контроль.

1.4.2. Государственный надзор осуществляют региональные центры Госсанэпиднадзора на транспорте Минздрава России, террито-

риальные органы Госкомэкологии России и МПР России. Порядок проведения государственного надзора изложен в разд.9 настоящего Наставления.

1.4.3. Технический надзор за судами и судовым оборудованием, предназначенным для предотвращения загрязнения ВВП, осуществляет Российский речной Регистр на основании «Правил экологической безопасности судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания», 1995.(ПЭБ РРР).

1.4.4. Отраслевой контроль осуществляется Государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства (ГБУВПиС) при лицензировании перевозной деятельности и проведении контроля за расстановкой и функционированием внесудовых водоохранных технических средств.

Проведение контроля за расстановкой и функционированием внесудовых водоохранных технических средств производится на основании специального Положения, утвержденного Службой речного флота («Росречфлот») Минтранса России.

1.4.5. Производственный контроль осуществляется судовладельцами и капитанами судов перед началом навигации, а также в течении навигации и при подготовке к межнавигационному отстою (ремонту). Краткие указания по проведению производственного контроля изложены в гл.10.

1.4.6. За экологические правонарушения, к которым относится загрязнение водной среды на ВВП, должностные лица (администрация фирмы-судовладельца, комсостав судна) несут дисциплинарную, административную и гражданско-правовую ответственность в соответствии с Законом РСФСР «Об охране окружающей природной среды» от 19.12.1991 г. и иными законодательными актами Российской Федерации.

1.5. Судовые документы, в которых регистрируются операции, связанные с предотвращением загрязнения водной среды

1.5.1. Все операции, связанные с передачей в приемных пунктах подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод, мусора и пищевых отходов, а также операции с нефтепродуктами и другие работы, при которых возможно загрязнение ВВП, должны регистрироваться в соответствующих судовых журналах.

1.5.2. 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, регистрируются в специальном судовом журнале СД-36.

На судах смешанного плавания эти операции регистрируются соответственно: в Журнале нефтяных операций (ЖНО), ч.1 «Операции в машинном отделении»; Журнале операций со сточными водами; Журнале операций с мусором.

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

1.5.4. 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, регистрируются в вахтенном журнале.

На танкерах и других судах смешанного плавания, перевозящих нефтепродукты и вредные вещества наливом, операции, перечисленные в п. 1.5.1 регистрируются: в Журнале нефтяных операций (ЖНО), ч.2 «Грузовые и балластные операции» и Журнале грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

1.5.5. 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.

1.5.6. На судах должны находиться журналы, перечисленные в разд. 1.5. Вахтенные журналы должны быть заверены в судоходной инспекции, журнал СД-36 – прошнурован и заверен судовой печатью, а журналы для судов смешанного плавания, указанные в п. 1.5.4. – заверены в службе капитана порта.

1.5.7. Каждая запись в журнале должна быть подписана ответственным за проведение операции лицом с указанием даты записи. Рядом с подписью, в скобках, указывается должность, фамилия и инициалы лица, сделавшего запись.

2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ

2.1. Общие положения

2.1.1. При эксплуатации судов на ВВП сброс за борт неочищенных подсланевых нефтесодержащих вод, неочищенных и необеззаражен-

ных сточных вод и мусора запрещен. Исключения, касающиеся сточных вод, указаны в п.4.1.1. Не допускается попадание 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 экосистему водного объекта.

В процессе эксплуатации судна капитан и экипаж судна должны руководствоваться требованиями подраздела 3.3.5 СанПиН 2.5.2-703-98.

2.1.2. Все суда, постоянно или периодически работающие на ВВП России, в том числе суда смешанного (река-море) плавания, поднадзорные Российскому Морскому Регистру Судоходства, и суда под иностранным флагом должны иметь свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором (форма РР-1.8 или РР-1.9), выдаваемое Российским Речным Регистром.

2.1.3. Перед выходом в рейс капитан судна должен удостовериться, что вся запорная арматура судовых систем, через которые может произойти загрязнение водной среды, закрыта и опломбирована в соответствии с требованиями разд.2.2.

2.1.4. Заявка на передачу с судов накопившихся сточных вод, подсланевых нефтесодержащих вод, мусора и пищевых отходов должна быть подана диспетчеру порта или пункта приема загрязнений заблаговременно и получено подтверждение, что загрязнения будут приняты.

2.1.5. 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.

2.1.6. 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.

2.1.7. Операции по бункеровке судна топливом и маслом должны производиться по Инструкции, разработанной для каждого конкретного судна и утвержденной капитаном.

В Инструкции должны быть отражены вопросы предотвращения загрязнения водной среды нефтепродуктами при выполнении бункеровочной операции (п.6.1.2).

2.1.8. Капитан судна, находящегося на акватории порта (у причала, на рейде), должен обеспечить постоянное наблюдение за поверхностью воды вблизи судна. Член экипажа, независимо от должности и

рода занятий, заметивший вблизи от судна плавающие пятна нефтяных загрязнений или мусор, обязан известить об этом вахтенного начальника, а последний должен передать извещение диспетчерской службе порта. При нахождении судна в морском порту сообщение должно быть передано в службу капитана порта.

2.1.9. 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 попадание их в водную среду.

2.1.10. 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.

2.1.11. Конкретные меры по предотвращению загрязнения ВВП по каждому виду загрязнений и при выполнении определенной судовой операции, потенциально опасной с точки зрения загрязнения водной среды, изложены в главах 3-7 настоящего Наставления.

2.2. Требования к пломбированию запорной арматуры

2.2.1. На судне должна быть схема опломбирования запорной арматуры систем откачки за борт подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод, а также других запорных устройств, через которые в водную среду могут быть сброшены вредные вещества.

Схема опломбирования должна быть подписана капитаном судна, заверена судовой печатью и согласована Российским Речным Регистром и представителем регионального Центра Госсанэпиднадзора на транспорте соответственно при освидетельствовании судна и проведении планового надзора по п. 9.1.5.

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

Пломбирование производится пломбиратором ремонтного или отстойного предприятия.

2.2.3. После постановки пломбы должна исключаться возможность вывести запорную арматуру из зафиксированного положения без нарушения пломбы. Также должна исключаться возможность об-

хода пломбы за счет отдачи резьбовых или других соединений на приводе клапана.

2.2.4. Опломбированная запорная арматура должна оставаться в том положении, в какое она была приведена в момент пломбирования, и любые манипуляции с этой арматурой, кроме обусловленных аварийными ситуациями, запрещаются до тех пор, пока на снятие пломб не будет получено разрешение капитана или лица, его заменяющего, с соответствующей записью в вахтенном журнале.

2.2.5. Если изменение рабочего положения запорной арматуры производится не только местным ручным приводом, но и дистанционно, то пломба устанавливается в двух местах: на местном приводе и приводе дистанционного управления.

