ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ПО РЫБОЛОВСТВУ

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ ФЛОТА РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГИПРОРЫБФЛОТ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2000

gost.e-ecolog.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РЫБОЛОВСТВУ
Государственное унитарное предприятие
«Государственный ордена «Знак Почета» научно-исследовательский и
проектно-конструкторский институт по развитию и эксплуатации флота»
ГИПРОРЫБФЛОТ

НАСТАВЛЕНИЕ

ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

ФЛОТА РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Санкт-Петербург
2000 г.

Разработано:	Институтом «Гипрорыбфлот»	
	Директор	*В.А.Романов*
	Заведующий. научно-исследовательским и проектно-конструкторским отделом судовых энергетических установок	*Н.К.Шестаков*
	Главный специалист	*М.А.Миропольцева*
Согласовано:	Начальник Департамента по рыболовству Минсельхозпрода России	*М.В.Дементьев*
	Начальник ГУ Госморспасслужбы Министерства транспорта Российской Федерации	*В.И.Карев*
	Заместитель председателя Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды	*А.А.Соловьянов*

Введен в действие приказом Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству от 27 мая 1999 г. №134 взамен Наставления по предотвращению загрязнения с судов, изд. 1989 г.

2-е издание, переработанное и дополненное с учетом Постановления Правительства Российской Федерации от 24 марта 2000 г. № 251, СПб., Гипрорыбфлот, 2000.

© Государственное унитарное предприятие «Государственный ордена «Знак Почета» научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт по развитию и эксплуатации флота», 2000.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Общие положения 6
1.1 Цель и назначение Наставления 6
1.2 Термины, определения и сокращения 7
1.3 Ответственность, контроль и надзор за предотвращением загрязнения с судов 15
1.4 Судовая документация по предотвращению загрязнения с судов 17
1.5 Порядок регистрации на судах операций с нефтью, сточными водами, мусором и другими вредными веществами 18
1.6 Эксплуатация шлангов 19
1.7 Опломбирование запорной арматуры на судне 22
1.8 Требования по предотвращению загрязнения акваторий морских портов Российской Федерации 25
1.9 Требования к ответственным лицам 27
1.10 Предупредительные надписи 28
1.11 Проверочные листы 29
2 Оборудование по предотвращению загрязнения с судов нефтью 29
2.1 Нефтяное сепарирующее и фильтрующее оборудование 29
2.2 Системы и приборы замера, регистрации и управления сбросом нефти 31
3 Предотвращение загрязнения нефтью с судов, не являющихся нефтяными танкерами 33
3.1 Сброс нефтесодержащих смесей с судов, не являющихся нефтяными танкерами, а также из льял машинных помещений танкеров 33
3.2 Подготовка к бункеровочным операциям 36
3.3 Проведение бункеровочных операций 39
3.4 Окончание бункеровочных операций 40
3.5 Перекачка топлива в пределах судна 40
3.6 Предотвращение загрязнения нефтью при использовании под балласт топливно-балластных цистерн 41
4 Предотвращение загрязнения с танкеров нефтью, перевозимой в качестве груза 42
4.1 Общие положения 42
4.2 Подготовка к грузовым операциям 44
4.3 Действия в период грузовых операций 46
4.4 Действия после окончания грузовых операций 48

4.5 Временная остановка грузовых операций. 49
4.6 Перекачка груза нефти во время рейса 49
5 Балластные операции на танкерах. 51
5.1 Общие положения. 51
5.2 Прием балласта в загрязненные нефтью грузовые танки. 53
5.3 Прием балласта в чистые грузовые танки. 54
5.4 Сброс грязного балласта. 55
5.5 Прием чистого балласта 57
5.6 Сброс чистого балласта 57
5.7 Прием и сброс изолированного балласта. 58
5.8 Совмещение балластных и грузовых операций. 59
6 Сдача остатков из отстойного танка 60
7 Мойка грузовых танков 60
7.1 Общие положения. 60
7.2 Мойка танков по разомкнутому циклу. 62
7.3 Мойка танков по замкнутому циклу 63
7.4 Мойка топливных цистерн. 64
7.5 Сброс воды из отстойных танков. 65
7.6 Неводная мойка грузовых танков. 67
8 Удаление с судов нефтесодержащих остатков. 68
9 Предотвращение загрязнения моря при плавании судна в ледовых условиях. 69
9.1 Подготовка судна к плаванию в ледовых условиях. 69
9.2 Плавание во льдах. 70
10 Действия в случае возникновения аварийной ситуации 72
11 Предотвращение загрязнения вредными, не являющимися нефтью, веществами. 72
11.1 Общие положения 72
11.2 Особые случаи сброса вредных веществ. 74
11.3 Операции с вредными веществами, перевозимыми наливом в качестве груза 75
11.4 Операции с вредными веществами, перевозимыми в упаковке, грузовых контейнерах, в баллонах или других герметичных емкостях. 76
12 Предотвращение загрязнения сточными водами. 78
12.1 Общие положения. 78
12.2 Особые случаи сброса сточных вод. 80

12.3 Операции со сточными водами. 81
13 Предотвращение загрязнения мусором. 83
13.1 Общие положения. 83
13.2 Особые случаи сброса мусора. 85
13.3 Сбор мусора на судах. 87
13.4 Обработка мусора на судах. 88
13.5 Хранение мусора на судах. 89
13.6 Сдача мусора с судов. 90
Приложение 1 Судовые документы по предотвращению загрязнения с судов 91
Приложение 2 Проверочные листы 94
Приложение 3 Перечень литературы, рекомендуемый для более детального ознакомления с вопросом 97

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Цель и назначение Наставления

1.1.1 Настоящее Наставление устанавливает эксплуатационные требования, организационные и технические мероприятия по предотвращению загрязнения с судов флота рыбного хозяйства морской среды нефтью, вредными веществами, перевозимыми наливом и в упаковке, сточными водами и мусором. Требования Наставления обязательны для экипажей судов государственных предприятий, акционерных обществ и рыболовецких колхозов, работающих в открытом море, исключительной экономической зоне, территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации и других государств, а также учреждений и организаций Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству, связанных с эксплуатацией, ремонтом и обслуживанием судов.

1.1.2 Настоящее Наставление разработано в соответствии с договором Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству № 82/93 от 05.01.93 г. "Разработка новой редакции Наставления по предотвращению загрязнения с судов". Замена действующего Наставления вызвана вступлением в силу после 1989 г. новых рекомендаций ИМО по охране морской среды от загрязнения и принятием изменений, поправок и дополнений к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и одобрением Правительством Российской Федерации Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря.

1.1.3 Суда флота рыбного хозяйства, совершающие плавание за пределами внутренних и территориальных вод Российской Федерации, обязаны выполнять все применимые к ним положения действующих международных конвенций по предотвращению загрязнения МАРПОЛ 73/78 и ХЕЛКОМ 92.

1.1.4 При нахождении во внутренних и территориальных водах Российской Федерации, а также в водах исключительной экономической зоны Российской Федерации все суда флота рыбного хозяйства должны выполнять требования закона Российской Федерации "Об охране окружающей природной среды".

1.2 Термины, определения и сокращения

1.2.1 **АДМИНИСТРАЦИЯ** — правительство государства, под юрисдикцией которого судну дано право плавать.

1.2.2 **$БПК_5$** — биохимическая потребность в кислороде .

1.2.3 **БЛИЖАЙШИЙ БЕРЕГ** — исходная линия, от которой согласно международному праву отсчитываются территориальные воды соответствующей территории.

1.2.4 **БЫТОВЫЕ ОТХОДЫ** — все виды пищевых отходов и отходы, образующиеся в жилых помещениях на борту судна.

1.2.5 **ВЗЛИВ** — высота столба жидкости, заполняющей емкость; измеряется по вертикали в единицах длины от днища до поверхности жидкости.

1.2.6 **ВРЕДНОЕ ВЕЩЕСТВО** — любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской фауне и флоре, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1.2.7 **ВНУТРЕННИЕ МОРСКИЕ ВОДЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:**

1) морские воды, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод (территориального моря) зоны Российской Федерации;

2) воды портов Российской Федерации, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других сооружений портов;

3) воды заливов, бухт, губ и лиманов, берега которых полностью принадлежат Российской Федерации, до прямой линии, проведенной от берега к берегу в месте, где со стороны моря впервые образуется один или несколько проходов, если ширина каждого из них не превышает 24 морские мили (далее — миля);

4) воды заливов, бухт, губ и лиманов морей и проливов, исторически принадлежащие Российской Федерации.

1.2.8 **ВТОРОЙ ПОЯС ЗОНЫ САНИТАРНОЙ ОХРАНЫ** — примыкающая к первому поясу зоны санитарной охраны полоса водной

акватории, ограниченная в сторону моря границей территориальных вод Российской Федерации.

1.2.9 **ГРУЗОВЫЕ ОСТАТКИ** — относительно небольшие остатки любого материала, составляющего судовой груз, который не может размещаться в должных грузовых трюмах (избыток груза и мусора) или который остается в грузовых трюмах или любых других местах после завершения разгрузочных работ (остаток после разгрузки и мусор).

1.2.10 **ГРЯЗНЫЙ БАЛЛАСТ** — нефтеводяная смесь, которая образуется в не очищенных от нефти судовых танках после приема в них водяного балласта.

1.2.11 **ЖНО** — журнал нефтяных операций.

1.2.12 **ЖНО, часть I** — операции в машинном отделении (для всех судов).

1.2.13 **ЖНО, часть II** — грузовые и балластные операции (для нефтяных танкеров).

1.2.14 **ЗАГРЯЗНЕННАЯ ВЕТОШЬ** — ветошь, пропитанная веществами, подпадающими под определение вредных веществ.

1.2.15 **ЗОНА САНИТАРНОЙ ОХРАНЫ** — территория и акватория, на которых устанавливается особый санитарно-противоэпидемический режим для предотвращения ухудшения качества воды.

1.2.16 **ИЗОЛИРОВАННЫЙ БАЛЛАСТ** — означает водяной балласт, принятый в танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта или грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ 73/78

1.2.17 **ИМО** — Международная морская организация.

1.2.18 **ИНЦИДЕНТ** — событие, которое повлекло или может повлечь за собой сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

1.2.19 **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ** — морские районы, находящиеся за пределами территориальных вод (территориального моря) Российской Федерации и прилегающие к ним, включая районы вокруг принадлежащих Российской Федерации островов, внешняя граница которых находится на расстоянии 200 миль, отсчитываемых от тех же

исходных линий, что и граница территориальных вод (территориального моря) Российской Федерации.

1.2.20 **КОЛИ-ИНДЕКС** — количественный показатель фекального загрязнения воды или пищевых продуктов. Определяется числом микробов - нормальных обитателей кишечника человека в 1 л или 1 кг субстрата.

1.2.21 **МАРПОЛ 73/78** — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. к ней с учетом поправок, принятых ИМО.

1.2.22 **МЛН$^{-1}$** — миллионная (объемная) доля какого-либо вещества в смеси.

1.2.23 **МГНОВЕННАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СБРОСА НЕФТИ** — интенсивность сброса нефти в литрах в час в любой момент, деленная на скорость судна в узлах в тот же момент.

1.2.24 **МОПОГ** — Правила морской перевозки опасных грузов.

1.2.24 **МУСОР** — все виды пищевых и бытовых отходов (исключая свежую рыбу и ее остатки), пластмасс, отходов, связанных с грузом, отходов, образующихся при техническом обслуживании, эксплуатационных отходов, масляных отстоев, масляной ветоши, остатков груза, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением вредных веществ.

1.2.25 **НЕФТЬ** — нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78).

1.2.27 **НЕФТЕСОДЕРЖАЩАЯ СМЕСЬ** — смесь с любым содержанием нефти.

1.2.28 **НЕФТЯНОЙ ОСТАТОК** — любой остаток, содержащий нефть.

1.2.29 **НЕФТЕСОДЕРЖАЩИЙ ОСАДОК** — часть нефти, которая в силу своей консистенции не поддается обычной откачке и обработке и требует особых приемов или приспособлений для ее удаления с судна.

1.2.30 **НЕФТЕОЧИСТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ** — оборудование, предназначенное для разделения нефти и воды в нефтеводяной смеси, является общим наименованием для такого оборудования любого вида, включая оборудование для нефтеводяной сепарации и фильтрации нефти.

1.2.31 **НОВОЕ СУДНО** — новое судно или новый нефтяной танкер, характеризующиеся отличиями, оговоренными в Правиле 1(6) Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1.2.32 **НЕФТЕСОДЕРЖАЩАЯ ВЕТОШЬ** — ветошь, которая пропитана нефтью.

1.2.33 **НЕФТЯНОЙ ТАНКЕР** — судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, а также комбинированное грузовое судно и любой "танкер-химовоз", который определен в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ 73/78, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.

1.2.34 **ОСОБЫЙ РАЙОН** — морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства по нему, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью. Особыми районами являются районы, перечисленные в Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1.2.35 **ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)** — лицо (лица), отвечающее за проведение работ на судне и на берегу.

1.2.36 **ОТКРЫТОЕ МОРЕ** — акватория Мирового океана за пределами внутренних и территориальных вод государства.

1.2.37 **ОТСТОЙНЫЙ ТАНК** — любой танк, специально предназначенный для сбора остатков из танков, промывочной воды и других нефтесодержащих смесей.

1.2.38 **ОТХОДЫ** — бесполезное, ненужное или излишнее вещество, которое должно быть удалено с судна.

1.2.39 **ОТХОДЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ** — материалы, собираемые в машинном отделении и палубном пространстве в процессе обслуживания и эксплуатации судна, такие как копоть, машинные осадки, соскобленная краска, палубный сор, обтирочные отходы, ветошь и т. п.

1.2.40 **ОТХОДЫ, СВЯЗАННЫЕ С ГРУЗОМ** — все материалы, которые становятся отходами в результате использования на борту судна для хранения и обработки груза. Отходы, связанные с грузом, включают, но не ограничиваются этим, сепарационные переборки, поддоны, обши-

вочные и упаковочные материалы, фанеру, картон, проволоку и стальную обвязку.

1.2.41 **ПЕРВЫЙ ПОЯС ЗОНЫ САНИТАРНОЙ ОХРАНЫ** — полоса водной акватории, отсчитываемая от района водопользования, шириной в сторону моря 5 миль.

1.2.42 **ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ** — любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты, пищевые остатки, частицы пищевых продуктов, а также все другие материалы, загрязненные такими отходами и образуемые на борту судов, главным образом на камбузе и в местах приема пищи.

1.2.43 **ПЛАСТМАССА** — твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один синтетический органический высокомолекулярный полимер или более и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и/или под давлением.

1.2.44 **ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ** — сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вредные вещества смесей, которые накапливаются на судах в процессе нормальной эксплуатации, но не могут быть сброшены в море в соответствии с действующими международными конвенциями или национальными правилами государств, в водах которых суда совершают свое плавание.

1.2.45 **РАЙОН ВОДОПОЛЬЗОВАНИЯ** — акватория рекреационного, лечебно-оздоровительного и хозяйственно-питьевого водопользования населения, шириной в сторону моря от береговой черты не менее 2 миль.

1.2.46 **РЫБОЛОВНАЯ СНАСТЬ** — любое физическое приспособление или его часть или комбинация предметов, которые могут размещаться в воде или на ее поверхности с целью лова или обеспечения последующего лова живых морских или пресноводных организмов.

1.2.47 **САЗРИУС** — система автоматического замера, регистрации и управления сбросом.

1.2.48 **СБРОС** — по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой выброс с судна, какими бы

причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

1.2.49 **СБОРНЫЙ ТАНК** — танк, используемый для сбора и хранения сточных вод.

1.2.50 **СВИДЕТЕЛЬСТВО МЕЖДУНАРОДНОЕ** — документ, удостоверяющий, что судно, его оборудование, устройства, приспособления и материалы отвечают требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78. Выдается Морским Регистром или другой (в иностранных государствах) уполномоченной Администрацией организацией.

1.2.51 **СЕРТИФИКАТ** — документ, свидетельствующий о соответствии технических характеристик оборудования или устройства требованиям действующих правил по предотвращению загрязнения с судов, а также удостоверяющий, что такое оборудование или устройство изготовлено под надзором Морского Регистра или другой (в зарубежных государствах) признанной организации. Выдается соответственно Морским Регистром или другой организацией, признанной Администрацией.

1.2.52 **СИГНАЛИЗАТОР** — прибор, сигнализирующий о превышении содержания нефти в сбросе более 15 млн$^{-1}$.

1.2.53 **СТЕНДЕР** — устройство из шарнирно сочлененных труб, которое используется для соединения берегового и судового трубопроводов с целью подачи с берега на судно или приема с судна на берег жидких веществ.

1.2.54 **СТОЧНЫЕ ВОДЫ**:

1) стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров и унитазов;

2) стоки из медицинских помещений (амбулаторий, лазаретов и т. п.) через расположенные в таких помещениях раковины, ванны и шпигаты;

3) стоки из помещений, в которых содержатся живые животные;

4) прочие сточные воды, если они смешаны с перечисленными выше стоками.

1.2.55 **СУДНО, ИМЕЮЩЕЕ НА БОРТУ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО НЕФТЯНОГО ТОПЛИВА** — судно, принимающее в процессе эксплуатации для обеспечения достаточной остойчивости и безопасных условий плавания водяной балласт в опорожненные топливные танки.

1.2.56 **СУДНО-СБОРЩИК** — любое самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для сбора и последующей очистки, захоронения или переработки вод, загрязненных нефтью и другими вредными веществами, а также мусора и сточных вод, и передачи их на береговые приемные сооружения.

1.2.57 **СУЩЕСТВУЮЩЕЕ СУДНО** — судно, не являющееся новым, определение которому дано в п.1.2.31.

1.2.58 **СЫРАЯ НЕФТЬ** — любая жидкая смесь углеводородов, которая встречается в естественном виде в недрах земли и, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, включает:

а) сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки;

б) сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

1.2.59 **ТАНК** — закрытое помещение, оборудованное постоянными элементами конструкции судна и предназначенное для перевозки жидких грузов наливом.

1.2.60 **ТАНКЕР** — любое самоходное или несамоходное судно, специально построенное или приспособленное для перевозки жидких грузов наливом.

1.2.61 **ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОДЫ** — прибрежные морские воды шириной 12 миль, отсчитываемых в сторону моря от ближайшего берега.

1.2.62 **ТОПЛИВНО-БАЛЛАСТНАЯ ЦИСТЕРНА** — топливная цистерна, которая может систематически использоваться для приема балласта.

1.2.63 **ТОПЛИВО НЕФТЯНОЕ** — любая нефть, используемая в качестве топлива для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на борту которого такая нефть находится.

1.2.64 **УСТАНОВКА ДЛЯ ОБРАБОТКИ СТОЧНЫХ ВОД** — установка, в которой сточные воды подвергаются очистке и обеззараживанию.

1.2.65 **УСТАНОВКА ДЛЯ СЖИГАНИЯ МУСОРА (ИНСИНЕРАТОР)** — установка для уменьшения объема и массы мусора посредством сжигания.

1.2.66 **УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОБРАБОТКИ МУСОРА** — установка для измельчения и уменьшения объема мусора.

1.2.67 **УСТРОЙСТВО ДЛЯ СБОРА МУСОРА** — емкости и другие устройства для сбора и хранения мусора.

1.2.68 **ХОЗЯЙСТВЕННО-БЫТОВЫЕ ВОДЫ** — стоки из умывальников, душевых, прачечных, ванн и шпигатов; стоки от моек и оборудования камбуза и других помещений пищеблока.

1.2.69 **ЧИСЛО ЛЮДЕЙ** — экипаж, пассажиры и специальный персонал по числу мест для размещения их на судне.

1.2.70 **ЧИСТЫЙ БАЛЛАСТ** — означает балласт в танке, который после последней перевозки в нем нефти был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье либо образования нефтесодержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 млн$^{-1}$, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

1.2.71 **ХЕЛКОМ 92** — Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г.

1.2.72 **ШЛАНГ** — гибкий трубопровод с устройством для присоединения к береговому или судовому трубопроводам.

1.2.73 **ШЛАНГУЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО** — часть берегового сооружения, используемая для присоединения к приемному трубопроводу танкера, состоящая из передвижных подвесных трубопроводов и оборудования.

1.2.74 **ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОТХОДЫ** — все отходы, связанные с грузом и обслуживанием, а также грузовые остатки, определяемые в п.1.2.24 как мусор.

1.3 Ответственность, контроль и надзор за предотвращением загрязнения с судов

1.3.1 Ответственность за выполнение на судне комплекса мероприятий по предотвращению загрязнения с судов возлагается на капитана судна.

1.3.2 Капитан судна должен воспитывать экипаж в духе ответственности за выполнение положений по обеспечению чистоты вод и постоянно заботиться о повышении знаний членов экипажа в этой области.

1.3.3 При обеспечении мер по предотвращению загрязнения с судов необходимо руководствоваться указаниями настоящего Наставления, в котором изложены требования законодательных актов Российской Федерации, правила контролирующих организаций по охране окружающей среды, международные договоры Российской Федерации, а также указаниями и требованиями правил технической эксплуатации, техники безопасности, приказов и инструкций Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству, предписаний контролирующих организаций по охране морской среды от загрязнения.