2.2.6. В случае непреднамеренного случайного срыва пломбы следует немедленно доложить капитану или лицу, его заменяющему. Пломба должна быть восстановлена, а в вахтенном журнале указывается время срыва и время восстановления пломбы.

2.2.7. Если имеющаяся на судне установка для очистки нефтесодержащих вод (станция ОНВ) или установка очистки и обеззараживания сточных вод (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.

2.2.8. В случаях, предусмотренных п.п.2.2.6 и 2.2.7, пломбирование запорной арматуры производится на ближайшем приемном пункте капитаном судна-сборщика загрязнений (судна «ОС») в присутствии капитана или назначенного капитаном ответственного лица.

Пломбирование производится пломбиратором приемного пункта или пломбиратором судна-сборщика.

2.2.9. На ВВП Сибири и Дальнего Востока, где временно, на специально отведенных участках органами государственного надзора разрешен сброс неочищенных сточных вод с судов с количеством людей на борту более 10 человек, снятие пломбы на запорной арматуре производится при входе в участок, где разрешен сброс, а установка пломбы – немедленно по выходе из этого участка.

2.2.10. В случае, предусмотренном п.2.2.9, снятие пломбы при входе в участок, где разрешен сброс и восстановление пломб при выходе их этого участка производится капитаном судна или назначенным им ответственным лицом в присутствии одного из членов экипажа.

Пломбирование в этом случае осуществляется судовым пломбиратором, выдаваемым на каждое конкретное судно по согласованию с региональным Центром Госсанэпиднадзора.

2.2.11. Факты пломбирования запорной арматуры, предусмотренные п.п. 2.2.2, 2.2.8 и 2.2.10, регистрируются 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.

2.2.12. 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.

2.3. Требования к шлангам

2.3.1. Все операции, потенциально опасные с точки зрения загрязнения водной среды: погрузка-выгрузка нефтепродуктов, бункеровка судов топливом и маслом, перекачка подсланевых нефтесодержащих и сточных вод осуществляются с помощью гибких шлангов. Учитывая это, ответственные лица на судах, а также персонал нефтебазы, бункеровочных станций и внесудовых водоохранных технических средств, должны уделять повышенное внимание состоянию шлангов и производить их осмотр перед каждой операцией.

2.3.2. Каждый шланг, поставляемый на судно, бункеровочную базу, нефтебазу, причал и предназначенный для перекачки жидкости, являющейся загрязнителем водной среды, должен быть изготовлен в соответствии с действующим ГОСТом и иметь сертификат завода-изготовителя, содержащий следующие сведения:

– вид жидкости, допускаемой для перекачки по шлангу;

– дата изготовления;

– рабочее давление;

– дата испытаний и пробное давление при этих испытаниях.

На шлангах должна быть нанесена маркировка, содержащая данные, указанные в сертификате. Согласно ПЭБ РРР шланги должны

ежегодно подвергаться гидравлическим испытаниям пробным давлением.

2.3.3. Шланги, поставляемые на суда внутреннего пользования, должны иметь стандартные фланцевые соединения. На судах смешанного плавания шланги должны иметь фланцевые соединения международного образца.

Суда-сборщики и специализированные очистные суда должны быть оснащены переходными устройствами с фланцевыми соединениями международного образца для присоединения шлангов с судов смешанного плавания.

2.3.4. Шланги запрещается изгибать менее, чем на радиус, указанный изготовителем.

2.3.5. Должна быть предусмотрена специальная защита для предотвращения повреждения шланга за счет вибрации, трения об углы на палубе или поручни (прокладки, обводы и т.д.). Необходимо следить, чтобы не произошло защемление шланга между бортом судна и причалом.

2.3.6. Шланги следует подавать и убирать с заглушенными концами. Заглушка отдается над поддонами или другими емкостями, предназначенными для сбора протечек.

2.3.7. Перед присоединением шлангов, подаваемых на судно с причала, бункеров очной станции, 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.

2.3.8. Ответственность за состоянием шлангов в период эксплуатации: за проведение профилактических осмотров, подачу на судно и наблюдение во время работы несет та сторона, которая занимается эксплуатацией шлангов и которой шланг принадлежит.

2.3.9. Капитан судна имеет право отказаться от приема шлангов, подаваемых с нефтебазы, бункербазы, судна-сборщика и т.д., если шланги не имеют соответствующей маркировки (п. 2.3.2.) или, согласно имеющейся маркировке, с момента проведения гидравлических испытаний прошло более 1 года.

3. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОДСЛАНЕВЫМИ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИМИ ВОДАМИ

3.1. Суда, не оборудованные установками очистки нефтесодержащих вод (станциями ОНВ)

3.1.1. 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.

На судах длиной менее 25 м, с суммарной мощностью всех двигателей внутреннего сгорания Менее 220 кВт, судах с динамическим принципом поддержания (СД1 111) и скоростных водоизмещающих судах (СВС) допускается накопление подсланевых нефтесодержащих вод под настилом машинных помещений с последующей сдачей их на внесудовые водоохранные технические средства.

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

1) Сведение до минимума поступления воды через дейдвудные устройства, неплотности соединений трубопроводов, сальников, арматуры и т.п.

2) При обнаружении подтекания топлива или масла и невозможности его немедленного устранения устанавливаются поддоны или другие емкости.

3) Трубы, идущие от воронок и поддонов, установленных под оборудованием, пробными и спускными кранами топливной и масляной систем, периодически не менеё^ одного раза в навигацию очищаются, обеспечивая свободный сток нефтепродуктов в сборную цистерну.

4) Слив топлива и масла из действующих или ремонтируемых машин, механизмов или от продувания систем, в которых может находиться топливо или масло, производится в специально предназначенные стационарные или переносные емкости.

5) Не допускается переполнение 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).

6) На землесосах, под грунтовыми насосами, устанавливаются поддоны, исключающие попадание воды под настил из насосов при их вскрытии.

3.1.3. Судовладелец, в соответствии с п.2.1.3 ПЭБ РРР должен выполнить расчет автономности плавания (АП) по подсланевым нефтесодержащим водам по Методике, приведенной в Приложении 2 к ПЭБ РРР. Расчетное значение АПнв сопоставляется с ЭХВП – экологической характеристикой водного пути (п. 1.2.30). Значение АПнв должно быть больше или равно ЭХВП.

3.1.4. На суда, оборудованные в соответствии с ПЭБ РРР и имеющие расчеты АПнв, РРР выдается (подтверждается) «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» – формы РР-1.8 или РР-1.9.

3.1.5. На системе выпуска за борт неочищенных подсланевых нефтесодержащих вод запорная арматура должна быть опломбирована. Пломбирование производится с учетом требований разд.2.2.

3.1.6. Заявка на передачу подсланевых нефтесодержащих вод в приемном пункте, швартовка к судну-сборщику или специализированному очистному судну, операции со шлангами должны производиться в соответствии с требованиями разд.2.1 и 2.3.

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

3.1.8. Все операции по передаче подсланевых нефтесодержащих вод в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы согласно п. 1.5.2.