При нахождении судна в водах, находящихся под юрисдикцией других государств, следует также выполнять требования национальных законов и действующих правил этих государств по охране вод от загрязнения.

1.3.4 Ответственность за техническое оснащение судов устройствами и приборами, обеспечивающими предотвращение загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, не являющимися нефтью, сточными водами и мусором, несет судовладелец.

Судовладелец также отвечает за своевременную поставку запасных частей и расходных материалов, обеспечивающих нормальную работу указанных устройств.

1.3.5 На груз, перевозимый на судне, капитан обязан получить у грузоотправителя транспортные документы, свидетельствующие о том, что предъявляемый к перевозкам груз надлежащим образом упакован, маркирован, снабжен ярлыками и находится в пригодном к перевозке состоянии, обеспечивающим сведение к минимуму опасности для морской среды в соответствии с действующими Правилами перевозки грузов на судах флота рыбного хозяйства.

1.3.6 Государственный контроль за рациональным использованием и охраной вод осуществляют специально уполномоченные на то государ-

ственные органы Госкомэкологии, Минздрав РФ (в объеме и порядке, предусмотренном положением о них). По отношению к судам, следующим по трассе Северного морского пути и трассам смежных с ним районов, такой контроль осуществляет Администрация Северного морского пути через Гидрографическое предприятие Департамента морского транспорта.

1.3.7 Ведомственный контроль за выполнением судовыми экипажами флота рыбного хозяйства конвенционных требований возложен на Управление мореплавания, развития флота и портов Госкомрыболовства.

1.3.8 Функции государственного санитарного надзора судов в части предотвращения загрязнения с судов осуществляются на местах представителями бассейновых санэпидстанций.

1.3.9 Функции технического надзора в части предотвращения загрязнения морской среды с судов осуществляет Российский Морской Регистр Судоходства (далее Регистр). Требования Регистра изложены в действующих Правилах по предотвращению загрязнения с судов изд. 1993 г.

1.3.10 В соответствии с общими положениями о надзорной деятельности в функции Регистра входят:

- надзор за проектированием, изготовлением, испытанием и эксплуатацией судового оборудования по предотвращению загрязнения моря;
- выдача на оборудование по предотвращению загрязнения моря сертификатов Регистра и свидетельств о типовом испытании, предусмотренных резолюциями ИМО и Комитета защиты морской среды ИМО;
- надзор за строительством и переоборудованием судов в соответствии с требованиями конвенций МАРПОЛ 73/78 и ХЕЛКОМ 92;
- выдача судам международных свидетельств, предусмотренных конвенциями МАРПОЛ 73/78, ХЕЛКОМ 92 и Правилами Регистра.

1.3.11 Надзору Регистра подлежат:

- фильтрующее оборудование;
- системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом балластных и промывочных вод и сигнализатор;
- приборы для определения границы раздела “нефть-вода”;
- стандартное сливное соединение для сдачи нефтесодержащих вод;
- система перекачки, сдачи и сброса нефтесодержащих вод, включая сборные емкости;
- система удаления остатков вредных жидких веществ;

- установки для обработки и обеззараживания сточных вод, включая сборные цистерны;

- стандартное сливное соединение для выдачи сточных вод;

- установки для обработки и сжигания мусора;

- устройства для сбора мусора.

1.3.12 Периодичность и порядок освидетельствования оборудования, систем, устройств и приборов, предназначенных для предотвращения загрязнения моря с судов, устанавливаются Регистром.

1.3.13 Администрация судна обязана:

1) соблюдать сроки освидетельствования и заблаговременно готовить к нему судно, оборудование, системы, устройства и приборы, предназначенные для предотвращения загрязнения с судов, а также заявить Регистру о всех имевших место в период между освидетельствованиями авариях и выходах из строя указанного оборудования, систем, устройств и приборов;

2) до предъявления Регистру предъявить органам Государственного санитарного надзора установку для обработки и обеззараживания сточных вод;

3) при подготовке к ежегодным и очередным освидетельствованиям судна Регистром обеспечить проведение испытаний нефтеочистного оборудования согласно Программе испытаний нефтеводяного сепарационного оборудования, сигнализаторов и систем контроля за сбросом трюмных вод на судах.

1.4 Судовая документация по предотвращению загрязнения с судов

1.4.1 Суда должны быть укомплектованы следующей документацией по предотвращению загрязнения моря (приложение 1):

1) выдаваемой Регистром;

2) поставляемой заводами-изготовителями оборудования, устройств и приборов, установленных на судне;

3) утверждаемой судовладельцем;

4) разрабатываемой судовыми специалистами и утвержденной капитаном.

Обеспечение судовых экипажей действующими нормативными и руководящими документами по международным и национальным требованиям, а также схемами, инструкциями, судовыми журналами и т.д., необходимыми для выполнения правил по предотвращению загрязнения моря с судов, является обязанностью судовладельца.

1.4.2 Инструкции по грузовым и бункеровочным операциям, указанные в п. 4 Приложения I, размещаются на видном месте вблизи рабочих мест проведения операций.

1.5 Порядок регистрации на судах операций с нефтью, сточными водами, мусором и другими вредными веществами

1.5.1 Единый порядок регистрации в судовых документах операций с нефтью, нефтепродуктами, сточными водами, мусором и вредными веществами, перевозимыми на судах, установлен Правилами регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах.

1.5.2 Журналы регистрации операций с нефтью, вредными веществами, сточными водами и мусором являются судовыми документами и оформляются в соответствии с установленным для них (судовых документов) порядком: вносятся в реестр судовых документов, прошнуровываются и заверяются капитаном порта, в котором получен журнал. Каждая запись в журналах должна быть подписана ответственным за проведение операции лицом с указанием даты записи. Рядом с подписью в скобках указывается должность, фамилия и инициалы ответственного лица. Каждая заполненная страница журнала подписывается капитаном судна.

1.5.3 На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более и на каждом судне, не являющимся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более должен находиться Журнал нефтяных операций (ЖНО), часть I. В ЖНО, часть I, представлен полный перечень операций машинного отделения, которые в надлежащих случаях подлежат регистрации в ЖНО в соответствии с Правилом 20 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1.5.4 На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более наряду с ЖНО, часть I, должен находиться ЖНО, часть II, для записи соответствующих грузовых и балластных операций. В ЖНО, часть II,

представлен полный перечень грузовых и балластных операций, которые в надлежащих случаях подлежат регистрации в ЖНО в соответствии с Правилом 20 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/76.

1.5.5 Регистрация операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом, производится в Журнале грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

1.5.6 Регистрация операций для судов, перевозящих вредные вещества в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, насыпью и навалом или в автодорожных и железнодорожных цистернах, производится в Журнале грузовых операций для судов, перевозящих вредные вещества в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, насыпью и навалом или в автодорожных и железнодорожных цистернах.

1.5.7 Регистрация операций со сточными водами ведется на всех судах и плавучих средствах с числом людей 10 человек и более, а также независимо от числа людей на всех судах, оборудованных закрытыми фановыми системами или емкостями для накопления сточных вод, при нахождении их в пределах территориальных и внутренних морских вод Российской Федерации в Журнале операций со сточными водами.

1.5.8 Регистрация операций с мусором на судах валовой вместимостью 400 и более и судах, предназначенных для перевозки 15 человек и более, производится в Журнале операций с мусором.

1.5.9 На каждом судне валовой вместимостью менее 400 и предназначенном для перевозки менее 15 человек (кроме судов портофлота) должен находиться Сводный журнал учета и сдачи на приемные устройства в портах отходов и веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, в котором производится регистрация операций с нефтесодержащими отходами, сточными водами, мусором и иными вредными веществами.

1.5.10 Журналы хранятся на судне или другом плавучем средстве в течение трех лет (Журнал операций с мусором — 2 года) после внесения в них последней записи, а по истечении этого срока должны быть сданы капитану порта приписки судна.

1.6 Эксплуатация шлангов

1.6.1 На каждом шланге (в комплекте с соединениями), используемом для перекачки по нему нефти или других веществ, указанных в Кон-

венции МАРПОЛ 73/78 и Правилах охраны от загрязнения прибрежных вод морей, должна быть маркировка с указанием в ней:

1) вида жидкости, допускаемой для перекачки по шлангу;

2) даты изготовления шланга;

3) срока годности шланга;

4) величины разрывного давления;

5) величины рабочего давления;

6) даты последнего испытания и значения давления при этих испытаниях;

7) даты следующего испытания.

1.6.2 Вышеуказанные данные должны быть нанесены на самом шланге или записаны в официальном документе (Журнал регистрации технических характеристик шлангов, формуляр или сертификат). В последнем случае на каждом шланге должен стоять соответствующий номер документа, позволяющий установить характеристики по записям в таких документах.

1.6.3 Ответственность за состояние шлангов и их оснастку в период эксплуатации, проведение соответствующих профилактических осмотров и испытаний, подачу на судно, крепление к судовым трубопроводам и наблюдение во время работы несет та сторона, которая занимается непосредственной эксплуатацией шлангов. За судовые шланги несет ответственность судовая администрация.

1.6.4 Указанные в п. 1.6.3 положения не освобождают экипаж судна от необходимости наблюдения за исправностью используемых в судовых операциях шлангов, креплением и удержанием их в надлежащем положении во время проведения этих операций, и поэтому лицо, ответственное со стороны судна за операцию по приему на судно или сдачу с судна жидких вредных веществ, должно:

1) перед присоединением шлангов удостовериться, что они не имеют каких-либо видимых дефектов (следов износа, излома или течи, глубоких наружных порезов или потертостей с повреждением проволочной арматуры), имеют достаточную длину, которая позволяет избежать их разрыва при возможных перемещениях судна у причала и изменении осадки судна;

2) следить, чтобы шланги не получали заломов и значительного скручивания при их подаче на судно;

3) не допускать подачи на судно шлангов с незаглушенными фланцами с тем, чтобы предотвратить вылив из шлангов на причал, в воду или на палубу судна остатков вредных веществ от предыдущих операций, а также требовать, чтобы отдача заглушек производилась над поддонами;

4) удостовериться, что при креплении шлангов или патрубков береговых шлангующих устройств к судовому трубопроводу применены прочные, надежные уплотнения; при установке уплотняющие прокладки должны быть сухими и не покрыты инеем или снегом; при минусовой температуре наружного воздуха не допускать применения прокладок из влагопоглощающих материалов, так как при повышении температуры во время погрузки и выгрузки теплых жидкостей прокладки могут дать течь;

5) в случае присоединения шлангов к судовому трубопроводу с помощью фланцев международного образца с использованием болтов убедиться, что фланцы закреплены не менее чем шестью (нефтесодержащие воды) и четырьмя (сточные воды) болтами;

6) совместно с персоналом, ответственным за обеспечение операций с применением шлангов, принимать меры к недопущению заломов шлангов или их защемлению между судном и причалом или между двумя судами, если перекачка производится с судна, ошвартованного лагом или днищем судна, а при осуществлении операций через шланги, поднимаемые на судно из воды, не допускать трения и ударов шлангов о корпус судна; шланги должны опираться на специальную постель либо поддерживаться на вессу грузовой стрелой, краном или шланговой балкой судна или причала при помощи подвески, исключающей их повреждение; часть шланга, лежащая на причале, должна иметь защиту от повреждений при вибрации и перемещении по причалу;

7) перед подъемом шланга на борт судовыми средствами убедиться, что масса шланга, заполненного жидкостью, не превышает грузоподъемности стрел и кранов, с помощью которых будет осуществляться подъем и поддержание шланга в период грузовых или бункеровочных операций.

1.6.5 Любой шланг или его удлиняющая вставка внутренним диаметром более 75 мм (3 дюйма), используемые для перекачки нефти, грязного балласта, а также их соединительные устройства, должны удовлетворять следующим требованиям:

1) минимальное разрывное давление шланга, определенное изготовителем, должно в 4 раза превышать давление, установленное на предо-

хранительном клапане (или, если нет в системе предохранительного клапана, в 4 раза превышать давление, развиваемое насосами), суммированное со значением статического давления в системе перекачки нефти в точке соединения шланга;

2) минимальное значение разрывного давления определяется согласно принятым стандартам.

1.6.6 Если будет обнаружено, что береговые устройства для слива и налива не соответствуют своему назначению, находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, плохо обслуживаются береговым персоналом, что может привести к разливу вредного вещества, лицо, ответственное со стороны судна за выполнение операции, должно обратить на это внимание берегового персонала. Если береговым персоналом не принимаются меры по обеспечению безопасной работы шлангов, то капитан должен уведомить об этом представителя агентирующей фирмы (при операциях в загранпортах) или диспетчера порта (при операциях в российском порту). В любом случае эти факты должны быть зафиксированы в Судовом журнале.

1.6.7 Если судну предстоит выполнить операции с использованием шлангов, которые входят в судовое снабжение, то капитан судна должен заблаговременно позаботиться, чтобы до выхода в рейс или до начала операции эти шланги прошли предусмотренные правилами осмотр и гидравлическое испытание. Факт проведения испытаний, время и пробное давление должны быть записаны в Машинном журнале.

1.6.8 Проведение испытаний новых шлангов перед выдачей на судно входит в обязанности отдела снабжения судовладельца. Капитан вправе отказаться от приема шлангов, не имеющих сертификата о прохождении испытания, или шлангов, имеющих сертификат со сроком действия, истекающим до окончания предполагаемого срока применения таких шлангов или до прихода судна в порт, где можно провести соответствующие испытания шлангов.

1.7 Опломбирование запорной арматуры на судне

1.7.1 Перед входом судна в зону, в которой запрещен сброс вредных веществ, все клапаны, клинкеты или другие запорные устройства, через которые сбрасываются вредные вещества за борт, необходимо закрыть и опломбировать.

1.7.2 Опломбирование производится капитаном судна или лицом, уполномоченным капитаном. Такими лицами могут быть лица командного состава, несущие персональную ответственность за техническую эксплуатацию судовых систем и устройств судна, через которые может произойти загрязнение моря.

1.7.3 Пломбиратор постоянно хранится у капитана (а при отсутствии капитана на борту судна — у лица командного состава, назначенного капитаном и оформленного приказом по судну) и выдается лицу, которому поручается произвести опломбирование. Сразу по окончании опломбирования пломбиратор возвращается ответственному хранителю.

1.7.4 Пломбиратор на пломбе должен воспроизводить четкое изображение строительного номера судна или другого отличительного знака, объявленного приказом по судну.

1.7.5 В каждом случае опломбирования, производимого с целью предотвращения загрязнения моря с судов, делается запись в Судовом или Машинном журнале (в зависимости от того, какой персонал призводит опломбирование). Запись должна содержать сведения, по которым можно точно установить:

1) дату и время наложения пломбы;

2) местонахождение судна в момент наложения пломбы;

3) должность и фамилию лица, наложившего пломбу;

4) назначение клапана (иного запорного устройства), на который наложена пломба;

5) рабочее положение (открыто, закрыто, обжато и т. п.), в котором клапан зафиксирован пломбой;

6) отличительный знак пломбы.

1.7.6 В тех случаях, когда согласно требованиям портовых правил опломбирование определенных судовых клапанов производится представителем береговой службы, в Судовой журнал, кроме сведений по п.1.7.5, записывается фамилия, имя, отчество и должность лица, устанавливающего пломбу.

1.7.7 Клапан (запорное устройство), который подвергается опломбированию, должен быть специально приспособлен к такой операции.

1.7.8 После постановки пломбы должна исключаться всякая возможность без нарушения пломбы вывести клапан из зафиксированного пломбой положения. При этом также должна исключаться возможность

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

1.7.9 Если изменение рабочего положения клапана может осуществляться не только местным ручным приводом, но и дистанционно, то пломба ставится соответственно в двух местах: непосредственно на местном приводе и на постах дистанционного управления.

1.7.10 После опломбирования клапана необходимо на нем навесить табличку с текстом: "Пломба! Не открывать" или "Внимание! Опломбировано, не открывать" и т. п.

За правильность и своевременное опломбирование отвечает капитан судна.

1.7.11 Опломбированный клапан (иное запорное устройство) должен оставаться в том положении, в какое он был приведен в момент пломбирования, и любые манипуляции с таким клапаном, кроме обусловленных аварийными ситуациями, категорически запрещаются до тех пор, пока на снятие пломбы не будет получено разрешение от капитана судна или лица, его заменяющего в соответствии с положениями Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации.

1.7.12 На судне должны быть вывешены на видном месте схемы расположения клапанов (запорных устройств), которые надлежит держать в закрытом положении под пломбой в период плавания судна в районах моря или в период стоянки в порту, где сброс вредных веществ или их смесей запрещен. Каждому такому клапану (запорному устройству) рекомендуется присвоить отличительный индекс.

1.7.13 В тех случаях, когда управление клапанами может производиться дистанционно, на схемах должны быть показаны также места расположения пультов дистанционного управления такими клапанами.

Для каждой судовой системы, включая устройство для сброса мусора, с помощью которой на судне производится операция с вредными веществами, должна составляться своя отдельная схема расположения пломбируемых клапанов (запорных устройств). Один экземпляр таких схем должен храниться вместе с Журналом регистрации вредных веществ.

1.7.14 Снимать пломбы разрешается после выхода судна за пределы запретных для сброса зон. При этом допустимый сброс вредных веществ следует производить по возможности дальше от границ этих зон.

Факт снятия пломбы также оформляется записью в Судовом или Машинном журнале, по которой можно точно установить:

1) дату и время снятия пломбы;

2) географические координаты или другие данные, точно определяющие местонахождение судна в момент снятия пломбы;

3) клапан или запорное устройство, с которого снята пломба;

4) должность и фамилию лица, снявшего пломбу.

1.7.15 Если пломба снимается до выхода судна за пределы запретных для сброса зон, то запись в Судовом журнале должна указывать причину снятия и должность лица, принявшего решение о снятии пломбы.

1.7.16 В случае непреднамеренного, случайного срыва пломбы необходимо сразу же поставить в известность капитана судна или вахтенного помощника (при отсутствии капитана) и клапан немедленно опломбировать. Если пломба была поставлена представителем береговой службы, то дальнейшие действия необходимо производить в соответствии с установленными для данного случая правилами порта.

1.7.17 О срыве и последующем восстановлении пломб делаются соответствующие записи в Судовом или Машинном журнале.

1.7.18 Клапаны на трубопроводах, заканчивающихся на открытой палубе и специально предназначенных для сдачи нефтесодержащих смесей, сточных вод и вредных веществ с судна на приемные сооружения, не пломбируются. На концевые фланцы таких трубопроводов ставятся заглушки, которые снимаются только в случаях, когда судовой трубопровод присоединяется к трубопроводу приемного сооружения.

1.8 Требования по предотвращению загрязнения акваторий морских портов Российской Федерации

1.8.1 В период нахождения судна на акватории морских (торговых или рыбных) портов Российской Федерации его экипаж руководствуется требованиями по предотвращению загрязнения с судов, указанными в Общих правилах морских торговых и рыбных портов Российской Федерации и в Обязательных постановлениях по данному порту.

1.8.2 Морские порты по степени оснащенности средствами предотвращения загрязнения моря и очистки акватории делятся на четыре типа:

-тип 1 — порты, имеющие достаточные средства для предотвращения загрязнения, обеспечивающие прием с судов и обработку загрязняю-

щих веществ (очистные сооружения, сборщики льяльных вод, зачистные станции и т. п.), и средства для очистки акваторий;

-тип 2 — порты, имеющие только достаточные средства для предотвращения загрязнения, обеспечивающие прием с судов и обработку загрязняющих веществ;

-тип 3 — порты, имеющие средства только для очистки акваторий;

-тип 4 — порты, не имеющие достаточных средств для приема с судов загрязняющих веществ и очистки акваторий.

1.8.3 Капитан судна должен получить от судовладельца перечень портов Российской Федерации, в которых возможно обслуживание судов с указанием типа порта.

1.8.4 Порт обязан обеспечить прием всех видов скопившихся на судне загрязненных вод и бытовых отходов. Заявка судна на плавучее средство для удаления загрязненных вод и бытовых отходов обычно подается заблаговременно диспетчеру порта.

Указанные работы выполняются портом за счет судна (судовладельца) в порядке, установленном Обязательными постановлениями по данному порту.

1.8.5 Перед входом в порт капитан судна должен удостовериться, что вся отливная забортная арматура судовых систем, через которые может произойти сброс загрязняющих веществ, опломбирована в закрытом состоянии.

1.8.6 Каждое судно, перевозящее в виде груза более 2000 т нефти, должно иметь на борту Свидетельство о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

Судну, не имеющему вышеуказанного свидетельства, не разрешается вход в порты Российской Федерации и выход из них.

1.8.7 Если часть судовых туалетов не подсоединена к судовой замкнутой системе сточных вод, то эти туалеты должны быть закрыты и опломбированы администрацией судна еще до входа его в порт и иные акватории, где запрещен сброс этих вод.

1.8.8 Судно может не получить разрешение на выход из порта в случае заполненных своих сборных емкостей нефтесодержащими, сточными водами и мусором при отсутствии на борту оборудования, требуемого Конвенцией МАРПОЛ 73/78, позволяющего произвести сброс, разрешенный указанной конвенцией и национальными правилами.

1.8.9 Капитан судна, находящегося на акватории порта (у причала, на якорной стоянке), обеспечивает силами экипажа постоянное наблюдение за водной поверхностью вблизи своего судна. О всяком случае появления вблизи судна плавающих нефтяных пятен и мусора немедленно извещается портовый надзор и производится запись в Судовом журнале.

1.8.10 В случае задержки судна в порту (иппорту) из-за недостаточности приемных сооружений капитан судна направляет информацию об этом судовладельцу по форме, установленной ИМО.

1.9 Требования к ответственным лицам

1.9.1 Лицом, ответственным за проведение грузовых и балластных операций и мойку танков на танкере в соответствии с Уставом службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, является капитан.

1.9.2 Ответственное лицо и подчиненный ему персонал, принимающий участие в операциях, при проведении которых возможно загрязнение нефтью, должны быть обучены методам и приемам предотвращения загрязнения и борьбы с разливами нефти и других вредных веществ.

1.9.3 Капитан в процессе эксплуатации должен обеспечить строгое соблюдение графиков осмотров и ремонтов оборудования и систем, неисправность которых может привести к загрязнению моря нефтью.

1.9.4 В обязанность ответственного лица входит проверка готовности танкера, его оборудования, механизмов и систем, укомплектованности и подготовленности персонала к грузовым и балластным операциям и мойке танков.

Грузовые и балластные операции и мойка танков могут быть начаты только по распоряжению ответственного лица.

1.9.5 Заступающий на вахту или дежурство помощник капитана обязан получить от ответственного лица полную информацию о запланированной последовательности операций и ее фактическом выполнении, об имеющихся дополнительных указаниях и решениях по дальнейшему выполнению операции, о расстановке членов экипажа, принимающих участие в операции и об объеме полученного ими инструктажа, о способах поддержания связи с ответственным лицом с судна (объекта), подающего или принимающего нефть (рыбий жир, растительное масло), с постами экстренной остановки операции и т. п.

1.9.6 Во время выполнения грузовых, балластных операций или мойки танков ответственное лицо должно принять меры к тому, чтобы под контролем у подчиненных ему членов экипажа, занятых непосредственным осуществлением указанных выше операций, находилось такое количество задействованного оборудования и устройств (открытых клапанов, клинкетов, задвижек, загружаемых танков, действующих измерительных приборов, моечных машинок, управляющих устройств, средств связи и т. п.), которое не превысило бы возможностей работающих осуществлять полноценное наблюдение за ходом операции и выполнять в случае необходимости соответствующие экстренные действия по ликвидации ситуаций, которые могут перерасти в аварийные.

1.9.7 В случае сброса нефти или другого вредного вещества с судна ответственное лицо обязано немедленно прекратить операции, в ходе которых произошел сброс, и сообщить о произведенном сбросе ответственному лицу берегового персонала, судовладельцу, капитану порта и агенту, обслуживающему судно. Операции могут быть возобновлены только после устранения причин, вызвавших сброс, и получения разрешения от уполномоченных на то властей.

Порядок сообщения о произведенном сбросе установлен судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

1.10 Предупредительные надписи

1.10.1 На каждом танкере в грузовом насосном отделении, у пульта дистанционного управления насосами, клапанами и устройствами замера уровня груза на видном месте должны быть закреплены плакаты и надписи, запрещающие сброс нефти (нефтесодержащих смесей) и других вредных веществ в море и предупреждающие о наказании за произведенный сброс в соответствии с действующим законодательством.

1.10.2 Если на танкере с изолированным балластом предусмотрен аварийный сброс изолированного балласта путем подсоединения балластного трубопровода к грузовому насосу с помощью съемного патрубка, то рядом с местом крепления в нерабочем состоянии этого съемного патрубка в грузовом насосном отделении должна быть прикреплена на видном месте табличка со следующей рекомендуемой надписью, указывающей его ограниченное применение: «Внимание! Соединение грузовой и балластной систем разрешается только по распоряжению капитана и служит для ава-

рийной откачки изолированного балласта грузовыми насосами. После проведения данной операции соединение должно быть немедленно демонтировано, а на концы трубопроводов установлены глухие фланцы.».

1.10.3 На танкере в местах управления операциями по бункеровке, погрузке, выгрузке, балластировке, мойке танков, перекачке вредных жидких веществ должны вывешиваться предупредительные надписи, содержание которых приведено далее при описании соответствующих операций.

1.11 Проверочные листы

1.11.1 Проверочные листы должны быть подготовлены и применяться в каждой отдельной операции включая:

- бункеровку;
- погрузку;
- сброс;
- перемещение нефтяного груза;
- дегазацию;
- балластировку/дебалластировку.

1.11.2 В случае, если используются готовые бланки проверочных листов, то необходимые отметки в них делаются до начала и в процессе отмеченных в них операций. Примерная форма листа приведена в приложении 2.

2 ОБОРУДОВАНИЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ НЕФТЬЮ

2.1 Нефтяное сепарирующее и фильтрующее оборудование

2.1.1 Под нефтеводяным сепарирующим оборудованием понимается сепаратор или фильтр или их комбинация, которые спроектированы для получения потоков, содержащих менее 100 млн$^{-1}$ нефти. Под нефтефильтрующим оборудованием понимается любая комбинация сепаратора и фильтра или коолесцирующего элемента, которые спроектированы для получения потоков, содержащих не более 15 млн$^{-1}$ нефти.

2.1.2 Любое судно валовой вместимостью 400 и более должно быть оснащено нефтефильтрующим оборудованием.

2.1.3 Любое судно валовой вместимостью 10000 и более должно быть оснащено нефтефильтрующим оборудованием и устройствами сигна-

лизации и автоматического прекращения любого сброса нефтесодержащей смеси, когда содержание нефти в стоке превышает 15 млн$^{-1}$.

2.1.4 Суда постройки до 6 июля 1993 г. могут использовать нефтеводяные сепарирующие устройства при условии их замены на фильтрующее оборудование до 6 июля 1998 г.

2.1.5 Нефтеочистное оборудование должно иметь выданное Регистром свидетельство о типовом испытании нефтеводяного сепарационного и фильтрующего оборудования (приложение 1, п. 1.5), которым подтверждается, что оборудование и его система прошли испытания в соответствии с установленными ИМО нормативами и признаны удовлетворяющими требованиям этих нормативов.

Если судно в соответствии с положениями Конвенции МАРПОЛ 73/78 освобождено от необходимости установки нефтеочистного оборудования и на нем установлены цистерны для накопления нефтесодержащих смесей и системы для сдачи их на приемные сооружения (на танкерах для этой цели могут использоваться отстойные танки), то в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью на судах, имеющих такое свидетельство, Регистром делается соответствующая отметка об этом.

2.1.6 Наличие свидетельства Регистра о типовом испытании нефтеводяного сепарирующего и фильтрующего оборудования не снимает ответственности с судна, если при сбросе нефтесодержащих вод через сепарационное оборудование или систему фильтрации нефти произойдет фактическое загрязнение моря нефтью. Поэтому необходимо вести наблюдение за поверхностью воды за бортом судна в месте выхода отсепарированной воды из забортного сливного отверстия.

В случае, если в сбрасываемой нефтеводяной смеси или на поверхности воды появятся следы нефти, то слив должен быть немедленно прекращен.

2.1.7 Эксплуатацию сепарационного и фильтрующего оборудования необходимо осуществлять в соответствии с инструкциями. Превышение скорости перекачки, заданной инструкцией, служит причиной превышения содержания нефти в сбрасываемом потоке, поэтому скорость перекачки необходимо постоянно контролировать. Максимальную скорость перекачки следует применять при низкой исходной концентрации нефти, при сбросе сильно загрязненной воды скорость перекачки рекомендуется сни-

жать. Все отказы в работе сепарационного и фильтрующего оборудования необходимо фиксировать в формулярах на это оборудование и в ЖНО.

При ремонте, с целью приведения сепарационного или фильтрующего оборудования в рабочее состояние, в Машинный журнал судна вносится запись о времени и дате окончания ремонта, а также о выявленных во время ремонта причинах отказа в работе.

2.1.8 Сепарирующее и фильтрующее оборудование необходимо в указанные в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью сроки предъявлять Регистру на переосвидетельствование с целью подтверждения соответствия оборудования предъявляемым к нему требованиям и продления сроков действия этого свидетельства.

2.1.9 Эксплуатировать нефтеводяное сепарирующее и фильтрующее оборудование, не имеющее свидетельства Регистра о типовом испытании, запрещается.

2.1.10 Если установленное на судне нефтеочистное оборудование в силу своих технических характеристик или по причине неисправности не может снизить содержание нефти в сбрасываемой за борт нефтесодержащей смеси до допустимого уровня, то сброс не производится, а клапаны, отсекающие такое оборудование от забортного пространства, должны быть закрыты и опломбированы. Нефтеводяные смеси при этом необходимо собирать на судне с последующей сдачей их на приемные сооружения.

2.2 Системы и приборы замера, регистрации и управления сбросом нефти

2.2.1 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом (САЗРИУС) предназначается для непрерывного измерения нефтесодержания в сбрасываемой за борт нефтеводяной смеси.

2.2.2 САЗРИУС для контроля сброса нефтесодержащих вод машинных помещений производит автоматическую запись нефтесодержания и дает сигнал на исполнительное устройство, прекращающее сброс, если нефтесодержание в стоке превысит допустимое значение.

2.2.3 САЗРИУС для контроля сброса балластных и промывочных вод танкеров производит автоматическую запись мгновенной интенсивности сброса нефти и общего сброшенного количества либо содержания нефти в стоке и интенсивности сброса стока. Он дает сигнал на исполнитель-

ное устройство, прекращающее сброс в случае превышения допустимых параметров сброса.

2.2.4 Конкретное описание устройства и функций САЗРИУС дается в инструкции по эксплуатации, которой снабжается каждое судно, оборудованное САЗРИУС.

2.2.5 САЗРИУС необходимо включать при каждом сливе за борт любой нефтеводяной смеси, если этот слив производится из грузовых или машинных помещений.

2.2.6 При включении САЗРИУС в работу перед сливом нефтесодержащих смесей в море ответственное лицо должно на ленте самописца сделать отметку о дате и времени начала работы системы, если в системе не предусмотрена автоматическая запись этих данных.

2.2.7 Ленты с записями самопишущего прибора САЗРИУС необходимо хранить на судах, считая с момента последней сделанной на них записи, в течение трех лет.

2.2.8 О любой неисправности САЗРИУС, вызвавшей прекращение слива под автоматическим контролем и управлением, в ЖНО необходимо сделать запись с описанием причины неисправности и указанием времени и даты отказа системы.

2.2.9 Неисправный узел САЗРИУС должен быть приведен в рабочее состояние до начала очередного рейса судна.

2.2.10 После окончания ремонта и приведения САЗРИУС в рабочее состояние в ЖНО необходимо внести запись о времени и дате возобновления работы системы, а также указать о выявленных во время ремонта причинах отказа в работе.

2.2.11 Автоматический сигнализатор предназначается для непрерывного контроля за содержанием нефти в сливаемых с судна за борт льяльных водах машинных помещений, которое не должно превышать 15 млн$^{-1}$.

При превышении указанного нефтесодержания сигнализатор подает сигнал, по которому необходимо немедленно прекратить слив и установить причины превышения уровня нефтесодержания. Слив может быть возобновлен только после устранения причин, вызвавших подачу сигнала.

2.2.12 Установка САЗРИУС и сигнализатора на судах и их испытания производятся под наблюдением Регистра. На них выдается Свидетель-

ство о соответствии требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 (Приложение I, п.1.7).

2.2.13 Системы и приборы должны проходить освидетельствования в сроки, указанные в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью.

2.2.14 Ответственность за своевременное предъявление систем и приборов к освидетельствованию лежит на администрации судна.

2.2.15 При отсутствии или неисправности на судне САЗРИУС разрешается пользоваться переносными приборами для определения содержания нефти в сливаемой смеси по отдельным пробам, взятым через специальные пробоотборные устройства. Такие приборы должны быть также одобрены Регистром и иметь об этом свидетельство. Предъявление приборов Регистру производится в сроки, указанные в свидетельстве.

3 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЯНЫМИ ТАНКЕРАМИ

3.1 Сброс нефтесодержащих смесей с судов, не являющихся нефтяными танкерами, а также из льял машинных помещений танкеров

3.1.1 Согласно Конвенции МАРПОЛ 73/78 сброс в море с судна валовой вместимостью 400 и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинного отделения нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза, запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

1) судно находится за пределами особого района;

2) судно находится в пути;

3) содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 млн$^{-1}$;

4) на судне находится оборудование для фильтрации нефти.

3.1.2 Суда, не имеющие фильтрующего оборудования, должны сохранять все нефтесодержащие смеси на борту и сдавать их на береговые или плавучие приемные сооружения.

3.1.3 В особом районе запрещен любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого нефтяного танкера или любого судна валовой вместимостью 400 и более, не являющегося нефтяным танкером. В районе Антарктики запрещен любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого судна.

3.1.4 Приведенное выше не распространяется на сброс льяльных вод из машинных помещений при соблюдении следующих условий:

1) льяльные воды не смешиваются с льяльными водами грузовых насосных отделений;

2) льяльные воды не смешиваются с остатками нефтяного груза;

3) судно находится в движении;

4) содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 млн$^{-1}$.

5) нефтефильтрующее оборудование одобрено Администрацией и имеет исправное устройство сигнализации и автоматического прекращения любого сброса нефтесодержащей смеси, когда содержание нефти в стоке превышает 15 млн$^{-1}$.

3.1.5 В особом районе запрещен любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судов, не являющихся танкерами, валовой вместимостью менее 400 за исключением случаев, когда содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 млн$^{-1}$.

3.1.6 Нефтесодержащие льяльные воды образуются в льялах машинных помещений судов в результате:

- протечек топлива и масла через неплотности соединений топливо- и маслопроводов и через сальники установленной на этих трубопроводах арматуры;

- утечек топлива и масла, возникающих при нормальной эксплуатации различных машин, механизмов и устройств;

- спуска отстоявшейся воды из цистерн топлива и масла.

3.1.7 Объем нефтесодержащих льяльных вод увеличивается за счет смешения с ними воды, попадающей в машинные помещения в результате:

- протечек воды через неплотности в соединениях трубопроводов и арматуры;

- фильтрации забортной воды через неплотности в корпусе судна;

- конденсации водяных паров на внутренних поверхностях корпуса;

- протечек забортной воды через дейдвудное устройство;

- промывки водой масляной и топливной арматуры, фильтров и грязевых коробок;

- стока в льяла воды, используемой для мытья настилов.

3.1.8 Следует сводить к минимуму количество воды и нефти, попадающих в льяла машинных помещений, для чего необходимо:

1) не допускать течи во фланцевых и других соединениях топливо- и маслопроводов, сальниках арматуры, уплотнениях валов и штоков насосов, уплотнениях картерных крышек двигателей и т. п.

2) в случае возникновения течи и невозможности ее немедленного устранения под/или вокруг места течи установить поддон или другие сборники нефти и принять меры к скорейшему устранению неисправности;

3) своевременно удалять из поддонов накопившуюся в них нефть и очищать их от осадков и грязи;

4) своевременно очищать сточные трубы, идущие от воронок и поддонов, установленных под пробными, спускными и другими кранами системы топлива и масла, обеспечивая тем самым условия для свободного стока нефти в сборные цистерны;

5) сброс топлива и масла из действующих или ремонтируемых машин, механизмов и устройств или от продувания их систем, в которых находится или может накапливаться топливо или масло, производить в специально для этого предназначенные стационарные или переносные емкости;

6) не допускать переполнения емкостей топлива и масла, емкостей для сбора отстоя, утечек топлива и масла, а также емкостей для сбора различных нефтесодержащих остатков;

7) держать в исправности систему сигнализации верхнего уровня заполнения емкостей, из которых возможен перелив топлива, масла или нефтесодержащих остатков;

8) окрашивать светлой краской механизмы, устройства и трубопроводы топливной и масляной систем, что способствует своевременному обнаружению протечек и их ликвидации;

9) сократить спуск воды в льяла машинных помещений из систем двигателей и других механизмов как во время ремонта, так и в период эксплуатации;

10) выкачку льяльных вод, содержащих и не содержащих нефть, производить раздельно.

3.2 Подготовка к бункеровочным операциям

3.2.1 Любая бункеровочная операция (прием наливом топлива и масла): подготовка, проведение и окончание ее, а также меры, направленные на исключение загрязнения моря в период бункеровочной операции, должны выполняться под непосредственным руководством ответственного лица за ведение приема топлива и масла в соответствии с Уставом службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации.

3.2.2 По получении задания на предстоящий рейс лицо, ответственное за прием топлива и масла, составляет технологическую карту бункеровки, которая утверждается капитаном.

3.2.3 На каждом судне должна быть инструкция по проведению бункеровочных операций с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа.

3.2.4 Инструкция по проведению бункеровочных операций должна содержать:

1) описание систем трубопроводов, оборудования и устройств, предназначенных для выполнения на судне бункеровочных операций с указанием:

- схемы трубопроводов и расположения клапанов, насосов, приборов и устройств управления и контроля, вентиляционных, газоотводных, переливных труб и т. д.;

- местонахождение клапана или другого устройства для экстренного прекращения операции или разобщения различных частей трубопровода;

- порядок действия использования клапанов;

2) обязанности ответственного лица;

3) состав и обязанности вахтенных членов экипажа во время выполнения операций;

4) обязанности каждого члена экипажа, привлекаемого помимо вахтенных к работам по выполнению операций;

5) порядок подготовки судна, его систем, оборудования и устройств к предстоящим бункеровочным операциям с учетом мероприятий по предотвращению загрязнения с судов;

6) порядок начала, проведения и окончания операций;

7) описание и порядок применения средств для локализации разлива, который может произойти во время бункеровочной операции;

8) порядок оповещения о загрязнении топливом или маслом портовых вод;

9) другие информационные материалы, указания, рекомендации, способствующие предотвращению загрязнения моря в период бункеровочных операций.

3.2.5 При подготовке и в период бункеровочных операций необходимо выполнить следующее:

3.2.5.1 Надежно закрепить и постоянно удерживать судно у причала швартовными концами так, чтобы исключить его чрезмерное перемещение относительно причала или бункеровщика, а, следовательно, исключить возможное повреждение шлангов или других соединительных устройств.

3.2.5.2 В операции с участием плавучего бункеровщика обеспечить надежную его ошвартовку к бункеруемому судну.

3.2.5.3 Во избежание возможных разливов нефти не допускать бункеровочные операции на рейде при неблагоприятной погоде (волнении и ветре). В любом случае на проведение бункеровочных операций на рейде должно быть получено разрешение от администрации порта. Возможность проведения бункеровочных операций в зависимости от фактического состояния погоды определяют капитаны бункерующего и бункеруемого судна.

3.2.5.4 На время бункеровочной операции заглушить все шпигаты, через которые пролитая на судне нефть может вытечь за борт. Плотность закрытия должна исключать даже просачивание нефти за борт. Скапливающуюся по различным причинам на палубе воду (дождь, таяние снега) нужно периодически удалять через шпигаты или любым другим способом. Если для этой цели открывался шпигат, то после спуска воды его следует немедленно вновь плотно закрыть.

3.2.5.5 Под устройствами, с помощью которых производится присоединение шлангов к судовому трубопроводу приема топлива, а также

под воздушными трубами топливных танков, в которые принимается топливо, установить стационарные, а при их отсутствии - переносные поддоны достаточной вместимости, предназначенные для сбора в них возможных утечек нефти; по мере необходимости поддоны осушать, не допуская их переполнения и разлива нефти и нефтесодержащих смесей на палубу.

3.2.5.6 До начала бункеровочной операции проверить средства связи между бункерующим и бункеруемым судами; эти средства связи в течение всего периода бункеровочной операции держать в постоянной готовности.

Все сигналы, которые могут быть использованы для управления ходом бункеровочной операции, должны быть одинаково понятны персоналу судов, вовлеченных в бункеровочную операцию. Для обеспечения связи следует назначить конкретных лиц.

3.2.5.7 Убедиться, что весь персонал, участвующий в бункеровочных операциях судна, хорошо ознакомлен с топливной системой судна, включая расположение переливных, воздушных труб и измерительных труб и устройств для замера уровня топлива.

3.2.5.8 Предусмотреть и согласовать с персоналом бункерующего объекта (плавучий бункеровщик, береговая база):

1) сверку судовых и береговых часов;

2) последовательность наполнения топливных цистерн;

3) максимально допустимую подачу, а также интенсивность бункеровки в начале и при окончании операций, при переходе с одной цистерны на другую;

4) время, потребное для пуска, остановки насосов или изменения интенсивности бункеровки;

5) количество и тип насосов, работающих на бункеровку судна;

6) число цистерн, одновременно наполняемых топливом;

7) время закрытия береговой задвижки и количество топлива, поступающего на судно, за время ее закрытия.