3.1.9. Судну, сдавшему подсланевые нефтесодержащие воды на внесудовое водоохранное техническое средство, последним выдается справка. В справке указывается дата, время передачи и количество преданных подсланевых вод. Справка о сдаче подсланевых нефтесодержащих вод хранится на судне до следующей навигации и предъявляется органам государственного надзора по их требованию.

3.2. Суда, оборудованные установками очистки нефтесодержащих вод (станциями ОНВ)

3.2.1. На судах, оборудованных станциями ОНВ, должны быть выполнены мероприятия, уменьшающие количество скапливающихся нефтесодержащих вод и снижающих в них концентрацию нефтепродуктов, указанные в п. 3.1.2.

3.2.2. Выпуск очищенных нефтесодержащих вод на ВВП допускается, если станции ОНВ обеспечивает глубину очистки, соответствующую нормативам, указанным в таблице 3.1.

На судне должно быть «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» – форма РР-1.8. На судах смешанного (река-море) плавания, выполняющих рейсы в международных водах с заходом в иностранные порты, установка для очистки нефтесодержащих вод (станция ОНВ) должна также иметь «Свидетельство о типовом испытании (одобрении)» Российского Морского Регистра Судоходства.

3.2.3. 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 комсостава судна. Ответственное лицо должно, согласно Инструкции по эксплуатации, периодически проверять технические параметры работы станции ОНВ.

Таблица 3.1

Нормативные значения очистки нефтесодержащих вод, которые должны быть обеспечены на судах внутреннего и смешанного плавания, работающих на ВВП

Нормируемый показатель	Станции ОНВ на пассажирских, транспортных судах и техническом флоте		Станции ОНВ на специализированных очистных судах
	Станции ОНВ, установленные до 30.06.97 г.	Станции ОНВ, установленные после 1.07.97г.	
Концентрация нефтепродуктов, мг/л	10,0	8,0	5,0

3.2.4. Для подтверждения эффективности работы станций ОНВ на эксплуатируемых судах один раз в навигацию (год), в порядке проведения государственного планового надзора (п.9.1.5), отбирается проба очищенной воды и сдается на анализ в аттестованную лабораторию.

Если по результатам анализа концентрация нефтепродуктов в очищенной воде превышает нормативную, указанную в табл.3.1, экипаж должен провести наладочные работы и вновь сдать пробу на анализ, которая также является плановой. При повторном неудовлетвори-

тельном 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 с выполнением требований разд. 3.1.

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

3.2.6. Нефтепродукты, образующиеся в процессе очистки нефтесодержащих вод, вместе с отходами от сепарации топлива и масла накапливаются в специальной цистерне и, по возможности, сжигаются в судовом котле, печи-инсинераторе или сдаются на внесудовые водоохранные технические средства.

4. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ

4.1. Суда, не оборудованные установками очистки и обеззараживания сточных вод (станциями ООСВ)

4.1.1. 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 согласно требованиям, приведенным в подразделе 2.2. Допускается незалповый выпуск за борт необработанных сточных вод вне зон санитарной охраны источников централизованного водоснабжения:

– с судов, с количеством людей на борту не более 10 человек, при скорости движения судна не менее 7 км/ч;

– с судов с динамическим принципом поддержания (СДПП) и скоростных водоизмещающих судов (СВС) с суточным накоплением сточных вод до 1м^3 при скорости движения не менее 25 км/ч. На судах с количеством людей на борту не более 10 человек на СДПП и СВС запорная арматура на трубопроводах, через которые осуществляется выпуск сточных вод, не пломбируется, а ответственность за соблюдение перечисленных выше условий выпуска возлагается на капитана судна,

Примечание. Государственные региональные Центры Госсанэпиднадзора Минздрава России и территориальные органы Госкомэкологии России в случае ухудшения экологической ситуации на контролируемых ими ВВП могут уменьшить разрешенное количество людей

на борту судов, которым разрешен выпуск неочищенных сточных вод, а при наличии эпидемической опасности – полностью запретить выпуск неочищенных сточных вод.

4.1.2. Для каждого судна с количеством людей на борту более 10 человек судовладелец, в соответствии с п. 3.1.3 ПЭБ РРР должен выполнить расчет автономности плавания (АП) по сточным водам по Методике, приведенной в Приложении 2 к ПЭБ РРР. Расчетное значение АПсв сопоставляется с ЭХВП – экологической характеристикой водного пути (п. 1.2.30). Значение АПсв должно быть больше или равноЭХВП.

4.1.3. В отдельных случаях, когда АПсв, рассчитанная на основании удельных значений накопления сточных вод, приведенных в Приложении 2 к ПЭБ РР, 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 СанПиН 2.5.2-703-98) 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.

4.1.4. На суда, оборудованные в соответствии с ПЭБ РРР и имеющие расчеты АПсв Российским Речным Регистром, выдается (подтверждается) «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» – формы РР-1.8 или РР-1.9.

4.1.5. Срок хранения сточных вод в сборных цистернах, согласно СанПиН 2.5.2.-738-98, установлен 6 суток. Если дислокация приёмных пунктов требует более длительного хранения сточных вод и расчетная автономность плавания (п. 4.1.3.) 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, установленный в нижней части цистерны.

4.1.6. Заявка на передачу сточных вод в приемном пункте, швартовка судна к причалу, специализированному очистному судну или судну-сборщику и операции со шлангами должны производиться в соответствии с требованиями разд. 2.1 и 2.3.

4.1.7. 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.

4.1.8. Все операции по передаче сточных вод в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы согласно п. 1.5.2.

4.1.9. Судну, сдавшему сточные воды на внесудовое водоохранное техническое средство, последним выдается справка. В справке указывается дата, время передачи и количество переданных сточных вод. Справка о сдаче сточных вод хранится на судне до следующей навигации и предъявляется органам государственного надзора по их требованию.

4.2. Суда, оборудованные установками по очистке и обеззараживанию сточных вод (станциями ООСВ)

4.2.1. Выпуск очищенных и обеззараженных сточных вод на ВВП допускается, если станция ООСВ обеспечивает глубину очистки и обеззараживания, соответствующую нормативным значениям, указанным в таблице 4.1.

На судах должно быть «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» РРР – форма РР-1.8. На судах смешанного (река-море) плавания, совершающих рейсы в международных водах с заходом в иностранные порты, установка очистки и обеззараживания сточных вод (станция ООСВ) должна также иметь «Свидетельство о типовом испытании (одобрении)» Российского Морского Регистра Судоходства.

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

Таблица 4.1

Нормативные значения очистки и обеззараживания сточных вод, которые должны быть обеспечены на судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания, работающих на ВВП

Нормируемые показатели	Станции ООСВ на судах пассажирского, транспортного и технического флота		Станции ООСВ на специализированных очистных судах	
	Станции ООСВ, установленные до 30.06.97 г.	Станций ООСВ, установленные после 01.07 .97 г.	Станции ООСВ, установленные до 30.06.97 г.	Станции ООСВ, установленные после 01.07.97 г.
Взвешенные вещества, МГ/Л	не более 50	не более 40	не более 40	не более 30

БПК5, мг/л	не более 50	не более 40	не более 40	не более 30
Коли-индекс	не более 1000	не более 1000	не более 1000	не более 1000
Остаточный хлор (при обеззараживании хлором)	1,5-3,0	1,5-3,0	1,5-3,0	1,5-3,0

4.2.3. 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 времени наладки или ремонта сточная вода должна накапливаться в сборной цистерне. Для этого случая следует при необходимости сократить водопотребление на судне, закрыв временно души, бани, прачечные.

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

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

4.2.6. В порядке государственного планового надзора (п. 9.1.5) на судах, работающих на ВВП и оборудованных станциями ООСВ, должны отбираться и анализироваться в аттестованной лаборатории пробы очищенной и обеззараженной воды:

– на пассажирских судах с пассажировместимостью более 250 чел, – 2 пробы за навигацию (год);

– на остальных судах –1 проба за навигацию (год).

Если отобранная при плановом надзоре проба дает неудовлетворительный результат, экипаж проводит дополнительные наладочные работы и вновь сдает пробу на анализ, которая также является плановой. В случае повторного неудовлетворительного результата региональный Центр Санэпиднадзора может запретить работу станции ООСВ. Судно в этом случае должно сдавать сточные воды на внесудовые водоохранные технические средства, с выполнением требований раздела 4.1.

4.2.7. При стоянке судов в акватории порта выпуск очищенных сточных вод после станции ООСВ должен быть, по возможности,

ограничен, а при ухудшении экологического состояния водного объекта, по требованию территориальных органов государственного надзора, выпуск может быть запрещен.

5. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ

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

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

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

5.1.3. Баки-контейнеры для сбора мусора и пищевых отходов должны быть окрашены антикоррозийной краской, иметь плотно закрывающиеся крышки, быть удобными для транспортировки н выгрузки, а также для очистки и дезинфекции.

5.1.4. На судах длиной менее 25 м, с суммарной мощностью двигателей внутреннего сгорания менее 220 кВт, а также на СДПП и СВС допускается – вместо баков-контейнеров для сбора мусора применять плотные полиэтиленовые мешки одноразового пользования.

5.1.5. Для каждого судна необходимо выполнить расчет автономности плавания по мусору (АПм) в соответствии с Методикой, приведенной в Приложении 2 к ПЭБ РРР. АПм должна быть не менее автономности плавания по сточным водам (АПсв).

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

5.1.6. На суда, оборудованные в соответствии с ПЭБ РРР и имеющие расчеты АПм, Российским Речным Регистром выдается (подтверждается) «Свидетельство по предотвращению загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» – формы РР-1.8 или РР-1.9.

5.1.7. Заявка на передачу мусора и пищевых отходов на внесудовые водоохранные технические средства подается, как правило, одновременно с заявкой о передаче сточных вод согласно п.2.1.3.

5.1.8. Все операции по передаче мусора и пищевых отходов в пунктах приема загрязнений должны быть зафиксированы согласно п. 1.5.2.

5.1.9. Судну, сдавшему мусор и пищевые отходы на внесудовое водоохранное техническое средство, последним выдается справка. В справке указывается дата, время передачи и суммарное количество мусора и пищевых отходов. Справка о сдаче мусора и пищевых отходов хранится на судах до следующей навигации и предъявляется органам государственного надзора по их требованию.

5.1.10. 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.

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

5.2.1. Мусор и пищевые отходы, образующиеся на судне, должны собираться и складироваться также, как указано в п.п. 5.1.1-5.1.3.

Негорючий мусор: металл, стекло и т.п. должны складироваться отдельно.

5.2.2. Печь-инсинератор, установленная на судне внутреннего и смешанного плавания, должна соответствовать техническим условиям (ТУ), согласованным с органами государственного и технического надзора, сжигать горючий мусор, пищевые отходы, нефтепродукты, образующиеся при очистке нефтесодержащих вод и сепарации топлива, масла, а также шлам, выделенный при очистке сточных вод. На судах смешанного плавания, выполняющих рейсы в международных водах с заходом в иностранные порты, печь-инсинератор должна иметь «Свидетельство о типовом испытании (одобрении)» Российского Морского Регистра Судоходства.

5.2.3. На крупных пассажирских судах могут быть установлены согласованные с органами технического надзора устройства для обработки мусора – прессы, измельчители, позволяющие уменьшать объем мусора.

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

5.2.5. 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 и работать в режиме, определенном ТУ.

5.2.6. Операции по сжиганию мусора и других отходов фиксируются: на судах внутреннего плавания – в вахтенном журнале; на судах смешанного плавания – в «Журнале операций с мусором».

5.2.7. Контроль за техническим состоянием печи-инсинератора должен быть возложен распоряжением капитана на ответственное лицо из числа комсостава.

5.2.8. После сжигания горючего мусора и пищевых отходов баки-контейнеры должны быть промыты и продезинфицированы, как указано в п.5.1.10.

6. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ПРИ БУНКЕРОВКЕ СУДОВ

6.1. Подготовительные работы

6.1.1. Бункеровка должна производиться под руководством ответственного лица, назначенного распоряжением капитана. Это лицо несет персональную ответственность за проведение бункеровочной операции, в том числе за выполнение мероприятий по предотвращению загрязнения нефтепродуктами водной среды.

6.1.2. В Инструкции по бункеровке, утвержденной капитаном (п.2.1.7), должны содержаться следующие основные сведения:

1) Схема трубопроводов с указанием арматуры, приборов, вентиляционных, газоотводных, переливных труб и т.д. На схеме должно быть указано расположение клапанов (задвижек) для экстренного прекращения подачи топлива (масла) и порядок действия при их использовании.

2) Обязанности лица, ответственного за бункеровку, а также вахтенных членов экипажа, привлекаемых к проведению бункеровочной операции.

3) Порядок подготовки систем и устройств судна к бункеровке с учетом мероприятий по предотвращению загрязнения водной среды.

4) Производительность бункеровки и рабочее давление в шлангах.

5) Последовательность операций при проведении бункеровки.

6) Требование по оповещению диспетчерского пункта ближайшего порта и контролирующих органов о загрязнении нефтепродуктами водной среды во время бункеровки.

7) Порядок применения средств по локализации разлива нефтепродуктов.

6.1.3. 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:

1) Проверить количество топлива (масла) в цистернах и уточнить, сколько топлива (масла) должно быть принято при бункеровке.

2) Уточнить последовательность заполнения цистерн, проверить исправность сигнальных устройств, переливных, воздушных и мерительных труб.

3) Убедиться в наличии поддонов, которые должны быть установлены в местах присоединения шлангов, под арматурой и вокруг воздушных труб.

4) Проверить, закрыты ли все палубные шпигаты, через которые нефтепродукты могут попасть в воду.

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

6.1.5. 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.