3.2.5.9 Четкое взаимодействие судового персонала и персонала бункеровщика в процессе бункеровочных операций — одна из наиболее эффективных мер против разливов топлива при бункеровке.

3.2.5.10 На судах, имеющих объединенную систему переливных труб, включить и держать в рабочем состоянии сигнализацию о переливе. В этом случае поддоны или переносные емкости должны быть установле-

ны только у отверстия воздушной трубы из переливной цистерны и у приемного патрубка трубопровода приема топлива (масла).

3.2.5.11 Организовать непрерывное наблюдение за состоянием шланга с момента приема его на судно до момента отдачи, не допуская его заломов и чрезмерного натяжения. Наблюдение за состоянием шланга возлагать на специально выделенных для этой цели членов экипажа.

3.2.5.12 Выполнить все операции, указанные в п. 4.2.3 применительно к данной бункеровочной операции.

3.2.5.13 Убедиться, что имеющиеся емкости позволяют принять требуемое количество топлива (масла); результаты замеров емкостей записать в Машинном журнале.

3.2.5.14 Подготовить пост по ликвидации разлива: иметь в наличии впитывающий материал, совки и ведра на случай пролива нефти на палубу судна.

3.3 Проведение бункеровочных операций

3.3.1 Прием топлива (масла) необходимо начинать при минимальной интенсивности подачи. После проверки поступления топлива (масла) в намеченные цистерны и отсутствия пропусков в шланговых соединениях интенсивность бункеровки может быть доведена до номинальной.

3.3.2 В процессе приема топлива необходимо постоянно контролировать уровень топлива в заполняемых цистернах.

3.3.3 Нефть, пролитую на палубу во время бункеровочной операции, необходимо немедленно собрать и слить в судовые или береговые сборные емкости, а палубу протереть ветошью или опилками, собирая их в отдельную тару вместе с замазученной ветошью.

3.3.4 Категорически запрещается смыв за борт разлитой нефти, а также сброс за борт пропитанных нефтью обтирочных материалов.

3.3.5 Перед окончанием заполнения каждой цистерны интенсивность заполнения необходимо снизить открытием клапанов в другие цистерны. Закрывать клапаны заполненной цистерны можно только после открывания клапанов следующих цистерн.

3.3.6 Примерно через 15 мин после окончания заполнения цистерны и перекрытия клапанов необходимо проверить уровень топлива (масла) в ней. Повышение уровня означает, что в цистерну, несмотря на закрытые

клапаны, продолжает поступать топливо (масло), и поэтому необходимо принять соответствующие меры для предотвращения перелива.

3.3.7 При бункеровке крупных судов, принимающих в портах топливо (масло) с большой интенсивностью, рекомендуется ограждать бункеруемое судно и бункеровщик боновым заграждением, предоставляемым портом по заявке капитана бункеруемого судна.

3.4 Окончание бункеровочных операций

3.4.1 Перед окончанием приема топлива (масла) необходимо уменьшить интенсивность подачи, о чем следует заранее уведомить персонал бункеровщика (плавбункеровщика, береговой нефтебазы).

3.4.2 Цистерны двойного дна следует по возможности доливать из диптанков.

3.4.3 Концевые палубные клапаны на трубопроводе приема топлива следует закрывать только после остановки подающего насоса и осушения шлангов.

3.4.4 После того, как прием топлива (масла) окончен, произведены контрольные замеры в цистернах топлива (масла), клапаны на приеме топлива (масла) закрыты, поддоны или емкости под приемными патрубками бункеровочных магистралей топлива (масла) осушены, можно отсоединять шланги.

3.4.5 О времени начала и окончания приема топлива (масла) необходимо сделать запись в ЖНО, часть I.

3.5 Перекачка топлива в пределах судна

3.5.1 При перекачке топлива в пределах судна (например, из цистерны основного запаса левого борта в цистерны основного запаса правого борта) необходимо принять меры предосторожности для предотвращения перелива и обеспечить, чтобы вся запорная арматура на трубопроводе перекачки топлива, идущего от топливоперекачивающего насоса к топливным цистернам, не включенным в операцию по перекачке топлива, и к трубопроводу выдачи топлива была закрыта.

3.5.2 Перед началом перекачки необходимо проверить состояние воздушных труб. Лицо, ответственное за операцию по перекачке топлива, обязано удостовериться, что переливной трубопровод, сигнализация о пе-

реливе и указатели уровня в цистерне — в рабочем состоянии, а переливная цистерна не заполнена.

3.5.3 При перекачке топлива необходимо производить постоянные контрольные замеры уровня топлива в цистернах. В конце перекачки интенсивность подачи топлива уменьшить во избежание перелива топлива из заполняемой емкости.

3.5.4 Всякая перекачка топлива или масла в пределах судна должна производиться только после уведомления вахтенного помощника капитана и получения его разрешения. Вахтенный помощник капитана на это время должен организовать усиленное наблюдение за водной поверхностью вокруг судна.

3.5.5 Время начала и окончания перекачки топлива (масла) фиксируется в ЖНО, часть I.

3.6 Предотвращение загрязнения нефтью при использовании под балласт топливно-балластных цистерн

3.6.1 На новых судах валовой вместимостью 400 и более, не являющихся нефтяными танкерами, прием водяного балласта в цистерны нефтяного топлива не допускается за исключением того, когда неблагоприятные погодные условия вынуждают принимать водяной балласт в некоторые топливные цистерны. Цистерны, в которых находится балласт, необходимо отсоединить от топливной системы.

3.6.2 Прием и слив водяного балласта в или из топливно-балластных цистерн необходимо производить под руководством и наблюдением ответственного лица, специально назначенного капитаном.

3.6.3 При приеме балласта в топливные цистерны должны быть приняты следующие меры предосторожности против утечек топлива из трубопроводов за борт:

1) центробежный насос, используемый для заполнения топливно-балластных цистерн, запускается до открытия приемной арматуры забортной воды; при этом вся арматура на напорной линии балластной магистрали, включая приемный клапан цистерны, держится открытой;

2) проверяется поступление воды в цистерны, предназначенные для приема балласта;

3) запорная арматура цистерны после заполнения ее водой закрывается до остановки центробежного насоса, чтобы предупредить обратное вытекание загрязненной воды за борт.

3.6.4 Для исключения загрязнения моря нефтью при переливе балласта из топливных или топливно-балластных цистерн необходимо выполнять требования, указанные в п. 5.2.

3.6.5 Записи о приеме балласта в топливно-балластные цистерны и его сливе в море или на приемное сооружение производятся в ЖНО, часть I.

3.6.6 Записи о сливе чистого балласта (из чистых топливно-балластных цистерн) независимо от того, производится слив за борт или на приемное сооружение, необходимо вносить в Судовой журнал.

4 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С ТАНКЕРОВ НЕФТЬЮ, ПЕРЕВОЗИМОЙ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА

4.1 Общие положения

4.1.1 В открытом море согласно Конвенции МАРПОЛ 73/78 любой преднамеренный сброс нефти и нефтесодержащих смесей с танкеров запрещается, за исключением чистого и изолированного балласта.

4.1.2 При нахождении танкера вне особых районов с него разрешается сбрасывать образующиеся в процессе эксплуатации нефтесодержащие смеси только в случаях, если одновременно выполняются следующие условия:

1) танкер находится на расстоянии более 50 миль от ближайшего берега;

2) танкер находится в движении;

3) мгновенная интенсивность сброса не превышает 30 л нефти на морскую милю;

4) общее количество сброшенной в море нефти с существующих танкеров не превышает 1/15000, а с новых танкеров — 1/30000 общего количества груза нефти, из которого образовался остаток;

5) на танкере находится в действии система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти (САЗРИУС), одобренная Регистром.

4.1.3 Сбрасываемая в море нефтесодержащая смесь не должна иметь в своем составе химических или иных веществ в количестве или концентрации опасных для морской среды, а также не должна содержать химических или иных веществ, введенных в смесь с целью обхода условий сброса (например, диспергирующих веществ для рассеивания нефти в воде, сорбентов, препаратов для затопления нефти и т. п.).

4.1.4 Указанное в п.4.1.2 запрещение сброса не распространяется на сброс чистого (кроме случая, указанного в п.4.1.7) и изолированного балласта, который может быть сброшен в любом месте, включая особые районы и территориальные воды государств.

4.1.5 В территориальных водах Российской Федерации чистый балласт разрешено сбрасывать только на ходу судна за пределами района водопользования.

4.1.6 В портах и у терминалов иностранных государств разрешается сбрасывать чистый и изолированный балласт в соответствии с правилами этих государств, а изолированный балласт — и во внутренних водах Российской Федерации. О порядке слива в портах иностранных государств чистого балласта смотри п.5.6.

4.1.7 Во внутренних водах Российской Федерации, в районах водопользования, в находящихся под юрисдикцией Российской Федерации районах санитарной охраны и районах, имеющих рыбохозяйственное значение, сброс с танкеров за борт любых нефтесодержащих смесей, а также чистого балласта запрещается.

Чистый балласт, и все образующиеся на танкере смеси, содержащие перевозимую в качестве груза нефть, необходимо сдавать на приемные сооружения.

4.1.8 За струей сливаемых с танкера за борт нефтесодержащих смесей и чистого балласта необходимо вести постоянное визуальное наблюдение. Такое наблюдение следует вести и в том случае, когда на танкере имеется и исправно работает САЗРИУС.

4.1.9 Если в процессе визуального наблюдения на поверхности воды обнаружены следы нефти или изменение цвета окружающей воды, сброс необходимо прекратить. Сброс может быть возобновлен только после устранения причин появления следов нефти.

4.1.10 Если сброс производится в темное время суток, то необходимо обеспечить достаточное освещение наблюдаемой зоны. Источник света

следует располагать таким образом, чтобы он не служил помехой для судовождения.

4.2 Подготовка к грузовым операциям

4.2.1 До начала грузовых операций лицу, ответственному за операции на танкере, совместно с лицом, ответственным за операции на берегу или танкере, принимающем участие в операции, необходимо составить и согласовать план операций, в котором должно быть отражено следующее:

1) проведение сверки судовых и береговых часов;

2) последовательность грузовых операций;

3) время, затрачиваемое на закрытие береговой задвижки, и количество груза, поступающее на судно за время ее закрытия;

4) длина и диаметр трубопровода от нефтебазы до судна;

5) интенсивность погрузки или выгрузки (начальная, максимальная, при переходе с одного трубопровода на другой или с одного танка на другой, при окончательном заполнении танков);

6) количество и тип насосов, работающих на погрузку судна;

7) максимальное давление в грузовой магистрали, при котором допустимо осуществлять грузовые операции с нефтью;

8) судовой трубопровод для каждого сорта груза;

9) наличие связи между персоналом танкера и причала (другого судна) и порядок передачи команды с судна на берег и наоборот;

10) время, потребное для пуска, остановки или изменения интенсивности грузовых операций;

11) необходимость сообщения судну о всех моментах включения и выключения береговых насосов и перехода с одной береговой емкости на другую;

12) порядок выполнения чрезвычайных действий при разливах нефти;

13) лица, ответственные за проведение грузовых операций от танкера и берега или другого танкера, и местонахождение их во время грузовых операций.

4.2.2 Следует помнить, что четкое взаимодействие берегового и судового персонала в процессе грузовых операций — одна из наиболее эффективных мер против разливов нефти.

4.2.3 При подготовке танкера к грузовым операциям необходимо:

1) закрыть водонепроницаемыми пробками или заглушками все шпигаты на грузовой палубе, через которые в море может попасть нефть (скапливающаяся на палубе во время дождя вода должна периодически спускаться, после чего шпигаты должны снова закрываться);

2) подготовить впитывающие материалы (опилки, древесную стружку, цемент, ветошь), совки и ведра на случай сбора пролитой на палубу нефти;

3) заглушить не используемые при грузовых операциях патрубки палубного грузового и зачистного трубопроводов;

4) установить (при отсутствии стационарных) поддоны под патрубки палубного грузового и зачистного трубопроводов, к которым будут присоединяться береговые шланги;

5) проверить готовность к грузовым операциям грузового и зачистного трубопроводов, газоотводной системы танкера, системы дистанционного управления клапанами и устройствами замера уровня груза в танках, правильность открытия и закрытия запорной арматуры в грузовом насосном отделении, на палубе и в грузовых танках. Не используемые в грузовых операциях участки грузового и зачистного трубопроводов должны быть отсечены запорной арматурой. На маховиках этой арматуры должны быть вывешены предупредительные таблички "Не открывать";

6) обжать и опломбировать кингстоны, забортную арматуру и секущие клинкеты между грузовым трубопроводом и кингстонной магистралью в грузовом насосном отделении. При наличии между сдвоенными секущими клинкетами, отделяющими груз нефти от моря, контрольного устройства, показывающего плотность закрытия клинкетов, оно должно быть приведено в рабочее состояние. Об опломбировании запорной арматуры грузового насосного отделения должна быть произведена запись в Судовом журнале;

7) привести в рабочее состояние контрольное устройство, показывающее плотность закрытия клинкетов (при его наличии между сдвоенными секущими клинкетами, отделяющими нефть от моря);

8) зафиксировать в Судовом журнале факт опломбирования запорной арматуры грузового насосного отделения;

9) обеспечить достаточное для наблюдения за грузовыми операциями освещение рабочей зоны на своем танкере, а также на другом ош-

вартованном судне, если оно принимает непосредственное участие в грузовых операциях, но не имеет собственного источника освещения;

10) привести в рабочее состояние и проверить в работе средства связи между танкером и причалом (нефтебазой, другим судном), осуществляющими прием или налив груза нефти, после чего держать их в постоянной готовности для приема и передачи информации в любой момент всего периода грузовых операций. Любые сигналы, принятые для грузовых операций, должны быть одинаково понятны судовому и береговому персоналу и тщательно усвоены им до начала операции;

11) подготовить и установить необходимые для проведения операции шланги в соответствии с указаниями п.1.6, если грузовые операции будут производиться судовыми шлангами;

12) о моменте окончания подготовки танкера к грузовым операциям сообщить лицу, ответственному за нефтеперевалочные операции на берегу (другом судне), и внести об этом запись в Судовой журнал.

4.3 Действия в период грузовых операций

4.3.1 Начинать грузовые операции следует при пониженной интенсивности приема (передачи) нефти. Доводить интенсивность до номинальной можно только после того, как лицо, ответственное за грузовые операции на танкере, убедится, что груз проходит по предусмотренным планом магистралям, в местах соединения шлангов (стендеров) с патрубками грузового трубопровода, а также через кингстоны и другие забортные отверстия, через которые нефть может попасть за борт, пропусков нефти не наблюдается.

4.3.2 После начала и в процессе грузовых операций необходимо постоянно осматривать поверхность воды вокруг танкера и особенно в районе кингстонов грузового насосного отделения.

4.3.3 О появившейся в процессе грузовых операций вблизи танкера на поверхности воды нефти следует информировать береговой персонал и обязательно сделать об этом соответствующую запись в Судовом журнале. В случае, если имеются основания считать, что нефть появилась на воде вследствие каких-либо нарушений или ошибок судового персонала или в результате какой-либо поломки или неисправности судового оборудования, следует немедленно прекратить грузовые операции. Возобновить их можно только после устранения причин, вызвавших появление нефти на

воде. Следует помнить, что несвоевременное уведомление или уклонение от уведомления о допущенном разливе нефти обычно влечет за собой строгое наказание.

При оформлении документов о фактах появления нефти в районе стоянки танкера все действия по защите интересов судна необходимо производить в соответствии с законами государства, в порту которого находится танкер.

4.3.4 Если экипажем танкера будет обнаружено, что береговые устройства (устройства на другом судне) для осуществления грузовых операций не соответствуют своему назначению, а также находятся в неудовлетворительном техническом состоянии или плохо обслуживаются, что может привести к разливу нефти, то лицо, ответственное за грузовые операции на танкере, должно об этом поставить в известность ответственное лицо берегового персонала (или другого судна), принимающего участие в грузовых операциях, проинформировать представителя агентирующей компании — в загранпорту или диспетчера порта (нефтерайона) в порту Российской Федерации. В любом случае эти факты должны быть зафиксированы в Судовом журнале.

4.3.5 При проведении грузовых операций необходимо:

1) постоянно следить за состоянием шварговов, обеспечивать надлежащее натяжение их и не допускать чрезмерной подвижки танкера у причала, особенно когда наблюдается значительный подъем или опускание судна вследствие приливов и отливов, что может стать причиной повреждения стендеров, разрыва шлангов и разлива нефти;

2) постоянно следить за состоянием стендеров, шлангов и соединений их с грузовым трубопроводом танкера. Особое внимание следует уделять исключению возможности зажатия шлангов между судном и стенкой причала или днищем судна и морским дном в случае операций у удаленного от берега терминала, оборудованного подводным трубопроводом. При обнаружении каких-либо неисправностей, течи, вспучивания, нарушения подвески или укладки шлангов грузовые операции следует прекратить до устранения неисправностей;

3) не допускать переполнения поддонов, установленных под соединениями грузового трубопровода с береговыми шлангами. Накопившуюся в поддонах нефть следует сливать в грузовой танк либо в другую емкость для последующей сдачи на берег;

4) при ухудшении погоды, создающей опасность разрыва или повреждения шлангов, грузовые операции следует прекратить;

5) постоянно поддерживать связь танкера с персоналом причала (нефтебазы) или судном, участвующим в грузовых операциях; при нарушении связи грузовые операции следует прекратить.

Возобновить операции можно только после восстановления связи или перехода на другой вид связи, приемлемый для всех сторон, участвующих в грузовых операциях;

6) разлитую на палубу нефть удалять посредством спуска в грузовые или отстойные танки, откачкой специальными переносными насосами, сбором в ведра при помощи впитывающих нефть материалов (сорбентов) и т. п.; протирку выполнять ветошью, опилками; использованные ветошь и опилки собирать и сдавать на берег.

Смывать нефть с палубы струей воды запрещается.

4.3.6 При грузовых операциях между двумя судами на рейде или в открытом море необходимо применять мягкие пневматические кранцы с целью предотвращения повреждения судов при их швартовке или подвижке на волнении. Грузовые шланги при этом должны быть подвешены так, чтобы была исключена возможность повреждения их между бортами судов.

4.4 Действия после окончания грузовых операций

4.4.1 После окончания грузовых операций необходимо:

1) все клинкеты на грузовом и зачистном трубопроводах, крышки сходных люков, смотровых лючков и пробки мерительных трубок закрыть и плотно обжать (закрытие клинкетов грузового трубопровода производить после прекращения подачи нефти с берега при погрузке и после остановки судового грузового насоса при передаче нефти);

2) опорожнить (если возможно, продуть воздухом или прокачать водой в течение не менее 3 мин полным сечением) грузовые шланги;

3) отсоединить шланги от грузового трубопровода (отсоединение шлангов производить над поддонами).

4.4.2 Отсоединение шлангов от судового грузового трубопровода следует начинать с нижней части фланца.

4.4.3 После отсоединения на фланцы шлангов необходимо поставить заглушки. Уборку шлангов с судна следует производить только при заглушенных фланцах.

4.5 Временная остановка грузовых операций

4.5.1 Грузовые операции необходимо останавливать в следующих случаях:

1) перемещение судна превышает допустимые для работы терминала параметры;

2) получение штормового предупреждения;

3) появление неисправности в основной системе связи между причалом и береговыми сооружениями или между причалом и нефтяным танкером и нет другой адекватной постоянной связи;

4) на поверхности воды заметны следы нефти;

5) обнаружен огонь или опасность его появления;

6) появление неисправности в освещении или слабая освещенность причала;

7) обнаружены протечки нефти из шлангов, соединений и трубопроводов берегового сооружения или палубных трубопроводов нефтяного танкера;

8) обнаружена необъяснимая значительная разница в количестве отгруженной и принятой нефти;

9) появилось необъяснимое падение давления в грузовой магистрали;

10) появление нефти на палубе нефтяного танкера, вызванное переполнением танка;

11) обнаружены повреждения или авария, угрожающие утечкой нефти.

4.5.2 Грузовые операции могут быть возобновлены только после ликвидации причин, вызвавших их остановку.

4.6. Перекачка груза нефти во время рейса

4.6.1 Перекачка груза нефти из одного танка в другой во время рейса, как правило, не допускается.

4.6.2 В тех случаях, когда перекачки груза во время рейса избежать невозможно, необходимо соблюдать следующие меры, направленные на предотвращение сброса нефти в море:

1) проверить плотное закрытие кингстонов и клинкетов, которые согласно инструкции по эксплуатации должны быть закрыты во время рейса;

2) плотно закрыть забортные отливные клапаны и секущие клинкеты между грузовым и балластным трубопроводами и между грузовым трубопроводом и кингстонной магистралью;

3) если для перекачки груза палубный грузовой трубопровод не используется, то приемно-отливные патрубки на нем заглушить, а клинкеты плотно закрыть;

4) на маховиках клинкетов, указанных в подпунктах 2 и 3, на время перекачки груза вывесить предупредительные таблички “Не открывать!”;

5) все палубные шпигаты надежно закрыть пробками для предотвращения протекания разлитой на палубу нефти за борт;

6) перед началом перекачки груза закрыть клинкеты на приемных патрубках грузового и зачистного трубопроводов танков, которые не используются при перекачке груза;

7) перекачку нефти начинать при пониженной подаче насоса. После проверки правильности поступления груза подача насоса может быть доведена до номинальной;

8) дыхательные клапаны на газоотводном трубопроводе при перекачке нефти держать открытыми, а если уровень груза в танке определяется замером пустот, то открыть и смотровые лючки;

9) вести постоянный контроль за уровнем нефти в заполняемых танках;

10) на время перекачки установить регулярное наблюдение за водной поверхностью вокруг танкера в районе кильватерной струи.

4.6.3 Если перекачка нефти производится одним насосом в несколько грузовых танков, то следует учитывать неравномерность их заполнения (в танках, расположенных ближе к грузовому насосу, уровень повышается быстрее) и не допускать их переполнения.

Следует также помнить, что перекачка нефти может изменить дифферент судна и вызвать перелив некоторых заполненных танков, и не допускать этого.

4.6.4 Перекачка груза должна производиться под контролем второго помощника капитана. Для контроля за уровнем груза в танках при перекачке нефти и наблюдения за водной поверхностью вокруг танкера следует привлекать необходимое число членов экипажа.

4.6.5 После окончания перекачки грузовой нефти необходимо сделать соответствующие записи в ЖНО, часть II.

5 БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ НА ТАНКЕРАХ

5.1 Общие положения

5.1.1 Балластные операции включают операции по приему, сливу и перекачке балласта на танкере.

5.1.2 Балластные операции на танкере выполняются под непосредственным руководством назначаемого капитаном одного или нескольких сменяющих друг друга ответственных лиц.

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

5.1.4 Для выбора оптимальной схемы балластировки, наиболее рациональной технологии проведения балластных операций, исключения непредвиденных расходов и простоев танкера капитан обязан заблаговременно получить возможно более полную информацию об условиях и правилах проведения балластных операций в портах захода танкера в предстоящем рейсе.

5.1.5 Перед приемом балласта назначенное капитаном ответственное лицо, руководствуясь его указаниями, информацией об остойчивости танкера и рекомендованными заводом-строителем схемами балластировки, должно составить план балластировки и представить его на утверждение капитану.

5.1.6 Проведение балластных операций во время стоянки у причала капитан танкера (или назначенное им ответственное лицо) заблаговременно должен согласовать этот вопрос с ответственным лицом берегового персонала.

5.1.7 Прием балласта в танки изолированного балласта и откачка из них могут производиться по согласованию с ответственным лицом берегового персонала во время грузовых операций.

5.1.8 Прием балласта в грузовые танки необходимо производить после окончания грузовых операций и предъявления танков представителю грузополучателя и оформления документов на сдачу груза.

5.1.9 Перед приемом балласта в грузовые танки необходимо промыть грузовой и зачистной трубопроводы и насосы, сбрасывая воду в соответствующий грузовой танк, после чего вода закачивается насосами в отстойный танк.

5.1.10 В случае, когда балласт, принятый в загрязненные нефтью танки, перед очередной погрузкой будет сдаваться на приемные сооружения, промывать грузовой трубопровод и насосы не следует.

5.1.11 Промывка грузового трубопровода производится непродолжительной (в течение 3...5 мин) подачей воды грузовым насосом из-за борта в каждый грузовой танк. При этом необходимо прокачать и палубные трубопроводы, включая приемные патрубки на палубе.

5.1.12 Промывку грузового трубопровода рекомендуется начинать с наиболее удаленного от насосного отделения грузового танка.

5.1.13 Для обеспечения промывки палубных трубопроводов, концевых приемно-отливных патрубков и клинкетов необходимо устанавливать временные перемычки из шлангов для сброса промывочной воды из них в грузовые или отстойные танки.

5.1.14 Допускается промывать только отдельные участки грузового трубопровода, которые намечается использовать в дальнейшем для балластных операций, если конструкция грузового трубопровода обеспечивает надежное отделение таких участков от остального грузового трубопровода. При этом необходимо:

1) выбрать и подготовить линию грузового трубопровода так, чтобы во время приема балласта в танки исключалось образование “карманов” (непромываемых потоком воды участков трубопровода), где может задержаться нефть;

2) намеченные к промывке участки грузового трубопровода отсечь от тех участков, которые не будут использоваться для балластных операций. Клинкеты, отсекающие промытые участки от остального грузового

трубопровода, не следует открывать до окончания слива балласта в порту погрузки.

5.1.15 При сливе чистого и изолированного балласта целесообразно придерживаться требований Руководства по контролю водяного балласта судов и управлению им для сведения к минимуму переноса вредных водных и патогенных организмов (Резолюция А.868 (20), принятая 20-й Ассамблеей ИМО в ноябре 1998 г.).

5.2 Прием балласта в загрязненные нефтью грузовые танки

5.2.1 На новых судах валовой вместимостью 150 и более прием водяного балласта в танки нефтяного топлива не допускается за исключением, если неблагоприятные природные условия или необходимость иметь на борту большое количество нефтяного топлива вынуждает принимать водяной балласт в некоторые топливные танки для обеспечения достаточной остойчивости и безопасности плавания.

5.2.2 При приеме балласта в грузовые танки необходимо обеспечить постоянный контроль за уровнем балласта в каждом заполняемом танке.

5.2.3 Прием балласта следует начинать при пониженной подаче грузовых насосов одновременно во все балластируемые танки. Забортный кингстон следует открывать после пуска грузового насоса и создания вакуума на стороне всасывания. Для получения начального вакуума могут потребоваться специальные меры, такие как удаление газов из полостей насоса и использование зачистных насосов или, где это возможно, отсоса паров нефтепродуктов из трубопровода. После проверки правильности поступления балласта подача насосов доводится до номинальной.

5.2.4 В ЖНО, часть II, необходимо сделать запись о времени и местонахождении танкера в начале приема балласта в грузовые танки. Началом приема балласта считается время пуска грузовых насосов. Время начала приема балласта, зафиксированное в ЖНО, часть II, должно совпадать со временем пуска грузовых насосов на прием балласта, которое указывается в Машинном журнале.

5.2.5 Во избежание перелива окончательное заполнение грузовых танков до заданного уровня производится при пониженной подаче грузовых насосов и под наблюдением ответственного лица.

5.2.6 О всех изменениях в режиме балластировки необходимо заблаговременно предупреждать обслуживающий грузовые насосы персонал с тем, чтобы он мог подготовиться к изменению режима работы насосов.

5.2.7 Об окончании приема балласта в грузовые танки необходимо сделать соответствующие записи в ЖНО, часть II.

5.2.8 После окончания приема балласта в грузовые танки рекомендуется непродолжительное время (в течение не более 5 мин) грузовым насосом откачивать воду из каждого забалластированного танка в отстойный танк.

5.3 Прием балласта в чистые грузовые танки

5.3.1 Балласт, который может считаться чистым балластом, принимается в тщательно промытые грузовые танки.

5.3.2 Балласт принимается в чистые грузовые танки в следующих случаях:

1) переход танкера в порт предстоящей погрузки, где отсутствуют приемные сооружения для грязного балласта;

2) переход на судоремонтное предприятие для ремонта;

3) в связи с предстоящим освидетельствованием танков Регистром;

4) предстоящая перевозка другого вида груза.

5.3.3 При подготовке танкера к приему балласта в чистые грузовые танки и во время приема необходимо:

1) до начала приема балласта в грузовые танки спустить остатки груза из палубных магистралей и стояков в один из грузовых танков, в который не должен приниматься балласт;

2) при приеме балласта в грузовые танки необходимо промыть все грузовые магистрали и перемычки, по которым должен производиться слив балласта в порту, и приемные грузовые "храпки" всех танков. Палубные грузовые магистрали, если они не будут участвовать в сбросе балласта, после спуска из них остатков груза отсечь секущими клинкетами. Эти клинкеты до окончания сброса балласта в порту открывать не допускается;

3) промывку днищевых грузовых магистралей и приемных "храпков" в танках производить грузовым насосом при наибольшей его производительности путем поочередного открывания приемных грузовых клинкетов в танках;

4) собравшуюся в грузовых танках в результате промывки грузовых "храпков" воду откачать зачистными насосами по зачистному трубопроводу в отстойные танки;

5) после промывки магистралей произвести мойку танков под чистый балласт одним из способов, описанных в разделе 7, в зависимости от оборудования судна;

6) после окончания мойки принять балласт в промытые танки. Балласт в грузовые танки следует принимать грузовыми насосами.

5.3.4 После приема балласта в чистые грузовые танки ответственное за балластные операции лицо должно убедиться в отсутствии пленки нефти визуальной проверкой поверхности балласта в танках с соблюдением всех мер пожарной безопасности при вскрытии горловин.

5.3.5 О приеме балласта в чистые грузовые танки необходимо сделать соответствующую запись в ЖНО, часть II. Началом приема следует считать момент поступления балласта в танки.

5.4 Сброс грязного балласта

5.4.1 При сбросе грязного балласта на приемные сооружения следует принимать меры предосторожности против загрязнения моря нефтью, предусмотренные для грузовых операций, описанных в п.4.3.

5.4.2 Сброс грязного балласта за борт в море должен производиться выше ватерлинии с соблюдением условий сброса нефти, описанных в п.4.1. При этом следует сбрасывать только ту часть балласта, содержание нефти в которой в результате отстоя в танках снизилось до уровня, обеспечивающего выполнение упомянутых условий.

5.4.3 Для качественного отделения нефти от воды необходимо предусмотреть время на отстаивание принятого в танки грязного балласта. Для получения оптимальных результатов при благоприятных условиях плавания на отстаивание требуется от 12 до 24 ч.

5.4.4 Сброс отстоявшейся части грязного балласта следует производить во время плавания танкера при отсутствии значительной качки. Под воздействием качки может произойти перемешивание отстоявшейся нефти с водой и повышение содержания нефти в нижних сливаемых слоях балласта.

5.4.5 Если на танкере имеется САЗРИУС, то она должна быть в действии при сбросе отстоявшегося грязного балласта в соответствии с руководством по ее эксплуатации.

5.4.6 При отсутствии или неработающем на танкере САЗРИУС можно контролировать сброс грязного балласта, отбирая пробы сбрасываемого стока, производя экспресс-анализ для определения содержания нефти и подсчитывая мгновенную интенсивность сброса нефти и общее количество сброшенной нефти в соответствии с инструкцией судовладельца.

5.4.7 Часть отстоявшегося грязного балласта из грузовых танков может быть сброшена самотеком при соблюдении следующих условий:

- если отстой производился достаточно долго, чтобы дать возможность более полному отделению нефти от воды;

- если непосредственно перед сбросом водяной балласт проконтролирован с помощью индикатора поверхности раздела нефть-вода, чтобы удостовериться, что при сбросе не произойдет недопустимого загрязнения моря нефтью.

5.4.8 Если сброс грязного балласта производился самотеком, то остальная его часть должна быть сброшена с помощью грузовых насосов. Сброс грузовыми насосами должен производиться через забортный сливной клапан, расположенный выше ватерлинии, поэтому все используемые при сбросе самотеком клапаны должны быть тщательно закрыты.

5.4.9 Сброс балласта следует начинать при пониженной подаче грузовых насосов. Повышать подачу насосов до номинальной можно только после проверки правильности поступления балласта по намеченной для сброса магистрали и проверки нефтесодержания сбрасываемого балласта.

5.4.10 О начале сброса балласта необходимо сделать соответствующую запись в ЖНО, часть II.

Началом сброса считается момент поступления балласта за борт.

5.4.11 Сбрасывать отстоявшуюся часть грязного балласта грузовыми насосами следует одновременно из возможно большего числа грузовых танков. При этом будет уменьшена вероятность образования воронок у приемных “храпков” в танках и захвата нефти из слоя на поверхности балласта.

5.4.12 При сбросе балласта рекомендуется обеспечить равномерное снижение уровня во всех танках, из которых сбрасывается балласт, путем изменения степени закрытия приемных клинкетов в танках.

5.4.13 При снижении уровня балласта в танках до 20 % высоты танка (до 2-1,5 м) интенсивность сброса необходимо снизить путем уменьшения подачи грузовых насосов либо уменьшением количества работающих на слив балласта грузовых насосов.

5.4.14 Оставшийся в грузовых танках после сброса отстоявшейся части балласт с содержанием нефти, превышающим нормативы Конвенции МАРПОЛ 73/78 по сбросу, необходимо перекачать в отстойный танк, о чем в ЖНО, часть II, сделать соответствующую запись с указанием количества такого балласта.

Перекачку балласта в отстойный танк рекомендуется производить зачистными насосами либо грузовыми насосами при пониженной подаче.

5.4.15 После окончания сброса грязного балласта за борт в ЖНО, часть II, необходимо сделать соответствующие записи. Если слив балласта за борт производился в несколько этапов, то в ЖНО делаются записи по каждому этапу отдельно.

5.4.16 Загрязненные при зачистке танков от остатков грязного балласта трубопроводы и насосы, если они будут использоваться для сброса балласта за борт, а танки после сброса из них грязного балласта мыться не будут, необходимо прокачать чистым балластом, а при его отсутствии — забортной водой со сбросом в отстойный танк.

5.4.17 Сброс остатков грязного балласта из отстойного танка следует производить в соответствии с рекомендациями п.5.4.

5.5 Прием чистого балласта

5.5.1 Перед началом приема чистого балласта необходимо убедиться, что главные грузовые насосы и трубопроводы, которые будут использоваться, чисты и использованная моечная вода удалена в имеющийся грязный балласт или отстойный танк.

5.6 Сброс чистого балласта

5.6.1 Капитан танкера должен располагать полной информацией об условиях сброса чистого балласта в портах предстоящей погрузки, а лицо,

ответственное за проведение операции сброса, должно быть ознакомлено с портовыми правилами слива чистого балласта.

5.6.2 Перед входом танкера в пределы зоны 50 миль от ближайшего берега или в пределы особого района рекомендуется произвести непродолжительный (в течение 5-10 мин) сброс балласта из каждого забалластированного танка теми насосами и по тем трубопроводам, которые будут использоваться для сброса балласта в порту.

5.6.3 Сбрасывать чистый балласт в порту можно только после предварительного согласования условий сброса с представителем портовой администрации и получения разрешения на сброс.

5.6.4 Контролировать сброс чистого балласта с помощью САЗРИУС не требуется, однако рекомендуется, чтобы на танкерах, оборудованных САЗРИУС, она включалась в действие при сбросе чистого балласта, поскольку показания этой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом чистом балласте не превышает 15 млн$^{-1}$ является доказательством чистоты сбрасываемого балласта.

5.6.5 Непосредственно перед сбросом необходимо проверить поверхность чистого балласта в танках, чтобы удостовериться, что загрязнение нефтью не произошло.

5.6.6 При сбросе чистого балласта необходимо установить визуальный контроль за сбросом. При появлении в сбрасываемом стоке следов нефти сброс необходимо немедленно прекратить.

5.6.7 Остающийся в танках после срабатывания САЗРИУС или визуального обнаружения нефти в сбрасываемом стоке балласт не может считаться чистым. С ним следует поступать как с грязным балластом и сдавать на приемные сооружения.

5.6.8 О сбросе чистого балласта необходимо сделать соответствующие записи в ЖНО, часть II.

5.7 Прием и сброс изолированного балласта

5.7.1 Прием балласта в танки изолированного балласта и сброс из них могут производиться по согласованию с ответственным лицом берегового персонала во время грузовых операций.

5.7.2 Прием и сброс балласта из танков изолированного балласта производится балластными насосами по специальным трубопроводам, ко-

торые полностью отделены от грузовой системы и никогда не используются для перекачки нефти или грязного балласта.

5.7.3 Перед приемом балласта ответственное за балластные операции лицо должно убедиться в том, что в нем отсутствует нефть. При обнаружении нефти балласт должен быть полностью удален, а причины попадания нефти в танки выявлены и устранены.

5.7.4 Если удалить нефть и устранить дефекты, приведшие к попаданию нефти в танки изолированного балласта, судовыми средствами невозможно, то такой танк не может считаться танком изолированного балласта, а принимаемый в него балласт относится к категории грязного балласта. Об этом должна быть сделана запись в Судовом журнале.

5.7.5 Перед сбросом изолированного балласта ответственное за балластные операции лицо должно проверить поверхность балласта в танках. Если на поверхности в каком-либо танке изолированного балласта обнаружена нефть, то сброс балласта из такого танка следует производить в соответствии с рекомендациями по сбросу грязного балласта. Об этом факте необходимо сделать запись в Судовом журнале.

5.7.6 Допускается аварийный сброс изолированного балласта посредством соединения с грузовым насосом с помощью съемного патрубка катушечного типа. В этом случае в местах соединений с изолированным балластом устанавливаются невозвратные клапаны для предотвращения поступления нефти в танки изолированного балласта. Съемный патрубок катушечного типа должен устанавливаться на видном месте в насосном отделении и рядом с ним прикрепляется табличка с надписью, ограничивающей его применение (Единые толкования Правила 1, п.17 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78).

5.7.7 Записи об операциях с изолированным балластом вносятся в Судовой журнал.

5.8 Совмещение балластных и грузовых операций

5.8.1 Совмещать балластные и грузовые операции (сбрасывать балласт из грузовых танков одновременно с наливом груза и принимать балласт в грузовые танки одновременно с выгрузкой нефти) допускается только при наличии на судне инструкции по проведению этих операций, разработанной для каждого танкера и согласованной с Регистром, а также предварительного согласования порядка проведения операций с предста-

вителями портовой администрации и грузополучателя или грузоотправителя.

5.8.2 Совмещать балластные и грузовые операции допускается только при полной уверенности в том, что судовые системы, предназначенные для этих операций, находятся в хорошем техническом состоянии и удовлетворяют требованиям разделения трубопроводов с балластом от трубопроводов с нефтью не менее чем двумя закрытыми клинкетами.

5.8.3 При сбросе чистого балласта за борт, производимом одновременно с приемом груза, необходимо включить САЗРИУС, а при отсутствии ее — установить визуальный контроль в соответствии с рекомендациями п.5.6.

5.8.4 После окончания операций необходимо сделать соответствующие записи в ЖНО, часть II, отдельно по грузовым и балластным операциям.

6 СДАЧА ОСТАТКОВ ИЗ ОТСТОЙНОГО ТАНКА

6.1 Перед прибытием в порт погрузки капитан судна обязан известить своего владельца или фрахтователя о количестве хранящихся на борту остатков. Эти остатки могут быть:

1) переданы на берег на грузовой терминал;

2) сохранены на борту и залиты новым грузом, так называемая “погрузка поверх остатка”;

3) сохранены на борту, но отдельно от вновь принятого груза. Если это сделано, то при наличии соответствующего оборудования возможна их откачка на береговой приемный терминал;

5) оставлены на борту на несколько последующих рейсов судна.

7 МОЙКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ

7.1 Общие положения

7.1.1 Мойка грузовых танков должна производиться в соответствии с разработанной для каждого танкера инструкцией, с применением имеющихся на судне специальных систем и оборудования, одобренных Регистром в установленном порядке.

7.1.2 Мойка грузовых танков может производиться водой (водная мойка) либо растворителем (неводная мойка).

При водной мойке используются холодная или горячая забортная вода либо водный раствор моющего препарата.

При неводной мойке используется сырая нефть или другой разрешенный к применению на танкерах растворитель.

7.1.3 Водная мойка танков может производиться с одноразовым (по разомкнутому циклу) и многократным использованием моющей воды (по замкнутому циклу).

При мойке танков по разомкнутому циклу перед сбросом за борт промывочная вода очищается от нефти в проточном режиме в одном (одноступенчатый проточный отстой) либо в двух (двухступенчатый проточный отстой) отстойных танках или статически (непроточный режим).

Мойка танков по замкнутому циклу может производиться по одноступенчатой (через один отстойный танк) либо двухступенчатой (через два отстойных танка) схеме.

Мойка танков растворителями и растворами моющих препаратов должна производиться только по замкнутому циклу.

В качестве моющих препаратов могут использоваться только препараты, допущенные к применению на судах и одобренные органами санитарного надзора и Госкомэкологии.

7.1.4 При плавании судна в зоне 50 миль от ближайшего берега и в пределах особого района допускается производить водную мойку грузовых танков только по замкнутому циклу .