6.1.6. Швартовка судна к бункеровочной станции, подача4» и присоединение шлангов, проверка последних и установка поддонов должны быть выполнены в соответствии с требованиями разд.2.1 и 2.3.

6.2. Проведение бункеровки

6.2.1. Бункеровка должна осуществляться с производительностью и давлением, указанными в Инструкции (п.6.1.2).

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

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

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

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

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

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

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

6.2.9. При перекачке топлива из одной цистерны в другую в пределах судна, или из запасной цистерны в расходную, необходимо убедиться, 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.

7. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ПРИ ОПЕРАЦИЯХ НА ТАНКЕРАХ

7.1. Общие требования и ответственные лица

7.1.1. При проведении грузовых, балластных и др. операций на танкерах могут возникнуть нештатные ситуации, при которых возможно загрязнение водной среды нефтепродуктами. В связи с этим на борту каждого танкера должны быть документы, позволяющие быстро оценивать складывающуюся обстановку, принимать правильные решения и осуществлять наиболее целесообразные действия. Такими документами, которые утверждает судовладелец, являются следующие:

1) Инструкция по грузовым операциям с указанием обязанностей участвующих в них членов экипажа.

2) Инструкция по выполнению балластных операций.

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

7.1.2. На каждом танкере распоряжением капитана должно быть назначено ответственное лицо из числа комсостава за проведение грузовых и балластных операций.

7.1.3. Ответственное лицо, указанное в п. 7.1.2, 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.

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

7.1.5. Готовность танкера, его механизмов и систем к проведению грузовых и балластных операций должна каждый раз проверяться ответственным лицом, указанным в п.7.1.2, и эти операции могут быть начаты только по его указанию.

7.1.6. 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.

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

О произведенном сбросе и принятых мерах вахтенный начальник обязан сделать запись: на судах внутреннего плавания – в вахтенном журнале, на судах смешанного плавания – в Журнале нефтяных операций (ЖНО), ч.II «Грузовые и балластные операции».

7.1.8. Требования по подготовке и проведению грузовых операций, обеспечивающих предотвращение загрязнения ВВП нефтепродуктами, изложенные в разд.7.2 и 7.3 относятся также к наливным баржам, обслуживаемым командами и работающим без команд.

На наливных баржах с командами ответственность за подготовку и проведение грузовых операций несет шкипер. На наливных баржах, работающих без команд, ответственность несет один из членов комсостава, назначенный капитаном буксира-толкача, к которому прикреплена баржа.

7.2. Балластные операции

7.2.1. На судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания, согласно ПЭБ РРР, использование грузовых танков и топливных цистерн в качестве балластных не допускается. Балластная вода, принимаемая этими судами при порожнем переходу в отсеки, изолированные от грузовых танков и топливных цистерн, является изолированным балластом, который может быть слит в любом районе ВВП, если не имеется специального запрета территориальных органов государственного надзора.

Примечание. Если на судне смешанного плавания изолированный балласт представляет собой морскую соленую воду, то при входе судна во ^внутренние пресноводные объекты, по требованию органов государственного надзора, изложенному в специальном предписании, изолированный балласт должен быть заменен на пресную воду.

7.2.2. За герметичность переборок балластных отсеков необходим постоянный контроль. В случае обнаружения следов нефтепродуктов в воде, откачиваемой из балластных отсеков, откачка балласта должна быть прекращена до выяснения причины и ее устранения.

7.2.3. Балластные операции на танкере производятся по указанию ответственного лица, указанного в п.7.1.2, под непосредственным руководством вахтенного начальника.

7.2.4. 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.

7.2.5. Прием и слив изолированного балласта во время грузовых операций у причала нефтебазы должен быть согласован с ответственным лицом нефтебазы.

7.3. Подготовка к грузовым операциям

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

7.3.2. В плане должны быть отражены следующие основные положения:

1) Последовательность проведения работы.

2) Четкая установка сигналов и команд между ответственными лицами на танкере и нефтебазе.

3) Количество и характеристику груза, который будет погружен или выгружен.

4) Максимальная и минимальная осадка судна в ходе выполнения погрузки или выгрузки.

5) Максимальное давление в грузовой магистрали, при котором будет производиться подача нефтепродукта.

6) Количество груза, которое поступит на судно за время, необходимое для закрытия задвижек на нефтебазе.

7) Закрытие пробками (заглушками) всех палубных шпигатов, через которые нефтепродукты могут попасть в водную среду.

8) Проверка исправности шлангов, наличия прокладок, оттяжек и т.п.

9) Наличие поддонов, достаточность их количества и объема.

10) Наличие впитывающих материалов, совков, ведер на случай сбора нефтепродуктов, пролитых на палубу.

11) Готовность грузового и зачистного трубопроводов, газоотводной системы и устройств замера уровня груза в танке.

12) Заглушение неиспользуемых при грузовых операциях патрубков палубного грузового и зачистного трубопроводов.

13) Достаточность освещения рабочей зоны в темное время суток для наблюдения за грузовыми операциями.

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

7.3.3. Швартовка танкера к причалу-нефтебазы должна быть произведена с учетом требований, записанных в разд.2.1.

7.3.4. Подача шлангов на танкер, их соединение с грузовым трубопроводом должна быть выполнена с учетом требования разд.2.3.

7.3.5. Лицо, ответственное за грузовые операции на танкере (п.7.1.2), совместно с ответственным дежурным нефтебазы должны проверить выполнение каждого пункта плана проведения грузовых операций (п.7.3.2). О выполнении всех подготовительных операций ответственное лицо (или вахтенный начальник, которому поручена подготовка к грузовым операциям) делает запись согласно п. 1.5.4.

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

7.4. Проведение грузовых операций

7.4.1. В период грузовых операций (погрузки или выгрузки) на палубе танкера должно быть не менее 3-х человек; на несамоходном наливном судне – 2 человека.

7.4.2. Начало погрузки или выгрузки должно производиться при сниженной производительности, которая регулируется при погрузке задвижками на трубопроводе нефтебазы, а при выгрузке – задвижками на грузовом трубопроводе танкера.

После проверки состояния всех соединений и отсутствии протечек, производительность увеличивается до максимальной с достижением установленного давления (п. 7.3.2.5).

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

1) 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.

2) Отсутствие протечек нефтепродукта через отверстия для слива забортной воды.

3) Отсутствие протечек в насосное отделение или танки, не подлежащие загрузке.

4) Давление в грузовых трубопроводах и, соответственно, в шлангах.

5) Состояние шлангов, отсутствие на них вздутий и других признаков повреждения.

6) Заполнение или остаток груза в танках и количество погруженного или выгруженного нефтепродукта. Последнее сверяется с данными нефтебазы.

7) Надежность швартовки танкера с учетом изменения осадки при погрузке или выгрузке.

8) Систему связи танкера с нефтебазой.

7.4.4. При смене загруженных 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.