7.1.5 Во избежание попадания нефти за борт при проведении водной мойки необходимо:

1) при подготовке к мойке танков:

- всю донную бортовую арматуру в насосном отделении на грузовом зачистном и моечном трубопроводах, которая не будет использоваться при мойке танков, закрыть и обжать;

- заглушить шпигаты на главной палубе;

- промыть моечный трубопровод, для чего к его наиболее удаленному от насосного отделения клапану присоединить шланг и прокачать трубопровод водой от моечного насоса в течение 10-15 мин со сливом в один из грузовых танков;

- промыть в соответствии с рекомендациями п.5.1 грузовой и зачистной трубопроводы;

- проверить состояние моечных шлангов и шланговых соединений;

- шланги и шланговые соединения, имеющие протечки, использовать для мойки танков не допускается;

2) при мойке танков:

- закрыть крышки сходных люков замываемых танков;

- при работе моечных машинок в танке горловины для машинок закрыть кронштейнами или брезентом, чтобы исключить выброс струй моющей воды на палубу;

- попавшую на палубу моющую воду сливать в отстойный танк.

7.1.6 Отмытую и отстоявшуюся в отстойном танке нефть следует сдавать на берег либо использовать на судне путем вовлечения в груз или в топливо для судовой энергетической установки. Возможность вовлечения отмытой нефти в груз решается грузоотправителем.

7.1.7 Мойку отстойных или грузовых танков, использовавшихся в качестве отстойных, необходимо производить с удалением промывочной воды на приемные сооружения.

7.1.8 Сброс промывочных вод, не содержащих моющих препаратов, из отстойных танков за борт допускается только при плавании танкера вне зоны 50 миль от ближайшего берега и вне пределов особого района в соответствии с требованиями п.4.1.2. Во всех других случаях промывочную воду необходимо сдавать на приемные сооружения.

7.1.9 После окончания мойки танков необходимо сделать запись в ЖНО, часть II.

7.2 Мойка танков по разомкнутому циклу

7.2.1 Мойку грузовых танков по разомкнутому циклу рекомендуется производить с двухступенчатым отстоем промывочной воды.

7.2.2 При мойке грузовых танков по разомкнутому циклу как с двух -, так и с одноступенчатым проточным отстоем, при непрерывном сливе отстоявшейся воды за борт количество одновременно работающих машинок должно быть таким, чтобы часовой расход моющей воды на них не превышал одной пятой объема промывочной воды в отстойном танке или системе отстойных танков, для того чтобы обеспечить достаточную

продолжительность отстоя перед сбросом отстоявшейся воды за борт. При мойке грузовых танков из-под светлых сортов нефтепродуктов (бензин, керосин, дизельное топливо) объем промывочной воды в отстойном танке или системе отстойных танков может составлять не менее трехкратного часового расхода моющей воды на моечные машинки.

7.2.3 В процессе мойки танков по разомкнутому циклу моечный насос или используемый для этой цели один из грузовых насосов принимает воду из-за борта и через подогреватель (либо минуя его) подает моющую воду к моечным машинкам. После мойки промывочную воду зачистными насосами откачивают в отстойные танки. Уровень воды в отстойных танках необходимо постоянно контролировать, не допуская их переполнения и перелива промывочной воды.

7.2.4 Сброс за борт отстоявшейся в отстойных танках промывочной воды при мойке танков по разомкнутому циклу необходимо производить через отливной патрубок, расположенный выше ватерлинии судна, под постоянным контролем САЗРИУС, а при отсутствии ее — под постоянным визуальным контролем.

7.3 Мойка танков по замкнутому циклу

7.3.1 При мойке танков по замкнутому циклу моечный или используемый для этой цели грузовой насос принимает моющую жидкость из отстойного танка (танков) и подает ее через подогреватель (или минуя его) к моечным машинкам. Зачистные насосы откачивают эмульсию из замываемых танков в отстойный танк (танки).

7.3.2 Требуемое технологической инструкцией для каждого вида мойки количество забортной воды рекомендуется принять в отстойный танк (танки) перед мойкой танков.

7.3.3 Заполнение отстойного танка (танков) забортной водой производится насосом (моечным, зачистным или грузовым) или самотеком через кингстон. После заполнения отстойного танка (танков) кингстон должен быть закрыт и обжат.

7.3.4 После заполнения отстойного танка (танков) забортной водой рекомендуется замерить уровень в нем с тем, чтобы после окончания мойки всех танков приближенно оценить количество отмытых нефтеостатков, собранных в отстойном танке (танках).

7.3.5 Если отстойный танк (танки) заполняется в процессе мойки танков, то вода на моечные машинки подается из-за борта, а из замываемого танка сбрасывается зачистным насосом в отстойный танк. После заполнения отстойного танка (танков) до намеченного уровня моечный насос переключается на прием из отстойного танка.

7.3.6 В процессе мойки танков необходимо постоянно следить за уровнем воды в отстойном танке (танках).

При резком повышении уровня следует выяснить причину и принять меры к недопущению перелива воды на палубу.

При резком понижении уровня необходимо проверить, нет ли утечки промывочной воды из отстойного танка за борт.

7.3.7 В процессе мойки танков для повышения эффективности отстаивания рекомендуется поддерживать температуру промывочной воды в отстойном танке (танках) в пределах 40...60°С.

7.4 Мойка топливных цистерн

7.4.1 Мойка топливных цистерн может производиться по разомкнутому или замкнутому циклу только через отстойные танки системы мойки грузовых танков.

7.4.2 Технология мойки топливных цистерн, порядок и схема установки временных перемычек для зачистки замываемых цистерн и сброса моющей жидкости в отстойный танк (танки), а также меры по предотвращению загрязнения моря нефтью при мойке устанавливаются специальными инструкциями, разработанными для каждого танкера.

7.4.3 Во избежание попадания моющей жидкости в топливо необходимо надежно отделить (вплоть до установки заглушек) трубопровод, используемый для моющей воды, от трубопровода с топливом. После окончания мойки цистерн следует осушить трубопровод, использовавшийся для перекачки моющей жидкости и промывочной воды.

7.4.4 В процессе мойки топливных цистерн не допускается производить операции по перекачке топлива в пределах судна.

7.4.5 После окончания мойки топливных цистерн необходимо сделать запись в ЖНО, часть II, с указанием номеров промытых цистерн, способа мойки, географических координат судна, времени начала и окончания мойки.

7.5 Сброс воды из отстойных танков

7.5.1 Отстойные танки на танкерах предназначаются для сброса и отстоя в них нефтесодержащих смесей, образующихся при:

- промывке грузовых и зачистных трубопроводов;
- зачистке грязных грузовых танков от воды, поступившей в них в результате промывки грузовой системы;
- удалении из грузовых танков остатков грязного балласта, слив которого за борт, в связи с большим содержанием нефти в нем, запрещен;
- мойке грузовых танков и топливных цистерн;
- зачистке льял грузового насосного отделения;
- перекачке льяльных вод из машинно-котельных помещений.

7.5.2 Нефтесодержащие смеси из отстойных танков рекомендуется сдавать на приемные сооружения. При отсутствии такой возможности сбрасывать за борт можно только отстоявшуюся от нефти воду (из нижних слоев отстойных цистерн) в соответствии с п.4.1.2.

7.5.3 В связи с тем, что попадающая в отстойные танки нефтесодержащая смесь представляет собой нефтеводяную эмульсию с различной степенью дисперсности, образовавшуюся в результате эмульгирующего воздействия перекачивающих насосов или механического воздействия на нефть водных струй из моечных машинок в процессе мойки танков, перед сбросом за борт, смесь должна отстаиваться не менее 36 ч.

7.5.4 Для улучшения отстаивания находящуюся в отстойном танке нефтеводяную смесь рекомендуется нагревать до температуры не выше 60°С.

7.5.5 Перед сбросом из отстойного танка необходимо с помощью приборов определить:

1) высоту общего взлива нефтесодержащей смеси в отстойном танке;

2) положение поверхности раздела “нефть-вода”;

3) толщину слоя нефти над поверхностью раздела “нефть-вода”;

4) высоту взлива отстоявшейся от нефти воды, нефтесодержание которой допускает ее сброс в море без нарушения условий сброса нефти.

При этом необходимо учитывать, что между поверхностью раздела, выше которой располагается нефть, и слоем отстоявшейся воды, содержание нефти в которой допускаст ее сброс за борт, находится промежуточ-

ный слой эмульсии типа "нефть в воде" толщиной от 1,0 до 1,5 м с высоким содержанием нефти.

7.5.6 Положение поверхности раздела "нефть-вода" в отстойном танке определяется с помощью специальных индикаторов.

Граница раздела сред по всей поверхности обычно не является четкой и может отклоняться по глубине в ту или иную сторону на несколько сантиметров. Поэтому для предотвращения вылива за борт водонефтяной эмульсии интенсивность сброса из отстойного танка должна быть уменьшена до достижения границы раздела. Система САЗРИУС автоматически срабатывает, прекращая сброс, при достижении максимально разрешенной скорости сброса 30 литров нефти на милю и предельного общего количества сброшенной нефти, лимитируемого п.4.1.2, сброс также прекращается во всех случаях при достижении границы раздела поверхностей. Работа системы САЗРИУС должна находиться под контролем лица, ответственного за выполнение данной операции. В случае появления признаков ее несрабатывания прекращение сброса проводится вручную.

Результат замера положения поверхности раздела "нефть-вода" записывается в ЖНО, часть II.

7.5.7 При проведении сброса воды из отстойного танка за борт необходимо:

1) при сливе воды из отстойного танка до понижения уровня воды в нем до 20% от общей высоты для сброса использовать один грузовой насос, работающий при пониженной подаче;

2) прекратить слив из отстойного танка, определить границу раздела "нефть-вода", степень опорожнения танка и подсчитать толщину оставшейся воды;

3) используя зачистную систему, продолжить сброс до достижения уровня воды, определенного ранее для отстойного танка данной конструкции и размера, при котором нефть не попадает в сброс. Интенсивность откачки при этом должна быть снижена до минимума;

4) при появлении в сливаемой воде видимых следов нефти (или индикатор измерительного прибора показывает, что достигнут допустимый предел) остановить сброс;

5) насколько это возможно, вновь провести отстой воды в танке и повторить операции пп. 3 и 4.

7.5.8 На танкерах, имеющих два или три отстойных танка, сброс отстоявшейся воды в первую очередь рекомендуется осуществлять из последних ступеней каскада отстойных танков, содержащих более чистую воду. Остатки из этих концевых танков перекачиваются в первый отстойный танк.

7.5.9 Сброс нефтесодержащих смесей из отстойного танка на приемные сооружения необходимо производить в соответствии с пп. 4.3 и 4.4.

7.5.10 После окончания сброса из отстойных танков необходимо сделать соответствующие записи в ЖНО, часть II.

7.6 Неводная мойка грузовых танков

7.6.1 Неводная мойка грузовых танков производится жидкостями, которые хорошо растворяют оставшиеся на внутренних поверхностях танков нефтяные остатки. Использованный моющий раствор может быть сдан на очистные сооружения или сброшен после отстоя в соответствии с действующей инструкцией по применению моющих препаратов.

Неводная мойка может быть пассивной и активной.

Пассивная мойка — заполнение танков растворителем, выдержка его в танках и последующая откачка вместе с растворенной нефтью. В качестве растворителей для такой мойки могут использоваться дизельное топливо и ему подобные нефтепродукты.

Активная мойка-промывка танков струей растворителя при помощи моечных машинок (гидромониторов).

7.6.2 Пассивная мойка танков производится, как правило, по требованию грузоотправителя при подготовке танкера к перевозке светлых грузов после перевозки темных.

7.6.3 Прием на танкер растворителя для пассивной мойки, перекачку из танка в танк необходимо производить по грузовому или зачистному трубопроводам грузовыми или зачистными насосами. Для предотвращения загрязнения моря нефтью следует соблюдать рекомендации в соответствии с разделом 4.

7.6.4 Операции по пассивной мойке танков растворителем фиксируются в Судовом журнале.

8 УДАЛЕНИЕ С СУДОВ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСТАТКОВ

8.1 Сброс нефтесодержащих остатков во внутренних морских и территориальных водах Российской Федерации запрещен, их необходимо собирать в шламовые танки и сдавать на приемные сооружения.

8.2 В шламовые танки собираются нефтесодержащие остатки:

1) извлеченные из:

- нефтесодержащих льяльных, балластных и промывочных вод, а также других нефтеводяных смесей в процессе обработки (сепарации, фильтрации) перед их сливом с судна в море;

- топлива и масла при их подготовке (сепарации, фильтрации) к использованию в судовых механизмах и устройствах;

- грузового трубопровода после окончания операций с нефтью или грязным балластом;

- систем топлива и масла при их осушении или продувке;

- различных механизмов и устройств при замене или удалении смазки;

2) образовавшиеся в результате:

- протечек нефти через неплотности соединений в различных системах, механизмах и устройствах;

- сбора нефти, разлитой во время грузовых, балластных и бункеровочных операций;

3) остающиеся и накапливающиеся в грузовых и отстойных танках, цистернах топлива и масла и извлекаемые из них в период мойки (очистки) этих емкостей.

8.3 Нефтесодержащие остатки, насколько это допустимо и целесообразно, можно вовлекать в груз, а также использовать в качестве топлива или сжигать в установках для сжигания мусора.

8.4 О всякой сдаче нефтесодержащих остатков на приемные сооружения, их утилизации или уничтожении на судне необходимо сделать запись в ЖНО, часть I.

Если удаление, утилизация или уничтожение нефтесодержащих остатков связаны с обстоятельствами или действиями, которые не могут быть учтены по графам ЖНО, то о таком случае необходимо сделать запись в Судовом журнале. Капитаны судов должны получать от оператора приемных сооружений, в том числе барж и автоцистерн, расписку или

свидетельство, в которых указывается количество промывочной воды, грязного балласта, остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или свидетельство, прилагаемые к ЖНО, могут оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший за собой загрязнение.

9 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРЯ ПРИ ПЛАВАНИИ СУДНА В ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ

9.1 Подготовка судна к плаванию в ледовых условиях

9.1.1 Судно, направляемое для плавания во льдах, должно иметь соответствующие документы Регистра, определяющие годность судна к плаванию в ледовых условиях.

Для плавания в ледовых условиях предпочтительно направлять суда усиленного ледового класса (танкеры, имеющие бортовые танки изолированного балласта) и в полной мере удовлетворяющие требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78, а также национальных правил, публикуемых в Извещениях мореплавателям.

9.1.2 При отсутствии на судне надлежащих свидетельств, подтверждающих годность к плаванию в ледовых условиях, возможность ледовой проводки такого судна определяется Инспекцией Регистра, которая выдает Свидетельство на разовый переход при условии выполнения и соблюдения специальных указаний Регистра.

9.1.3 Перед входом судна, особенно груженого танкера, в лед все отверстия и горловины ахтерпика и форпика, двойного дна, топливных цистерн и грузовых танков необходимо надежно закрыть, задрайки на водонепроницаемых дверях и иллюминаторах — обжать.

Водонепроницаемые отсеки необходимо держать закрытыми в течение всего времени нахождения судна во льдах, так как в случае повреждения корпуса судна герметически закрытые отсеки могут сохранить его плавучесть, предупредить или уменьшить разлив нефти.

9.1.4 При плавании танкера во льдах желательно иметь в грузовых танках достаточный запас пустот, чтобы в случае ледового повреждения корпуса судна можно было груз (или часть груза) перекачать из поврежденного танка в другие грузовые или балластные танки.

Эта рекомендация не распространяется на танкеры, имеющие двойной корпус, защита грузовых танков которых удовлетворяет положениям Конвенции МАРПОЛ 73/78.

9.1.5 Рекомендуется иметь на борту судна несколько шлангов и погружные насосы на случай срочной перекачки части груза из поврежденных танков в другие танки или на другое судно.

9.1.6 Перед входом судна в лед рекомендуется, по возможности, жидкое топливо из носовых цистерн, которые чаще получают повреждения при плавании во льдах, перекачать в топливные цистерны, расположенные в средней или кормовой части судна.

9.1.7 Перед ледовым плаванием рекомендуется провести тренировочные учения по заделке возможных пробоин, ликвидации течи нефти в море как из грузовых танков, так и из топливных цистерн судна. Командному составу судна необходимо хорошо изучить и твердо знать основные положения по живучести своего судна и, в частности, знать, из каких емкостей, сколько и каким способом можно откачать груз или топливо в случае получения повреждения в той или иной части корпуса судна, для того, чтобы уберечь судно от возможного затопления и большого разлива нефти.

9.2 Плавание во льдах

9.2.1 Капитан судна, совершающего плавание в зоне Северного морского пути, обязан поддерживать систематический контакт с начальником ледовых операций в районе плавания и действовать в строгом соответствии с полученными от него рекомендациями.

9.2.2 Вход судна в лед и продвижение во льду допускаются только:

1) с разрешения капитана порта, в зоне которого находится судно;

2) с разрешения начальника ледовых операций при плавании по трассе Северного морского пути.

9.2.3 При отсутствии условий, обеспечивающих безопасный вход судна, а тем более груженого нефтяного танкера, в кромку льда (особенно в штормовую погоду) со стороны открытого моря, вход в лед запрещается. Капитан судна обязан ждать улучшения обстановки, отойдя от кромки на безопасное расстояние, одновременно оповестив об этом капитана порта или начальника ледовых операций.

9.2.4 Перед подходом судна к кромке льда необходимо "погасить" инерцию до "самого малого хода". Скорость следования во льдах выбира-

ется с учетом прочности корпуса судна, характера груза и состояния льда с тем, чтобы избежать нарушения герметичности корпуса и возможной в результате этого утечки нефти за борт.

9.2.5 При входе в лед в случае неизбежного столкновения с крупными льдинами следует ставить судно в направлении, при котором удар льдины был бы принят не скуловой частью корпуса, где обычно расположен диптанк с запасом жидкого топлива, а наиболее прочной частью корпуса — форштевнем.

9.2.6 Судну, следующему во льдах, необходимо избегать крутых поворотов, при которых в носовой и кормовой частях корпуса судна, где обычно расположены топливные отсеки, можно получить опасные повреждения от ударов об углы льдин.

9.2.7 В течение всего периода плавания танкера во льдах необходимо держать в готовности грузовые и зачистные насосы и насосы для перекачки топлива, а также водоотливные средства, аварийно-спасательное имущество и инвентарь на случай повреждения корпуса и необходимости быстрой ликвидации утечки нефти за борт.

9.2.8 При следовании судна во льдах необходимо постоянно вести наблюдение за уровнем нефти в грузовых танках и топливных цистернах, а также систематически замерять уровень воды в льялах машинных помещений судна.

При изменении уровня необходимо выяснить причины этого изменения и в зависимости от них принять соответствующие меры по предотвращению возможного сброса нефти за борт.

Следует также вести постоянное наблюдение за поверхностью моря у борта судна и кильватерной струей. Протечку нефти из корпуса судна можно обнаружить по следам нефти на поверхности воды за бортом.

9.2.9 При первых признаках сжатия льда необходимо принять все меры для вывода судна из сплошных полей льда или района стамух, где корпус судна может быть продавлен легче, чем при нахождении судна среди массы битого льда. При угрозе получения судном повреждений в районе танков, груженных нефтью, необходимо принять все возможные меры для исключения разлива нефти.

9.2.10 О всех случаях разлива нефти капитан аварийного судна обязан немедленно информировать начальника ледовых операций и капитана

ближайшего порта и принять все возможные меры по прекращению выпива нефти в море и ликвидации разлива.

10 ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ

10.1 На каждом нефтяном танкере вместимостью 150 и более и на каждом судне, не являющемся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более согласно Правилу 26 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 должен находиться "План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью", который должен включать в себя следующие разделы:

1) действия в соответствии с положениями статьи 8 Конвенции МАРПОЛ 73/78, которые должен выполнять капитан или другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызвавшем загрязнение нефтью;

2) перечень организаций или лиц, с которыми должна устанавливаться связь в случае инцидента, вызвавшего загрязнение нефтью;

3) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты командой судна для предотвращения или уменьшения выброса нефти;

4) процедуры и пункты связи на судне для координации с национальными и местными властями действий по борьбе с загрязнением, осуществляемых на борту судна.

11 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ НЕФТЬЮ ВЕЩЕСТВАМИ

11.1 Общие положения

11.1.1 Правила сброса в открытое море вредных веществ, перевозимых наливом и в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках и в автодорожных и железнодорожных цистернах, определены соответственно Приложением II и Приложением III к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

11.1.2 Во внутренних и территориальных водах Российской Федерации сброс вредных веществ регламентируется Правилами охраны от загрязнения прибрежных вод морей.

11.1.3 Суда флота рыбного хозяйства не приспособлены для перевозки наливом в качестве груза вредных веществ, перечисленных в дополнении II Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и приложении 5 к Правилам охраны от загрязнения прибрежных вод морей, за исключением рыбьего жира и растительных масел.

11.1.4 Рыбий жир и растительное масло в соответствии с резолюцией МЕРС 55 (33), принятой на 33-й сессии Комитета по защите морской среды, с 1 января 1994 г. отнесены по степени опасности для морской среды к категории Д.

К категории Д, по определению Конвенции МАРПОЛ 73/78, относятся вредные вещества, которые при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков представляют некоторую опасность для морских ресурсов или здоровья человека, несколько ухудшают условия отдыха или мешают другому правомерному использованию моря, в силу чего требуется определенная осторожность при эксплуатации судна.