7.4.5. Через 5-10 минут после окончания загрузки танка следует повторно замерить уровень груза в нем, чтобы убедиться, что клинкеты закрыты, обжаты и груз в танк не поступает.

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

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

7.4.8. 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.

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

7.4.10. 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.

7.4.11. 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 следует 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.

7.4.12. После окончания погрузки или выгрузки, перед отсоединением шлангов, необходимо убедиться, 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.

7.4.13. 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.

7.4.14. При завершении грузовой операции должна быть произведена приборка. Пролитый на палубе нефтепродукт должен быть собран с помощью впитывающих материалов. Смывать нефтяные пятна водой за борт категорически запрещено.

7.4.15. При прибытии под разгрузку технически неисправного танкера и при угрозе во время грузовых операций аварийного раз-

вила нефтепродуктов на танкере должна быть создана комиссия в составе представителя нефтебазы, принимающей нефтепродукт, судовладельца и капитана судна.

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

7.5. Зачистка танкеров

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

7.5.2. При зачистке аварийных танкеров персонал зачистной станции и экипаж самого танкера принимают необходимые меры, исключающие разлив нефтепродуктов. Должны быть приведены в готовность, а в обоснованных случаях – установлены технические средства локализации и сбора нефтепродуктов.

7.5.3. 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 утилизации.

7.5.4 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.

7.5.5. 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 судовладельцем.

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.

7.6. Дополнительные мероприятия при операциях с жидкими вредными веществами, перевозимыми наливом

7.6.1. Жидкие вредные химические вещества, не являющиеся нефтепродуктами, разрешается перевозить по ВВП наливом только в специализированных танкерах-химовозах.

7.6.2. Перед началом погрузки капитан танкера-химовоза должен иметь полную информацию о вредном веществе, подлежащем перевозке в качестве груза наливом: название, плотность, температура вспышки, пределы взрывоопасности, а также категория опасности вещества для здоровья людей и экосистемы водного объекта. Категория опасности должна быть приведена со ссылкой на нормативный документ, из которого взяты сведения.

7.6.3. В случаях, когда в связи со специфическими свойствами груза необходимо применение особо устойчивых к воздействию перекачиваемых вредных веществ шлангов, прокладочных материалов, а также, если требуются особые технологические приемы погрузки и выгрузки, применение 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 порту, осуществляющему грузовые операции, и капитану танкера-химовоза. Капитан до начала грузовых операций должен ознакомить с Инструкциями экипаж танкера-химовоза, обратив особое внимание на меры по предотвращению загрязнения водной среды.

7.6.4. Подготовка танкера-химовоза к грузовым операциям в части, касающейся предотвращения разливов вредного вещества на палубу и за борт: швартовка, присоединение и отсоединение шлангов, проведение балластных и грузовых операций, должна производиться в соответствии с требованиями разд. 2.1, 2.3, 7.1, 7.2, 7.3 и 7.4 применительно к танкерам-химовозам.

7.6.5. Погрузка вредного вещества производится по технологической карте, в которой должно быть указано, по каким магистралям будет приниматься груз, последовательность открытия и закрытия клапанов на грузовом трубопроводе, какие пустоты необходимо оставить в грузовых танках. В технологической карте должны быть предусмотрены 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.

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

7.6.7. Мероприятия по предотвращению загрязнения водной среды во время выгрузки вредного вещества из танкера-химовоза аналогичны мероприятиям, проводимым при выгрузке нефтепродуктов из танкера, и поэтому их следует проводить в, соответствии с требованиями, изложенными в разд. 7.4.

7.6.8. Сброс вредных веществ в ВВП повсеместно запрещен, поэтому при проведении зачистных работ на танкере-химовозе промывные воды должны сдаваться на береговые сооружения, которые должны быть у грузополучателя.

8. ДЕЙСТВИЕ ЭКИПАЖА ПРИ ЗАГРЯЗНЕНИИ ВОДНЫХ ПУТЕЙ НЕФТЕПРОДУКТАМИ И ДРУГИМИ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ

8.1. Требования к подготовке экипажа

8.1.1. Каждое судно, транспортирующее нефтепродукты, представляет собой потенциальную опасность загрязнения водной среды этим грузом.

Судовладелец должен обеспечить специальное обучение экипажей, направляемых на танкеры, о чем указывается в направлении отдела кадров или другого подразделения судовладельца, занимающегося подготовкой и комплектацией плавающего состава.

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

8.1.3. Комсостав судна, ответственный за состояние отдельных видов оборудования и систем, должен постоянно инструктировать и проверять знания рядового состава по вопросам эксплуатации оборудования и систем, находящихся в его ведении.

8.1.4. 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, а также способы борьбы с разливами нефтепродуктов.

8.1.5. 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.

8.2. Сообщение о загрязнениях водной среды

8.2.1. О попадании в водную среду нефтепродуктов при проведении грузовой операции, бункеровке, передаче загрязнений в приемном пункте сообщение передается диспетчеру порта, в котором производится операция, и судовладельцу.

В сообщении указывается следующее:

1) Название судна, порт приписки, судовладелец.

2) Причина попадания в водную среду нефтепродукта и его ориентировочное количество.

3) О принятых мерах по локализации разлива и необходимой помощи по его ликвидации.

8.2.2. В случае аварии, которая произошла в рейсе и привела к попаданию в водную среду нефтепродукта, в диспетчерский пункт ГБУВ-ПиС бассейна, в котором находится судно, и судовладельцу капитаном должно быть передано сообщение следующего содержания:

1) Название судна, порт приписки, судовладелец.

2) Место, время и причина попадания в водную среду нефтепродукта или другого вредного груза.

3) Количество (ориентировочное) нефтепродукта или другого вредного груза, его характеристика.

4) Гидрометеорологические условия в районе, где произошла авария, сила и направление ветра, волнение, видимость, скорость течения, v,

5) Принятые меры по локализации загрязнения и необходимая помощь по его ликвидации.

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

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

8.3. Действие экипажа при аварии, сопровождающейся загрязнением водной среды

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

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

1) Перекачать груз из поврежденного танка (цистерны) в свободные или не полностью залитые танки (цистерны).

2) Подвести пластырь и заделать пробоину.

3) Перекрыть трубопроводы, связанные с поврежденным танком (цистерной).

4) Перекачать груз из поврежденного танка (цистерны) на другое судно.

8.3.3. 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.

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

8.3.5. 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, которая в сухогрузном трюме нефтерудовоза будет иметь большие размеры.

8.3.6. 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.

8.3.7. На танкерах грузоподъемностью более 3000 тонн, на которых в соответствии с ПЭБ РРР должен быть комплект по локализации аварийных разливов нефти, одновременно с мероприятиями по уменьшению сброса должно быть установлено боковое ограждение и вылитый груз собран с помощью сорбента.

8.3.8. Капитан судна, допустившего аварийный или иной разлив нефтепродуктов, при невозможности его локализации и ликвидации собственными силами должен вызвать через диспетчерский пункт ГБУВПиС оперативную группу, передать сообщение о происшествии судовладельцу, обеспечить участие экипажа в работе по ликвидации

разлива и оставаться на месте до завершения работ по ликвидации последствий разлива и проведения расследования.

8.3.9. Судовладелец, получивший сообщение о загрязнении водной среды нефтепродуктами, должен направить на место происшествия своего представителя для организации ликвидации последствий разлива и участия в расследовании его причины. Выполнение функций своего представителя судовладелец может поручить капитану.

8.3.10. Расследование причин аварийного разлива нефтепродуктов производят органы государственного надзора с привлечением необходимых специалистов.

Представитель судовладельца и капитан судна, допустившего разлив нефтепродуктов, должны оказывать всемерную помощь при расследовании причин разлива.

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

9. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР ЗА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВВП ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

9.1. Виды государственного надзора

9.1.1. Государственный надзор за предотвращением загрязнений ВВП при эксплуатации судов внутреннего и смешанного плавания осуществляют региональные Центры Госсанэпиднадзора на транспорте Минздрава России, территориальные органы Госкомэкологии России и территориальные органы МПР России в соответствии с Законом РСФСР «Об охране окружающей природной среды» от 19.12.1991 г.

9.1.2. Региональные Центры Госсанэпиднадзора на транспорте руководствуются также Законом Российской Федерации «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», «Положением о Государственной санитарно-эпидемиологической службе Российской Федерации» и указаниями разд.4 СанПиН 2.5.2-703-98 «Суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания».

9.1.3. Государственный надзор при эксплуатации судов может быть плановым и неплановым.

9.1.4. **Плановый надзор** проводится региональными Центрами Госсанэпиднадзора на транспорте одновременно с плановым текущим санитарным контролем, предусмотренным СанПиН 2.5.2-703-98. На судах внутреннего плавания плановый надзор производится один раз в год при сдаче судна в эксплуатацию после зимнего отстоя или ремонта, а на судах смешанного (река-море) плавания, работающих круглогодично, – один раз в 2 года. Сроки проведения планового надзора судовладелец согласовывает с региональным Центром Госсанэпиднадзора на транспорте.

9.1.5. **Неплановый надзор** может проводиться в установленном порядке всеми государственными надзорными органами, указанными в п.9.1.1 на ходу судна (в рейсе), при стоянке у причала, на рейде без предварительного согласования с судовладельцами и капитанами судов и включает следующие виды:

1) Выборочный контроль отдельных судов для проверки выполнения экипажем требований по предотвращению загрязнения водной среды.

2) Проверка эффективности работы судового водоохранного оборудования (станций ОНВ, станций ООСВ, печей-инсинераторов) с отбором и без отбора проб обработанной подсланевой нефтесодержащей и сточной воды.

3) Контроль судов при наличии подозрения о загрязнении судном водной среды.

4) Контроль судов по другим причинам, связанным с экологической ситуацией и санитарно-эпидемиологической обстановкой на ВВП, контролируемых региональными и территориальными органами Государственного надзора.

9.1.6. Если при неплановом надзоре, проводимом согласно п.9.1.6, обнаружены нарушения, допущенные по вине администрации судна, и капитану выдано предписание об их ликвидации в установленные сроки, то последующая проверка выполнения предписания, включая анализы проб сточной и подсланевой нефтесодержащей воды, считается плановым надзором.

9.1.7. Плановый надзор проводится за счет судовладельца. Неплановый надзор проводится за счет средств госбюджета, выделяемых контролирующим органам.

9.2. Плановый надзор

9.2.1. К моменту прибытия на судно представителя регионального Центра Госсанэпиднадзора на транспорте для проведения планового надзора на судне должны быть закончены ремонтные работы, эки-

паж укомплектован, системы и оборудование, предотвращающие загрязнение водной среды, должны находиться в рабочем состоянии.

9.2.2. Капитан судна или его старший помощник (1-й штурман) до начала обследования наряду с документами, указанными в СанПиН 2.5.2-703-98, предъявляет представителю регионального Центра Госсанэпиднадзора на транспорте следующее:

1) «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» – форма РР-1.8 или РР-1.9.

2) Схему пломбирования 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 (последнее – на нефтяных танкерах и танкерах-химовозах).

3) Запись в вахтенном журнале о пломбировании запорной арматуры, произведенном перед выходом в навигацию.

4) Журнал СД-36 – на судах внутреннего плавания и Журнал нефтяных операций ч.1, Журнал операций со сточными водами, Журнал операций с мусором – на судах смешанного плавания.

5) Копии протоколов анализов проб очищенной подсланевой нефтесодержащей воды и очищенной и обеззараженной сточной воды после станций ОНВ и ООСВ (при наличии на судне станций ОРВ и ООСВ).

9.2.3. В соответствии с СанПиН 2.5.2-703-98 при проведении планового надзора представитель территориального Центра Госсанэпиднадзора проверяет следующее:

1) Документы, указанные в п. 10.2.2.

2) Наличие и состояние пломб на арматуре, через которую неочищенные нефтесодержащие воды и точные воды могут быть выпущены в водный объект.

3) Наличие необходимого количества контейнеров (баков) для сухого мусора и пищевых отходов.

4) Состояние станции ООСВ путем наблюдения за ее работой по штатным приборам. При наличии на судне сточных вод отбирается проба очищенной и обеззараженной воды и передается на анализ в аттестованную лабораторию. Если во время проведения планового надзора в сборной цистерне нет сточных вод (при проведении контроля перед сдачей судна в эксплуатацию), станция ООСВ должна работать на забортной воде, а отбор проб переносится на последующий период.

5) Состояние станции ОНВ путем наблюдения за ее работой по штатным приборам. При наличии в сборной цистерне подсланевых нефтесодержащих вод отбирается проба очищенной воды и передается на анализ в аттестованную лабораторию.

Если во время проведения контроля в сборной цистерне нет нефтесодержащих вод (проведение контроля при сдаче судна в эксплуатацию), отбор пробы переносится на последующий период.

6) Состояние печи-инсинератора путем ее включения и наблюдения за работой по штатным приборам.

9.2.4. По результатам планового надзора делается запись в «Акте текущего санитарного контроля» или составляется отдельный «Акт планового надзора за предотвращением загрязнения ВВП».

Указанные Акты составляются в двух экземплярах. Один хранится на судне до следующего планового надзора, второй – в региональном Центре Госсанэпиднадзора на транспорте, осуществляющем плановый надзор.

9.3. Неплановый надзор

9.3.1. Выборочному обследованию отдельных судов для проверки выполнения требований по предотвращению загрязнения водной среды могут подвергаться суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания при их работе на ВВП, причем региональные и территориальные органы государственного надзора в пределах своей компетенции и в установленном законодательством Российской Федерации порядке могут обследовать любое судно, находящееся в контролируемом ими бассейне, независимо от порта приписки и места нахождения судовладельца.