11.1.5 Капитан судна перед погрузкой вредных жидких веществ на судно должен проинструктировать экипаж об их свойствах и вреде для живых ресурсов моря и человека, о действующих правилах сброса за борт.

11.1.6 Погрузка (выгрузка) вредных веществ на (из) судно производится под непосредственным наблюдением ответственного лица, специально назначенного для этого капитаном судна. Экипаж судна должен знать и выполнять правила загрузки, размещения и хранения перевозимых вредных веществ.

11.1.7 Все операции на судне с вредными веществами должны выполняться согласно требованиям действующих Правил перевозки грузов на судах флота рыбного хозяйства, при этом рекомендуется обязательно учитывать положения Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ).

11.1.8 Порожние емкости, которые использовались для перевозки вредных веществ, следует рассматривать как источник потенциального загрязнения остатками вредных веществ, если не были приняты меры предосторожности, обеспечивающие отсутствие в них какого-либо остатка, представляющего опасность для морской среды.

11.1.9 Вредные жидкие вещества должны перевозиться (храниться) в стандартной упаковке (таре).

Каждая упаковка, содержащая вредные вещества, должна иметь маркировку с правильным техническим наименованием вредного вещества и отличительный ярлык, указывающий на вредные свойства, содержащегося в ней вещества. Маркировка должна быть нанесена красками, устойчивыми к воздействию морской среды, и соответствовать требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 либо ГОСТ 14192-77 "Маркировка грузов".

11.1.10 Операции с вредными веществами, перевозимыми наливом в качестве груза, регистрируются в Журнале грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

11.1.11 Операции с вредными веществами, перевозимыми в качестве груза в упаковке, баллонах и других емкостях, регистрируются в Журнале операций для судов, перевозящих вредные вещества в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, насыпью и навалом или в автодорожных и железнодорожных цистернах.

11.2 Особые случаи сброса вредных веществ

11.2.1 При обнаружении утечки вредного вещества с судна в море капитан судна обязан в кратчайший срок принять меры для устранения утечки.

11.2.2 Аварийный сброс жидких вредных веществ или смесей, содержащих такие вещества, а также вредных веществ, перевозимых в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах, допускается Конвенцией МАРПОЛ 73/78 в случаях:

- спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна;
- повреждения судна или его оборудования при условии, что после повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса;
- борьбы с особыми случаями загрязнения моря с тем, чтобы свести к минимуму ущерб от загрязнения.

11.2.3 О произведенном аварийном сбросе или предполагаемом сбросе вредного вещества капитан судна обязан без промедления сообщить в соответствии с действующей Инструкцией о порядке передачи со-

общений о загрязнении морской среды и предписаниями по оформлению инцидентов судов за границей и порядком ведения дел с иностранными организациями.

11.2.4 При наличии судов, особенно промысловых, в районе аварийного сброса вредных веществ капитан судна обязан сделать предупреждающее оповещение в эфир открытым текстом на международном вызывном канале с записью подтверждения на магнитофонную ленту и поднять соответствующие сигналы по Международному своду сигналов.

11.2.5 Об аварийных и других особых случаях сброса вредных веществ производятся записи в Судовом журнале и в соответствующем разделе Журнала грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

11.3 Операции с вредными веществами, перевозимыми наливом в качестве груза

11.3.1 Запрещается сброс в открытом море, включая особые районы, веществ категории Д, а также вод, загрязненных остатками этих веществ, в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78 за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

1) судно движется со скоростью не менее 7 уз, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 уз, если оно несамоходное;

2) концентрация веществ во время сброса не должна превышать 1 части вещества в 10 частях воды;

3) сброс производится на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

11.3.2 Сброс с судов вод, загрязненных остатками рыбьего жира и растительных масел, в территориальных и внутренних водах Российской Федерации, запрещен согласно Правилам охраны от загрязнения прибрежных вод морей.

11.3.3 Каждое судно, перевозящее вредные вещества наливом, должно иметь Руководство по методам и устройствам сброса вредных жидких веществ, для перевозки которых оно предназначено.

Капитан судна не должен допускать сбросов остатков вредных веществ и их смесей в море, если не применяются устройства и методы, перечисленные в вышеуказанном Руководстве.

11.3.4 Для приема или передачи какого-либо конкретного вредного жидкого вещества, например, рыбьего жира или растительного масла, необходимо применять специальные шланги, предназначенные для перекачки данного вещества, о чем указано в сертификате, выданном изготовителем шланга.

11.4 Операции с вредными веществами, перевозимыми в упаковке, грузовых контейнерах, в баллонах или других герметичных емкостях

11.4.1 Категории вредных жидких веществ, перевозимых в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах, распределяются по тем же категориям, что и вредные жидкие вещества, перевозимые наливом.

11.4.2 Перед началом работ с вредными веществами, перевозимыми в упаковке, необходимо убедиться в целости тары и отсутствии их россыпи или разлива.

11.4.3 Вредные вещества в упаковке, баллонах и других емкостях во время транспортировки морем должны быть размещены таким образом, чтобы предотвратить их случайное попадание в море.

Груз вредного вещества должен быть защищен от воздействия морской воды и атмосферных осадков.

11.4.4 Во время грузовых операций с вредными веществами должны быть приняты меры, исключающие повреждение тары и связанное с этим загрязнение моря.

11.4.5 Входить в трюм, загруженный вредными веществами в упаковке и герметичных емкостях, и производить там работы можно только при условии, что концентрация вредных паров и газов не превышает установленных безопасных норм.

Для обеспечения безопасности эти помещения должны быть тщательно провентилированы.

В случае крайней необходимости вход в трюм при опасных концентрациях паров и газов допускается при соблюдении специальных мер предосторожности.

11.4.6 Капитан судна, перевозящего вредное вещество в упаковке, баллонах и других герметических емкостях, должен обеспечить на протяжении всего времени нахождения вредного вещества на борту контроль за

состоянием упаковки, укладки и крепления груза, загазованностью и температурой в грузовых помещениях (если вещество обладает свойством самонагрева и образования опасных концентраций газов и паров).

11.4.7 Особое внимание во время рейса должно быть уделено вредному веществу, перевозимому в упаковке на палубе. При обнаружении повреждения упаковки необходимо принять меры для предотвращения попадания вредного вещества в море.

11.4.8 После окончания грузовых операций с вредными веществами, перевозимыми на судне в упаковке или другой таре, трюмы и палубы должны быть тщательно очищены от остатков вредных веществ.

Небольшое количество вредных веществ, которое было просыпано или пролито в трюме судна, должно быть убрано в соответствующую переносную емкость, а остатки слиты в льяла или колодцы с последующей откачкой в сборную цистерну или другое устройство для предварительного понижения концентрации вредных веществ перед сбросом.

11.4.9 Использовать сборную цистерну допускается только для разбавления хорошо растворимых в воде жидких или твердых веществ, не реагирующих с материалом, из которого изготовлена цистерна.

11.4.10 Сброс льяльных вод из грузовых трюмов, в которых перевозятся вредные вещества, должен производиться с разрешения капитана судна после проведения анализа на отсутствие вредного вещества в подлежащих выкачке льяльных водах.

Методика отбора проб и проведения анализа льяльных вод в судовых условиях с целью выявления в них вредных веществ, а также необходимое оборудование и препараты должны быть переданы капитану судна в порту погрузки грузоотправителем.

11.4.11 Каждое судно, на которое распространяются требования Конвенции МАРПОЛ 73/78, должно иметь на борту Журнал регистрации операций с вредными веществами, перевозимыми в упаковке и наливом. Форма журнала и указания по его ведению приведены в приложении 5 к РД 31.04.17-96 Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах.

12 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ

12.1 Общие положения

12.1.1 Сброс с судов сточных вод в открытом море и особых районах моря регламентируется правилами Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и Конвенции ХЕЛКОМ 92, а во внутренних и территориальных водах Российской Федерации — Законом Российской Федерации об охране окружающей природной среды.

12.1.2 Правила Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78 распространяются на суда:

- валовой вместимостью более 200;
- валовой вместимостью менее 200, на которых разрешается перевозка более 10 чел. ;
- валовая вместимость которых не замеряется и на которых разрешается перевозка более 10 чел.

12.1.3 В соответствии с конвенциями МАРПОЛ 73/78 и ХЕЛКОМ 92 сброс в море сточных вод запрещается, кроме случаев, когда:

1) измельченные и обеззараженные сточные воды сбрасываются на ходу судна при скорости не менее 4 уз за пределами 4 миль от ближайшего берега, при этом сброс производится постепенно;

2) неизмельченные и необеззараженные сточные воды сбрасываются на ходу судна при скорости не менее 4 уз за пределами 12 миль от ближайшего берега, при этом сброс производится постепенно;

3) сброс обработанных сточных вод производится через установку, имеющую Свидетельство о типовом испытании установок для обработки сточных вод, и на судне имеется действующее Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами. Кроме того, сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды;

4) судно эксплуатируется в водах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, и сбрасывает сточные воды в соответствии с менее строгими требованиями, которые могут быть установлены этим государством.

12.1.4 Если сточные воды смешаны с отходами или другими загрязненными водами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

12.1.5 Сброс сточных вод в морских районах, находящихся под юрисдикцией любого иностранного государства, осуществляется в соответствии с правилами, установленными этим государством.

12.1.6 Сброс хозяйственно-бытовых вод, не смешанных со сточными водами, не регламентируется.

12.1.7 Сброс с судов неизмельченных и необеззараженных сточных вод в территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации согласно Правилам охраны от загрязнения прибрежных вод морей запрещается, за исключением сброса их с судов с числом людей на борту менее 10 чел.

12.1.8 Разрешается сброс с судов очищенных и обеззараженных сточных вод в пределах I и II поясов санитарной охраны во внутренних и территориальных водах Российской Федерации при соблюдении следующих условий:

- сброс осуществляется после обработки их в установке, одобренной Регистром, показатели очистки и обеззараживания которой соответствуют нормам по коли-индексу не более 2500, по $БПК_5$ не более 50 мг/л, взвешенным веществам - не более 100 мг/л сверх содержания взвешенных веществ в промывочной воде;

- сброс производится при движении судна со скоростью не менее 4 уз и не приводит к появлению видимых плавающих твердых частиц, а также не вызывает изменения цвета окружающей воды.

12.1.9 В пределах района водопользования всякий сброс с судов сточных вод, в том числе очищенных и обеззараженных, запрещается.

12.1.10 В морских районах, прилегающих к северному побережью Российской Федерации, условия сброса устанавливаются специальными правилами, публикуемыми в Извещениях мореплавателям.

12.1.11 На судах всех категорий с числом людей свыше 10 чел. во время подъема трала и переработки рыбы с использованием забортной воды должна действовать установка для обработки сточных вод. В случае отсутствия установки все сточные воды в указанный период должны собираться в сборный танк с последующей сдачей их на приемные сооружения

или сбросом в море вне района лова рыбы при соблюдении условий, указанных в п.12.1.3, подпункты 1 и 2.

12.1.12 Воду технологических помещений, образующуюся после промывки свежей и разделанной рыбы (водных биоресурсов), а также воду, образующуюся в результате таяния льда при хранении улова, разрешается сбрасывать в территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации, за исключением районов водопользования, акваторий портов и рейдовых стоянок.

12.1.13 В случае ухудшения санитарного или экологического состояния прибрежных вод морей органы рыбоохраны, органы по регулированию использования и охране вод, а также органы, осуществляющие государственный санитарный надзор, с учетом местных условий могут принять решение по полному прекращению сброса сточных вод с судов. Это решение должно быть опубликовано в Извещениях мореплавателям.

12.2 Особые случаи сброса сточных вод

12.2.1 Как исключение из правил сброс сточных вод с судна допускается в любом районе моря:

- в целях обеспечения безопасности любого судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море;

- при повреждении судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса.

12.2.2 При случайном сбросе сточных вод во внутренних и территориальных водах Российской Федерации, если сброс произведен по причинам, указанным в п.12.2.1, должны быть приняты все возможные меры по сведению к минимуму такого сброса и дано сообщение об инциденте в соответствии с действующей Инструкцией о порядке передачи сообщений о загрязнении морской среды.

Факт такого сброса сточных вод должен быть зарегистрирован в Журнале операций со сточными водами.

12.2.3 При случайном сбросе необработанных сточных вод во внутренних и территориальных водах любого иностранного государства капитан судна должен действовать в соответствии с предписаниями по оформлению инцидентов судов за границей и с порядком ведения дел с иностранными организациями, одновременно учитывая положения нацио-

нальных правил этого иностранного государства на такой случай, а также сообщить судовладельцу в соответствии с действующей Инструкцией о порядке передачи сообщений о загрязнении морской среды.

12.3 Операции со сточными водами

12.3.1 Система обработки сточных вод на судне может быть оборудована:

- установкой для обработки сточных вод (физико-химического, электрохимического или биологического типа), одобренной Регистром;
- системой для измельчения и обеззараживания сточных вод, одобренной Регистром;
- сборными танками вместимостью, достаточной для хранения всех сточных вод, образующихся при эксплуатации судна;
- трубопроводом, выведенным наружу для сброса сточных вод в приемное сооружение и оснащенным стандартными соединениями международного образца.

12.3.2 Сброс с судна сточных вод на приемные сооружения должен производиться по специально предназначенным для этой цели трубопроводам и шлангам. Использовать трубопроводы и шланги, предназначенные для перекачки других жидкостей, запрещается.

12.3.3 При плавании судна в районе, где сброс необработанных сточных вод допускается, запорная арматура на трубопроводе сброса за борт может быть установлена в положение, при котором сточные воды сбрасываются, минуя сборный танк или установку для обработки.

Система обеззараживания сточных вод в этом районе может быть отключена.

Если на судне установлена система биологической очистки сточных вод, то выводить ее из работы не рекомендуется, так как прекращение подачи сточных вод в такую установку приведет к гибели микроорганизмов, а ввод установки на рабочий режим требует длительного времени.

12.3.4 До входа судна в район, где сброс необработанных сточных вод запрещен, необходимо:

1) при отсутствии на судне установки для обработки сточных вод запорную арматуру на трубопроводе сброса сточных вод за борт закрыть и опломбировать. Факт опломбирования и перехода на сборные танки необ-

ходимо зафиксировать в Судовом журнале и удостоверить фамилией и подписью лица, проведшего опломбирование;

2) ввести в работу установку для обработки сточных вод и ее системы.

12.3.5 При плавании судна в районах моря, где сброс запрещен, сточные воды должны собираться в сборные танки или обрабатываться и сбрасываться в соответствии с п. 12.1.3, подпункты 1 и 2, а также п. 12.1.8.

Средства автоматического запуска и остановка насосов, предназначенных для опорожнения сборных танков, должны быть переведены на ручное управление.

Обеззараживание сточных вод обязательно производить при плавании судна в районе моря, где сброс необработанных сточных вод запрещается.

12.3.6 При необходимости опорожнения сборного танка в районе, где сброс запрещен, капитан судна должен запросить администрацию порта о предоставлении ему плавучего сборщика или возможности швартовки к причалу, оборудованному коллектором для приема сточных вод. Если такой возможности нет, то судно все накопленные на борту сточные воды должно сбросить за пределами 12-мильной зоны в соответствии с п.12.1.3, подп. 2.

12.3.7 Сдачу сточных вод на суда-сборщики или береговые приемные сооружения следует осуществлять судовыми насосами, по возможности исключив использование эжекторов.

12.3.8 Перед сбросом сточных вод с судна на приемные сооружения лицо, ответственное за эксплуатацию системы или проведение операции по сбросу, обязано проверить правильность положения запорной арматуры, исправность дистанционных средств остановки откачивающих насосов с места наблюдения за сбросом, состояние шлангов, так как одной из причин разливов является неплотность шланговых соединений и негерметичность шлангов.

Результаты проверки шлангов должны быть зафиксированы в Судовом журнале, а исправность дистанционных средств остановки насосов — в Машинном журнале. Запись удостоверяется фамилией и подписью проверяющего.

Перед сбросом сточных вод содержимое сборного танка следует подвергнуть предварительному перемешиванию (взрыхлению).

12.3.9 После сброса сточных вод в приемные сооружения трубопроводы и судовые шланги должны быть промыты забортной водой со сбросом ее в береговой коллектор или плавучий сборщик.

12.3.10 На судне необходимо иметь достаточное количество химических веществ, применяемых в установке для обработки сточных вод, а также запасных частей, необходимых для обеспечения надежной работы установки.

Для обеспечения процесса обработки сточных вод в большинстве установок применяются сильнодействующие химические вещества. При хранении и работе с ними следует строго руководствоваться инструкциями поставщиков и правилами техники безопасности, а также Инструкцией по применению химических реагентов отечественного производства в работе установок для обработки судовых сточных вод.

12.3.11 Сдача сточных вод на приемные сооружения и сброс этих вод за пределами запретных районов фиксируется в Журнале операций со сточными водами.

13 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ

13.1 Общие положения

13.1.1 Международные и национальные требования по ограничению сброса в море мусора распространяются на все суда, вне зависимости от их размерения, численности экипажа и сроков постройки.

13.1.2 Существуют четыре зоны действия правил по предотвращению загрязнения мусором с судов:

1) открытое море;

2) особые районы открытого моря;

3) исключительная экономическая зона;

4) морские внутренние и территориальные воды.

13.1.3 Сброс мусора с судов в открытом море и в особых районах регламентируется Приложением V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, Конвенцией ХЕЛКОМ 92, в исключительной экономической зоне Российской Федерации — Постановлением Правительства Российской Федерации, а во внутренних и территориальных водах — национальными правилами и законодательствами стран.

13.1.4 В открытом море:

- запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора, но не ограничиваясь ими;

- сброс в море обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов производится как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае за пределами 25 миль от ближайшего берега;

- сброс пищевых отходов и другого мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы, допускается как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае не ближе 12 миль от ближайшего берега;

- если мусор, за исключением пластмасс и мусора, обладающего плавучестью, пропущен через измельчитель и грохот с отверстиями диаметром не более 25 мм, то его допускается сбрасывать как можно дальше от ближайшего берега, но в любом случае за пределами 3 миль от ближайшего берега.

13.1.5 Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

13.1.6 В открытом море при ведении лова рыбы следует накапливать мусор, разрешенный к сбросу, на борту судна с последующим сбросом его на переходах, при выходе из районов промысла на повышенной скорости судна.

13.1.7 В особых районах (район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, Район заливов, район Северного моря, район Антарктики и район бассейна Карибского моря) сброс мусора запрещен. Пищевые отходы допускается сбрасывать в море как можно дальше от берега, но не ближе 12 миль от ближайшего берега, за исключением района Карибского моря, где допускается сброс измельченных пищевых отходов как можно дальше от берега, но не ближе 3 миль от ближайшего берега, и района Антарктики, где весь мусор сохраняется на борту судна.

13.1.8 В исключительной экономической зоне Российской Федерации запрещается сброс мусора, в том числе изделий из бумаги, ветошь,

стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы.

Пищевые отходы, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судов, а также свежую рыбу и ее остатки допускается сбрасывать в этой зоне, но не ближе 12 миль от ближайшего берега.

13.1.9 Сброс с судов всех видов мусора в территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации запрещен.

Запрещение касается и сброса измельченного мусора, а также отходов, образующихся при промышленной переработке водных биоресурсов на судах промыслового флота.

13.1.10 В морских районах, прилегающих к северному побережью Российской Федерации, условия сброса мусора устанавливаются специальными правилами, публикуемыми в Извещениях мореплавателям.

13.1.11. Сброс мусора в морских водах, находящихся под юрисдикцией любого иностранного государства, осуществляется в соответствии с правилами, установленными этим государством, но в отношении судов других государств эти правила не должны противоречить общепринятым международным нормам и стандартам.

13.1.12 Любые операции с мусором в море возможны только по распоряжению капитана судна при соблюдении условий, изложенных в настоящем разделе.

13.1.13 На каждом судне валовой вместимостью 400 и более и на каждом судне, предназначенном для перевозки 15 чел. и более, должен находиться план (схема) управления мусором, требованиям которого должны следовать члены команды. План должен содержать в письменном виде процедуры сбора, хранения, обработки и сброса мусора, включая использование оборудования, имеющегося на судне. За выполнение этого плана должен быть назначен ответственный.

13.1.14 Для удаления мусора с судов в первую очередь рекомендуется использовать приемные сооружения независимо от разрешения сброса мусора в море в данном районе.

13.2 Особые случаи сброса мусора

13.2.1 Как исключение из правил сброс мусора с судна допускается в любом районе моря:

- в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море;

- в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;

- в случае аварийной потери синтетических рыболовных сетей при условии, что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери.

13.2.2 При случайном сбросе мусора в пределах морских внутренних и территориальных вод Российской Федерации сообщение об инциденте должно быть незамедлительно передано в соответствии с действующей Инструкцией о порядке передачи сообщений о загрязнении морской среды.

Случайный сброс мусора должен быть зарегистрирован в Журнале операций с мусором.

13.2.3 При случайном сбросе мусора в морских внутренних и территориальных водах любого иностранного государства капитан судна должен действовать в соответствии с предписаниями по оформлению инцидентов судов за границей и порядком ведения дел с иностранными организациями, одновременно учитывая положения национальных правил этого иностранного государства на такой случай.

Независимо от хода документального оформления факта сброса мусора необходимо принять все меры по максимально возможному ограничению загрязнения.

13.2.4 Случайно сброшенные в море рыболовные снасти становятся мусором, которые рекомендуется регистрировать в Журнале операций с мусором и давать сообщения не только о случаях потери, но и подъема на борт рыболовных снастей.

Для обеспечения сообщений о подъеме на борт или возврате утерянной снасти - снасть должна иметь следующую информацию: название, регистрационный номер судна, а также государство, под флагом которого оно эксплуатируется.

13.9.5 Необходимо сводить к минимуму вероятность случайных столкновений судов со ставными или дрифтерными рыболовными снастями, оставляемыми без присмотра.

13.3 Сбор мусора на судах

13.3.1 Любой образующийся на судне мусор подлежит сбору в специально предназначенные для этого емкости с последующей обработкой на борту судна (измельчение или сжигание), или с сохранением его до момента сдачи на приемные сооружения, или с сбросом в морс с соблюдением условий, изложенных в подразделе 13.1.

13.3.2 Каждое судно длиной 12 м и более должно иметь вывешенные плакаты для того, чтобы извещать команду и пассажиров о требованиях по сбору мусора.

13.3.3 Администрация судна обязана постоянно следить за санитарным состоянием устройств и оборудования для сбора и обработки мусора и своевременно принимать меры по устранению выявленных недостатков.

13.3.4 Необходимо сводить к минимуму прием на борт судна потенциального мусора, а также образование мусора на борту.

13.3.5 Для сбора мусора на судне могут быть предусмотрены съемные устройства (контейнеры), мешки, встроенные в корпус мусоронакопительные емкости (бункеры) или бункеры установок для уплотнения мусора.

Устройства для сбора мусора, в которых он должен собираться и храниться, должны быть надежно закрыты и на каждом из них должна быть маркировка, указывающая вид мусора:

1) изделия из пластмасс, как чистые, так и смешанные с другим мусором;

2) пищевые отходы;

3) мусор, разрешенный к сбросу в морс;

4) сепарационный, обшивочный и упакованный материал, обладающий плавучестью;

5) отходы, образующиеся при техническом обслуживании;

6) нефтесодержащая и загрязненная ветошь.

13.3.6 Устройства для сбора мусора должны размещаться, как правило, в зоне действия судовых грузоподъемных средств для обеспечения возможности погрузки и выгрузки их и с учетом удобства сбора мусора. Съемные устройства для сбора мусора должны надежно крепиться к корпусу судна.

13.3.7 Категорически запрещается смешивать пищевые отходы с бытовыми.

13.3.8 Пищевые отходы и смешанный с ними мусор, которые могут стать источниками болезней и инфекций и подлежащие сдаче на берег, должны храниться в отдельных от остальных пищевых отходов в плотно закрытых, специально промаркированных емкостях.

13.3.9 Категорически запрещается загружать в контейнеры и другие устройства, предназначенные для сбора периодически сбрасываемого в море мусора, отходы и ветошь, загрязненные нефтью, и пластмассу.

13.3.10 Отходы из пластмасс, образующиеся при эксплуатации судна в течение всего рейса, следует собирать отдельно в специальный контейнер.

13.3.11 При подходе судна к особым районам и другим районам моря, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом экипаж. Все устройства для сбора периодически сбрасываемого в море мусора должны быть заблаговременно опорожнены и приготовлены для приема мусора.

13.4 Обработка мусора на судах

13.4.1 Судно может быть оснащено устройствами для обработки и уничтожения мусора на борту судна: установкой для сжигания судовых отходов, измельчителем мусора, установкой для прессования мусора.

13.4.2 Каждая установка для сжигания мусора должна иметь сертификат Регистра, подтверждающий фактическую способность ее сжигать отходы, наименования которых должны быть перечислены в Инструкции по эксплуатации установки для сжигания мусора.

Зола и шлак, образовавшиеся в установке после сжигания в ней мусора, представляют обеззараженный мусор, и он сбрасывается за борт согласно положениям, изложенным в пп.13.1.4 и 13.1.7 - 13.1.10 настоящего Наставления.

13.4.3 При обнаружении в установке дефектов, исключающих ее нормальную эксплуатацию, необходимо устранить неисправности и предъявить установку Регистру для внеочередного освидетельствования.

13.4.4 Отсепарированные нефтяные остатки и нефтесодержащая ветошь подлежат уничтожению на судне в установках для сжигания судовых отходов или сдаче на берег, о чем делается соответствующая запись в Журнал операций с мусором.

13.4.5 В территориальных водах стран-участников Конвенции ХЕЛКОМ 92 в районе Балтийского моря запрещается любое сжигание отходов, образовавшихся на борту судна.

13.4.6 Измельченные пищевые отходы рекомендуется направлять в сборный танк сточных вод, в том случае, когда судно работает в районах, где сброс их запрещен (см. п. 13.1.9).

13.4.7 При загрузке контейнеров пищевыми или бытовыми отходами для обеспечения хранения мусора необходимо регулярно применять антисептические, дезодорирующие вещества, разрешенные к применению в установленном порядке.

13.4.8 После каждого опорожнения устройства для сбора мусора, в котором накапливался и сохранялся мусор, должна производиться его мойка.

Мойка холодной водой может осуществляться при температуре наружного воздуха не ниже 5° С. При более низкой температуре мойка должна осуществляться горячей водой.

Для предотвращения загрязнения внутренних морских вод Российской Федерации производить обмыв и дезинфекцию устройств для сбора мусора со сливом промывочной воды за борт в этих районах запрещается.

13.5 Хранение мусора на судах

13.5.1 При входе судна в особые районы и районы моря, где сброс мусора запрещен, администрация судна обязана оповестить об этом весь экипаж и дать соответствующие распоряжения о сборе и хранении мусора на борту судна.

13.5.2 Мусор должен храниться на судне в течение всего времени нахождения судна в районах моря, где сброс его запрещен.

13.5.3. Пищевые отходы допускается хранить в мусоросборниках-контейнерах на борту судна не более двух суток.

13.5.4 По мере накопления отходов пластмасс в контейнере они перекладываются в пластиковые мешки, которые затем складируются в завязанном виде в одном из подсобных помещений, выделенных по указанию старшего помощника капитана, и по прибытии в порт сдаются на береговые приемные сооружения.

13.6 Сдача мусора с судов

13.6.1 Сдача мусора с судов должна производиться на береговые или плавучие приемные сооружения.

13.6.2 Порт обязан по заявке судна своевременно принять мусор: обеспечить прием загруженных съемных устройств (контейнеров) и поставку судну порожних, пригодных для сбора в них мусора. Прием мусора в портах Российской Федерации осуществляется персоналом порта.

При контейнерной системе сдачи мусора порты обязаны возвращать на судно чистые и продезинфицированные контейнеры.

13.6.3В иностранных портах, при необходимости, мусор следует сдавать на приемные сооружения или другие средства, указанные администрацией порта.

13.6.5 Если портовый причал, около которого стоит судно, или плавучее приемное сооружение не оборудованы достаточными грузоподъемными средствами для приема или подачи устройств для сбора мусора, судно обязано эту операцию выполнить своими грузовыми средствами.

13.6.6 Все операции с мусором регистрируются в Журнале операций с мусором.

Запись о каждой завершенной операции с мусором должна быть подписана лицом, ответственным за операцию, сразу после ее окончания.

Приложение 1

СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

1 Документы, выдаваемые Регистром:

1.1 Свидетельство о предотвращении загрязнения с судов нефтью, сточными водами и мусором.

Выдается в соответствии с Правилами Регистра по ПЗС на суда, не совершающие международные рейсы (форма 2.4.18).

1.2 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с дополнением А (форма 1.4.20) или В (форма 2.4.26 и форма 2.4.5).

1.3 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (форма 2.4.9).

1.4 Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором (форма 2.4.15).

1.5 Свидетельство о типовом испытании нефтеводяного сепарационного и фильтрующего оборудования (форма 2.4.17).

1.6 Свидетельство о типовом испытании доочистных устройств, предназначенных в качестве приставок к нефтеводяному сепарационному оборудованию (форма 2.4.25).

1.7 Свидетельство о типовом одобрении приборов, сигнализирующих о содержании нефти в сбросе более 15 млн$^{-1}$ (форма 2.4.11).

1.8 Свидетельство о типовом испытании приборов для определения границы раздела «нефть — вода» в отстойных и других танках (форма 2.4.19).

1.9 Свидетельство о типовом испытании установок для обработки сточных вод (форма 2.4.13).

1.10 Сертификат на судовое оборудование по ПЗМ отечественного производства.

1.11 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (форма 2.4.7).

1.12 Свидетельство о типовом одобрении инсинераторов (форма 2.4.12).

1.13 Свидетельство о типовом одобрении приборов для измерения нефтесодержания, предназначенных для контроля за сбросом загрязненных нефтью вод из района грузовых танков (форма 2.4.16).

2 Документация, выдаваемая заводом-изготовителем:

2.1 Инструкция по эксплуатации системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом.

2.2 Инструкция по эксплуатации установки для сжигания мусора с перечислением отходов, подлежащих сжиганию в ней.

2.3 Сертификат завода-изготовителя на каждый шланг (в комплекте с соединениями), используемый для перекачки нефти или других веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря.

2.4 Формуляр судовой нефтеводяной сепарационной установки.

2.5 Формуляр судовой установки для обработки сточных вод.

2.6 Формуляр на установку для сжигания мусора.

3 Документация, выдаваемая судовладельцем:

3.1 Журнал нефтяных операций, часть I. Операции машинных отделений.

3.2 Журнал нефтяных операций, часть II. Грузовые и балластные операции.

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

3.4 Журнал операций для судов, перевозящих вредные вещества в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, навалом, насыпью или в автодорожных и железнодорожных цистернах.

3.5 Журнал операций со сточными водами.

3.6 Журнал операций с мусором.

3.7 Сводный журнал учета и сдачи на приемные устройства в портах отходов и веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря.

3.8 Инструкция о порядке передачи сообщений о загрязнении морской среды.

3.9 Инструкция по применению химических реагентов отечественного производства в работе установок для обработки судовых сточных вод.

3.10 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ 73/78.

3.11 Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря ХЕЛКОМ 92.

3.12 Наставление по предотвращению загрязнения с судов флота рыбного хозяйства Российской Федерации.

3.13 Правила охраны от загрязнения прибрежных вод морей в территориальных и внутренних морских водах.

3.14 Устав службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации.

3.15 Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах.

3.16 План чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

3.17 Судовой план управления мусором.

4 Документация, утверждаемая судовладельцем:

4.1 Инструкция по проведению грузовых операций с указанием обязанностей участвующих в операциях членов экипажа.

4.2 Инструкция по проведению бункеровочных операций и сдаче нефтесодержащих сточных и хозяйственных вод с указанием обязанностей участвующих в операциях членов экипажа.

4.3 Инструкция о балластировке танкера с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа.

4.4 Инструкция по мойке топливных цистерн с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа.

4.5 Инструкция по мойке грузовых танков с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа.

5 Документация, выдаваемая капитаном порта:

5.1 Свидетельство о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью. Выдается на каждое судно, перевозящее в виде груза более 2000 т нефти наливом.

Приложение 2

ПРОВЕРОЧНЫЕ ЛИСТЫ

Ниже приведены мероприятия, выполнение которых необходимо проверять на различных стадиях операций. Проверочный лист после окончания проверки перед началом операций должен быть подписан ответственным лицом.

1 Перед сбросом грязного балласта и разгрузкой убедитесь, что:

- все кингстоны и забортные отливные клапаны грузовой системы, предотвращающие сброс за борт, закрыты;
- закрыты грузовые отсекающие клапаны;
- закрыта система осушения главных трубопроводов на палубе и насосном (ых) отделении (ях);
- закрыты все неиспользуемые соединения трубопроводов;
- заглушены все неиспользуемые соединения трубопроводов;
- все палубные шпигаты закрыты пробками;
- под всеми соединениями грузовых трубопроводов установлены поддоны достаточной вместимости;
- все насосы подготовлены к работе.

2 Перед открытием клапанов сброса убедитесь, что:

- центробежные грузовые насосы запущены, отсечены, где возможно, от своих собственных сбрасывающих линий и нормально работают;
- имеется в наличии достаточное количество сухого материала для сбора разлитой нефти;
- подготовлены для быстрого развертывания на случай аварийного разлива боновые заграждения, если таковые имеются.

3 Перед балластировкой через грузовую систему убедитесь, что:

- клапаны на используемом грузовом трубопроводе закрыты и соединения заглушены;
- грузовые насосы запущены перед открытием забортных клапанов для создания вакуума в трубопроводе забора воды и предотвращения возможного вылива в море нефти, которая может находиться в части трубопровода между клапаном и насосом;
-все бортовые шпигаты надежно закрыты.

4 Перед окончанием балластировки убедитесь, что:

- в конце балластировки танка подача насосов достаточно снижена для предотвращения перелива;

- после окончания балластировки в танке оставлено достаточное количество свободного объема.

5 Перед бункеровкой или погрузкой убедитесь, что:

- все танки должным образом подготовлены (сухие, хорошо зачищены);

- система сигналов, разработанная для операций загрузки, уменьшения ее интенсивности, завершения погрузки и аварийной остановки, понятна и согласована между судном и причалом;

- все кингстоны и забортные отливные клапаны на трубопроводах, связанных с системой бункеровки, закрыты;

- закрыты клапаны неиспользуемых трубопроводов;

- бункеровочно-грузовые соединения трубопроводов, не используемые во время операций, надежно закрыты;

- все палубные шпигаты надежно заглушены;

- под всеми соединениями бункеровочно-грузовых трубопроводов и под воздушными трубами соответствующих танков установлены поддоны достаточной вместимости;

- бункеровочно-грузовые шланги находятся в рабочем состоянии, правильно присоединены и закреплены;

- клапаны танков, предназначенных первыми для приема бункера/груза, открыты, и система трубопроводов заполнения задействована правильно;

- имеется в наличии достаточное количество сухого материала для сбора разлитой нефти;

- если в наличии имеются боновые заграждения, то они подготовлены для быстрого развертывания в случае нефтяного разлива.

6 Во время загрузки бункера или груза убедитесь, что:

- танки, которые уже заполнены, надежно закрыты и что, пока заполняются другие танки, в нем оставлен необходимый запас объема;

- бункеровочно-грузовые шланги, грузовое оборудование и соединения не протекают;

- весь привлеченный персонал проинструктирован о том, что запрещается закрывать входной клапан во время бункеровки или погрузки

до момента получения соответствующей команды и разрешения, данного с берегового сооружения;

- перед окончанием заполнения танка уменьшено давление либо с помощью снижения интенсивности подачи нефти, либо контролируемым открытием приемных клапанов следующего танка, подлежащего заполнению;

- дан ясный сигнал уменьшения интенсивности подачи нефти на конечной стадии операции по загрузке и свой собственный сигнал перед окончательной остановкой погрузки;

- оставлен достаточный запас объема последнего загружаемого танка для приема нефти от осушения шлангов и компенсации возможного воздушного пузыря системы.

7 При завершении операции бункеровки или погрузки убедиться, что:

- закрыты клапаны трубопроводов;

- шланги осушены до их рассоединения;

- после рассоединения, до передачи шлангов на берег, на их концы поставлены заглушки;

- приемные соединения трубопроводов судна заглушены сразу же после отсоединсния шлангов;

- клапаны бункеровочно - грузовой системы, крышки сходных люков, смотровых лючков и пробки мерительных трубок, танков, заполненных бункером/ грузом, закрыты, плотно обжаты.

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ ЛИТЕРАТУРЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ДЛЯ БОЛЕЕ ДЕТАЛЬНОГО ОЗНАКОМЛЕНИЯ С ВОПРОСОМ

1 Конвенции по вопросам охраны морской среды:

1.1 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененная Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78).

1.2 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., Протокол к ней от 1969 г. и исправления к ней в протоколах от 1984 и 1992 гг.

1.3 Международная конвенция об учреждении международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г., Протокол к ней от 1976 г. и исправления к ней в протоколах от 1984 и 1992 гг.

1.4 Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

1.5 Международная конвенция по борьбе с нефтяными загрязнениями, оповещении и сотрудничестве 1990 г.

1.6 Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г. (ХЕЛКОМ 92).

1.7 Конвенция по защите морской среды Черного моря, апрель 1992 г.

2 Документы ИМО (номер публикации приведен по каталогу 1993 г.):

2.1 Руководство по предотвращению нефтяных загрязнений:

Раздел I. Предотвращение, ИМО 630Е.

Раздел II. Аварийное планирование, ИМО 633Е.

Раздел III. Спасение.

Раздел IV. Борьба с разливами.

2.2 Руководство по инспекции согласно Приложению I Конвенции МАРПОЛ 73/78, ИМО 526Е.

2.3 Руководство по портовым приемным сооружениям, ИМО 580Е, 582Е, 520Е.

2.4 Управление судами и сбросами, ИМО 601Е.

2.5 Нефтеводяные сепараторы и измерительное оборудование, ИМО 608Е.

2.6 Описание танков чистого балласта, ИМО 619Е.

2.7 Международная конвенция по вмешательству в открытом море при нефтяных загрязнениях, ИМО 402Е.

2.8 Руководство по контролю за загрязнением жидкими вредными веществами, перевозимыми наливом, 1986, ИМО 514R.

3 Перечень руководящих документов и правил по вопросу охраны морской среды:

3.1 РД 31.04.20-88. Нефтяное сепарационное оборудование, системы контроля за сбросом льяльных вод и сигнализаторы. Программа испытаний на судах.

3.2 РД 31.04.22.85. Программа испытаний систем автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефтесодержащих балластных и промывочных вод нефтеналивных судов.

3.3 РД 31.06.01-79. Инструкция по сбору, удалению и обезвреживанию мусора морских портов.

3.4 РД 31.04.17-96. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей и живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах.

3.5 Программа испытаний нефтеводяного сепарационного оборудования, сигнализаторов и систем контроля за сбросом трюмных вод на судах (427-142-114ПМ).

3.6 Правила морской перевозки опасных грузов (5М), МОПОГ.

3.7 Общие правила морских торговых и рыбных портов, утвержденные Минморфлотом 01.11.83 и Минрыбхозом 29.08.83.

3.8 Правила охраны от загрязнения прибрежных вод морей, утвержденные Минрыбхозом, Минздравом и Минводхозом, 1984 г.

3.9 Правила выдачи разрешений на сброс с целью захоронения в море отходов и других материалов, регистрации их характеристик и количества, определение места, времени и методов сброса, утвержденные Госкомгидрометом, согласованные с Минрыбхозом.

3.10 Правила по предотвращению загрязнения с судов. Морской Регистр судоходства 1998 г.

3.11 Санитарные правила и нормы охраны прибрежных вод морей от загрязнения в местах водопользования населения СанПин № 4631-88.

3.12 РД 31.04.23-94. Наставление по предотвращению загрязнения с судов, АОЗТ ЦНИИМФ.

3.13 Постановление Правительства Российской Федерации от 24 марта 2000 г. № 251 «Об утверждении перечня вредных веществ, сброс которых в исключительной экономической зоне Российской Федерации с судов, других плавучих средств, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений запрещен».

Институт «Гипрорыбфлот» предлагает
портативную судовую
экспресс лабораторию для контроля воды (СЛКВ),
предназначенную для выполнения анализов пресной воды,
используемой в дизелях и судовых котельных установках.
СЛКВ может также применяться при контроле качества воды,
используемой для хозяйственно-питьевого обеспечения судов.
СЛКВ может быть использована также в работе портовых
и береговых служб, контроле котловой воды и др.
СЛКВ обеспечивает удобство проведения аналитических операций
непосредственно на судне (в портовой лаборатории).
Работать с лабораторией СЛКВ могут инженерно-технические работники,
младший обслуживающий персонал (механики, техники, лаборанты),
а также учащиеся групп профессионального обучения,
при условии ознакомления их с выполняемыми операциями,
правилами безопасной работы и обязательного контроля
со стороны специалиста, проводящего бучение.

По вопросам поставок обращаться в «Гипрорыбфлот»,
190000, Санкт-Петербург, ул. Малая Морская 18-20.
Для телеграмм: Санкт-Петербург, «Трал», телетайп 321874,
ТЕЛ. (812)315-96-32, факс: (812)314-60-36.

Государственный комитет по рыболовству Российской Федерации
Государственное унитарное предприятие
«Государственный ордена «Знак Почета»
научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт
по развитию и эксплуатации флота»
ГИПРОРЫБФЛОТ

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ ФЛОТА РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Редактор Т.М.Иванова

Подписано к печати 29.05.01 г. Формат 60x84/16. Объем 6 уч.- изд. л. Тираж 500 экз. Зак. № 283

gost.e-ecolog.ru

Отпечатано в типографии «КСИ». Тел. (812) 248-85-30, тел./факс (812) 542-96-83.