9.3.2. Капитан судна или его старший помощник (1-й штурман) обязан предъявить представителю государственного контролирующего органа документы, указанные в п.9.2.2. После проверки документов представитель контролирующего органа определяет перечень и объем работ при дальнейшем обследовании. В отдельных случаях можно ограничиться проверкой документов или провести все или часть работ, указанных в п. 9.2.3.

9.3.3. По результатам выборочного обследования делается запись в Санитарном журнале судна или составляется «Акт непланового надзора за предотвращением загрязнения ВВП», копия которого остается на судне.

9.3.4. При проверке эффективности судового водоохранного оборудования контроль заключается в обследовании системы очистки подсланевой нефтесодержащей воды (включая станцию ОНВ), и (или) системы очистки сточной воды (включая станцию ООСВ).

Если при обследовании систем очистки не обнаружены видимые недостатки и показания штатных приборов находятся в пределах паспортных значений, может производиться отбор проб очищенной и обеззараженной воды после станции ООСВ или очищенной воды по-

сле станции ОНВ. Пробы направляются на анализ в аттестованную лабораторию.

9.3.5. При наличии подозрения о загрязнении судном водной среды представители государственных органов могут потребовать от капитана предъявления всех или части документов, указанных в п.9.2.2, а также письменного объяснения обстоятельств, по которым возникло подозрение о загрязнении водной среды именно этим судном.

Производится проверка опломбирования запорной арматуры на трубопроводе сточных вод и подсланевых нефтесодержащих вод, идущих за борт, а также записи о пломбировании в вахтенном журнале. При необходимости проводится опрос членов экипажа и другие действия, позволяющие подтвердить или отказаться от обвинения судна в загрязнении водной среды.

По результатам обследования составляется Акт, подписываемый представителем органа государственного надзора и капитаном. Если капитан не согласен с выводами представителя органа государственного надзора, он записывает свое несогласие с конкретными положениями Акта и после этого ставит свою подпись. Копия Акта должна быть оставлена на судне.

10. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВВП ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

10.1. Контроль перед началом навигации

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

10.1.2. Перед началом навигации, в порядке проведения производственного контроля, судовладелец обязан проверить следующее:

1) 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).

2) Подготовку судна, судового водоохранного оборудования, а также судовой документации.

3) Своевременное ежегодное предъявление судна Российскому Речному Регистру для получения «Свидетельства о предотвращении

загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» (форма РР-1.8 или РР-1.9).

4) Своевременное заключение договора с региональными Центрами Госсанэпиднадзора на транспорте о проведении планового надзора.

5) Подготовку судна к проведению ежегодного (на судах смешанного плавания, работающих круглогодично, - один раз в два года) планового надзора.

10.2. Контроль в течение навигации

10.2.1. В течение навигации производственный контроль за проведением технических и организационных мероприятий по предотвращению загрязнения ВВП осуществляет судовладелец и капитан судна.

10.2.2. Судовладелец при периодическом посещении судна, а капитан постоянно должны проверять следующее:

1) Наличие и порядок ведения судовой документации по предотвращению загрязнения водной среды.

2) Наличие и состояние пломб на запорной арматуре согласно схеме опломбирования.

3) Выполнение графиков осмотров и ремонтов оборудования, отказ которого может привести к загрязнению водной среды.

4) При отсутствии на судне водоохранных технических средств – наличие справок о сдаче подсланевых нефтесодержащих вод, сточных вод, мусора.

5) 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; наличие реагентов, ЗИП и расходные материалы.

6) Проведение плановых учений и тренировок по предупреждению загрязнений водной среды.

7) На танкерах и танкерах-химовозах – наличие поддонов, заглушек, сорбирующих материалов, а на танкерах, грузоподъемностью более 3000 т – комплекта средств локализации и сбора нефти (ПЭБ РРР).

8) Зачистку сборных цистерн подсланевых нефтесодержащих вод и сточных вод перед постановкой судна на межнавигационный отстой (ремонт).

9) При постановке судна на отстой с топливом и маслом в цистернах – запорную арматуру, через которую нефтепродукты могут попадать в водную среду, наличие на ней пломб.

Приложение 1 (Обязательное)

Перечень документов, касающихся предотвращения загрязнения водной среды, которые должны быть на судах внутреннего и смешанного (река-море) плавания

1. На всех судах, постоянно или периодически работающих на внутренних водных путях

1.1. «Наставление по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов» РД 152г011-00.

1.2. СанПиН 2.5.2-703-98 «Суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания».

1.3. «Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором» Российского Речного Регистра - форма РР-1.8илиРР-1.9.

1.4. Схема опломбирования запорной арматуры систем откачки за борт подсланевых нефтесодержаших и сточных вод, а также других запорных устройств, через которые в водную среду могут быть сброшены вредные вещества.

1.5. Расчеты автономности плавания по нефтесодержащим водам, сточным водам и мусору.

1.6. Инструкция по бункеровке судна, утвержденная капитаном.

1.7. Журнал СД-36 по учету операций, с подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором и пищевыми отходами.

1.8. Судовой план чрезвычайных мер по предупреждению загрязнений водной среды нефтью.

2. Документы, которые дополнительно должны быть на судах смешанного плавания, где предотвращение загрязнения морской среды регламентируется МАРПОЛ 73/78

2.1. Конвенция МАРПОЛ 73/78 с Приложениями и дополнениями (с учетом назначения судна).

2.2. Наставление по предотвращению загрязнения моря с судов (РД 31.04.23-94).

2.3. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ре-

сурсов моря и их смесями, перевозимыми на судах и других плавучих объектах (РД 31.04.17-97).

2.4. Для судов, имеющих водоохранное оборудование «Свидетельство о типовом испытании» Российского Морского Регистра Судоходства:

– на установку очистки нефтесодержащих вод (станцию ОНВ) и сигнализатор;

– на сигнализатор контроля сброса очищенных вод;

– на установку очистки и обеззараживания сточных вод (станция ООСВ);

– на печь-инсинератор для сжигания мусора (обязательно с 01.01.2000 г.).

2.5. Программа испытаний на судах нефтеводяного фильтрующего оборудования и сигнализаторов контроля-сброса очищенных вод (РД 31.04.20-97).

2.6. Журнал нефтяных операций (ЖНО), Часть 1 «Операции в машинном отделении» (для всех судов).

2.7. Журнал нефтяных операций (ЖНО), Часть 2 «Грузовые и балластные операции» (для нефтяных танкеров).

2.8. Журнал грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

2.9. Журнал операций со сточными водами.

2.10. Журнал операций с мусором.

2.11. Судовой план операций с мусором.

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ
(РД 152-011-00)

Главный редактор – О.М. Клигман
Компьютерная верстка – А.Е. Ларина
Подписано в печать 26.05.2017
Формат 60x90/16, Усл.печ. л. 3
Печать офсетная. Тираж 1000 экз.

Издательство "МОРКНИГА"
125464, г. Москва, Пятницкое шоссе, д.7, к.1
тел. (495) 759-2201, 753-3332

gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru