

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г.

Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г. В издание включены:

- Заключительный акт Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря 1973 г.,
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (тексты статей и приложений I - V),
- Резолюции 1 - 25 Коференции 1973 г.,
- Заключительный акт Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 г.,
- Протокол 1978 г.,
- относительно международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (тексты статей и приложения I, II, Добавления I - III) и
- Резолюции 1 - 16 Конференции 1978 г.
- Основные требования МАРПОЛ-73-78 вошли в Наставление по предотвращению загрязнения с судов.

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

Утверждено ММФ 27 сентября 1979 г. Дополнения и изменения утверждены ММФ 29 мая 1981 г.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. ЦЕЛЬ И НАЗНАЧЕНИЕ НАСТАВЛЕНИЯ

1.1. Настоящее Наставление определяет организационные и технические мероприятия по предотвращению загрязнения с судов Министерства морского флота.

1.2. Требования Наставления обязательные для экипажей судов работников пароходств, судоремонтных заводов и других организаций ММФ, связанных с эксплуатацией и ремонтом судов, а также для работников, осуществляющих наблюдение за разработкой проектов на модернизацию и переоборудование судов и за их ремонтом по заказам ММФ.

1.3. Ответственность за выполнение на судне комплекса мероприятий по предотвращению загрязнения с судов возлагается на капитанов судов.

1.4. Капитаны судов должны воспитывать экипажи в духе ответственности за выполнение положений по обеспечению чистоты моря и постоянно заботиться о повышении знаний членов экипажа в этой области.

1.5. При обеспечении мер по предотвращению загрязнения с судов необходимо руководствоваться указаниями настоящего Наставления, а также требованиями законодательных актов Союза ССР, международных конвенций и соглашений, участником которых является СССР, указаниями и требованиями правил технической эксплуатации, техники безопасности, приказов и распоряжений Министерства морского флота и пароходств, предписаний контролирующих организаций по охране окружающей среды. При плавании судна в водах, находящихся под юрисдикцией других государств, следует также выполнять требования национальных законов и правил этих государств по охране морской среды от загрязнения.

1.6. Государственный контроль за рациональным использованием вод, проведением мероприятий по охране водоемов от загрязнения, за работой очистных сооружений осуществляют бассейновые

(территориальные) управления по регулированию использования и охране вод (инспекции) Министерства мелиорации и водного хозяйства СССР. Права должностных лиц управлений (инспекций) по отношению к судам изложены в части VII, пп. 1.2.4. и 1.2.6.

2. ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

Для целей настоящего Наставления приняты следующие термины, определения и сокращения:

2.1. "**Администрация**" - правительство государства, под флагом которого плавает судно. 2.2. АСС - сокращенное наименование автоматической системы сигнализации о превышении (15 частей на 1 млн) нефтесодержания в сливной нефтесодержащей смеси.

2.3. "**Балласт грязный**" - нефтеводная смесь, которая образуется в неочищенных от нефти судовых танках после приема в них воды и нефтесодержание которой превышает 15 частей нефти на 1 млн частей смеси.

2.4. "**Балласт изолированный**" - вода, принятая в качестве балласта в танк, который полностью отделен от грузовой системы и системы жидкого топлива и специально предназначен только для балласта или для балласта и перевозки грузов, не являющихся нефтью или другими вредными для окружающей среды веществами.

2.5. "**Балласт чистый**" - нефтеводная смесь, образующаяся в судовом танке, очищенном от нефти таким образом, что сброс ее с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде не приводит к появлению видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье. Если сброс чистого балласта производится через систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 частей нефти на 1 млн частей смеси, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

2.6. "**Берег ближайший**" - исходная линия, от которой согласно международному праву отсчитываются территориальные воды соответствующей территории.

2.7. "**Вещество вредное**" - любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря.

2.8. "**Взлив**" - высота столба жидкости, заполняющей емкость. Измеряется по вертикали в единицах длины от днища до поверхности жидкости.

2.9. "**Воды хозяйственно-фекальные сточные**": стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, унитазов, а также шпигатов, находящихся в общих уборных; стоки из раковин, ванн, душевых и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях (амбулаториях, лазаретах); стоки их помещений, в которых содержатся живые животные; прочие стоки, если они смешаны с перечисленными выше.

2.10. "**Воды хозяйственные-бытовые сточные**": стоки из санитарно-гигиенических помещений: умывальных, душевых, бань, ванн, каютных умывальников, прачечных и т.п.; стоки от моек и оборудования камбуза и других помещений пищеблока.

2.11. "**Декларация**" - акт проверки представителем специально на то уполномоченных властей готовности судна к операциям с вредными веществами

- 2.12. **"Жидкость моющая"** - вода или раствор моющего препарата в воде, сырая нефть или какая-либо другая жидкость, поступающая по моечному трубопроводу к моечным машинкам, установленным в промываемых грузовых танках, топливных цистернах или в других судовых емкостях.
- 2.13. **"Жидкость промывочная"** - вода или раствор моющего препарата в воде, сырая нефть или какая-либо другая жидкость после ее контакта с промываемой поверхностью грузовых танков, топливных цистерн или других судовых емкостей.
- 2.14. **"Жиросепаратор"** - устройство для отделения жиров от хозяйственно-бытовых сточных вод.
- 2.15. **ЖНО** - журнал нефтяных операций.
- 2.16. **ЖНО-54-62-69** - журнал нефтяных операций, форма которого определена Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками 1962 и 1969 гг.
- 2.17. **ЖНО-73-78** - журнал нефтяных операций, форма которого определена Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протоколом Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 г. к упомянутой Конвенции.
- 2.18. **"Интенсивность сброса нефти мгновенная"** - расход нефти в литрах в час в любой момент сброса, деленный на скорость судна в узлах в тот же момент.
- 2.19. **"Клапан", "запорное устройство"** - устройство (клинкет, вентиль, дисковый поворотный затвор и т.п.), предназначенное для управления потоком газа или жидкости в трубопроводах путем изменения проходного сечения, вплоть до отделения одной части трубопровода от другой или трубопровода от какой-либо емкости.
- 2.20. **"Количество топлива большое"** - такое количество жидкого топлива, которое в процессе нормальной эксплуатации судна обуславливает необходимость приема его в емкости, используемые после опорожнения под прием водяного балласта для обеспечения нормальных мореходных качеств судна.
- 2.21. **"Лицо ответственное"** - лицо, на которое возложена ответственность за проведение операций с вредными веществами и мероприятий по предотвращению и ликвидации загрязнения этими веществами.
- 2.22. **МАРПОЛ-73-78** - Международная конференция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., направленная и дополненная Протоколом Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения, состоявшаяся в Лондоне в феврале 1978 г.
- 2.23. **МОПОГ** - Правила морской перевозки опасных грузов (М., ЦРИА, "Морфлот", 1977).
- 2.24. **"Мусор"** - все виды твердых пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая отходы, смешанные с нефтью или другими вредными веществами), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению.
- 2.25. **"Наставление"** - настоящее Наставление по предотвращению загрязнения с судов.
- 2.26. **"Нефть"** - нефть в любом виде, в т.ч. сырая нефть, жидкое топливо, смазочное масло, нефтяные осадки и нефтяные остатки, очищенные нефтепродукты, не являющиеся вредными

веществами в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ-73-78, включая вещества, перечисленные в Дополнении I к МАРПОЛ-73-78 и в Приложении I перечня веществ, указанного в п. 3.3.5. настоящей части Наставления.

П р и м е ч а н и е: 1.
В соответствии с положением ОЙЛПОЛ-54-62-69, действующей до вступления в силу МАРПОЛ-73-78;

а) "**нефть**" означает сырую нефть, мазут, тяжелое топливо для дизелей и смазочного масла;

б) "**тяжелое топливо для дизелей**" означает используемое на судах топливо для дизелей, при испытании которого по стандартному методу при температуре, не превышающей 340 град. Цельсия, возгоняется не более 50% его объема.

2. По состоянию на 1 января 1979 г. к тяжелым топливам для судовых дизелей, выпускаемым промышленностью СССР, относятся топлива для тихоходных средне- и малооборотных дизелей по ГОСТ 1667-68, моторное топливо ДТ и моторное топливо ДМ, при испытаниях которых по стандартному методу (ГОСТ 2177-66) при температуре, не превышающей 250 град. Цельсия, возгоняется из топлива ДТ не более 15% объема, а из топлива ДМ - не более 10% объема.

2.27. "**Нефть сырая**" - любая жидкая смесь углеводородов, встречающаяся в естественных условиях, независимо от того, подвергалась или не подвергалась эта смесь обработке с целью облегчения ее транспортировки, и включающая сырую нефть, в которую могли быть добавлены или из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки.

2.28. "**Оборудование для обработки мусора**" - установки для уничтожения мусора или его обработки на борту судна для возможности сброса.

2.29. **ОЙЛПОЛ-54-62-69** - Международная Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками 1962 И 1969 г.г.

2.30. "**Операция**" - основной или вспомогательный элемент процесса, необходимого для обеспечения работы судна по своему прямому назначению или для выполнения требований международных конвенций или национальных правил по предотвращению загрязнения с судов.

2.31. "**Операция бункировочная**", "**бункеровка**" - процесс, в ходе которого осуществляется прием судном жидкого топлива или смазочных масел наливом с берегового сооружения или другого судна или осуществляется их перекачка в пределах судна.

2.32. "**Операция балластная**" - процесс, в ходе которого в судовые емкости принимается, или из судовых емкостей откачивается, или в пределах судна из одной емкости в другую перекачивается вода, выполняющая роль балласта.

2.33. "**Операция грузовая**" - процесс, в ходе которого осуществляется прием (налив) или сдача (слив) груза с берега или на берег, с одного судна на другое или осуществляется перекачка груза из одного грузового отсека в другой в пределах судна.

2.34. "**Организация**" - Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО).

2.35. "**Осадок нефтяной**" - часть нефти, которая не поддается обычной откачке или мойке и требует особых приемов или приспособлений для ее удаления с судна.

2.36. "**Остаток нефтесодержащий**" - любой остаток, содержащий нефть.

- 2.37. **"Отходы бытовые"**: вид мусора, состоящий из упаковочных или обшивочных материалов, различных маломерных емкостей и тары, всевозможных изделий из различных видов пластмасс, бумаги, текстиля, стекла, керамики, жести или другого материала, которые в процессе жизнедеятельности экипажа и пассажиров перешли в категорию отходов, не смешаны с нефтью или другими вредными веществами и подлежат постоянному или периодическому удалению с судна.
- 2.38. **"Отходы пищевые"** - вид мусора, состоящий из отходов предварительной кулинарной обработки съестных припасов, не утилизируемых остатков приготовленной пищи, которые не смешаны с нефтью или другими вредными веществами и подлежат постоянному или периодическому удалению с судна.
- 2.39. **"Отходы эксплуатационные"** - вид мусора, состоящий из отходов, образующихся в результате выполнения на судне различных производственных и ремонтных работ, а также отходов, образующихся в результате эксплуатации энергетической установки и прочего оборудования судна, которые не являются нефтью или другими вредными веществами, не смешаны с ними и подлежат постоянному или периодическому удалению с судна.
- 2.40. **"Помещения пищевого блока", "пищеблок"** - помещения для приготовления и раздачи пищи, хранения всех видов пищевых продуктов, хранения камбузного и буфетного инвентаря и мытья посуды.
- 2.41. **"Пояс зоны санитарной охраны второй"** - пролегающая вдоль побережья СССР полоса водной поверхности, внутренняя и внешняя границы которой проходят соответственно в 7 и 12 морских милях от ближайшего берега.
- 2.43. **"Причал"** - место, предназначенное для крепления и удержания судна в положении, удобном для осуществления загрузки, разгрузки судна и вспомогательных операций.
- 2.44. **"Протокол-78"** - Протокол к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., принятый Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения, состоявшейся в Лондоне в феврале 1978 г.
- 2.45. **"Район особый"** - море или морской бассейн, в котором в соответствии с МАРПОЛ-73-78 должны приниматься особые обязательные меры и методы предотвращения загрязнения с судов.
- 2.46. **"САЗРИУС"** - сокращенное наименование систем автоматического замера, регистрации и управления сбором нефти.
- 2.47. **"Сброс"** - по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любую утечку, разлив, слив, опорожнение, осуществляемые с судна в воду, независимо от того, какими причинами это обусловлено.
- 2.48. **"Свидетельство"** - Международное свидетельство, выданное судну в удостоверение того, что судно, его оборудование, устройства и снабжение удовлетворяют требованиям по предотвращению загрязнения, как это предусмотрено МАРПОЛ-73-78. Выдается Регистром СССР или другим признанным классификационным обществом.
- 2.49. **"Сертификат"** - документ, свидетельствующий о соответствии оборудования или устройства требованиям действующих правил по предотвращению загрязнения моря, а также о том, что такое оборудование или устройство изготовлены под надзором Регистра СССР или другого признанного классификационного общества. Выдается соответственно Регистром СССР или другими признанными классификационным обществом.

- 2.50. "**Система перекачивающая**" - система трубопроводов и насосов с принадлежащей им арматурой, предназначенная для перекачки нефти, грязного балласта, топлива и нефтеостатков с судна на береговое сооружение, на другое судно.
- 2.51. "**Система с обработкой хозяйственно-фекальных сточных вод**" - система, в которой хозяйственно-фекальные воды перед сбросом за борт обрабатываются в специальной установке.
- 2.52. "**Система со сборной цистерной**" - система, в которой хозяйственно-фекальные сточные воды не сбрасываются за борт, а собираются в необработанном виде и хранятся до сдачи с судна через систему выдачи на берег или до сброса в районе, где такой сброс размещен.
- 2.53. "**Смесь нефтесодержащая**" - смесь с любым содержанием нефти.
- 2.54. "**Сооружение приемное**" - сооружение береговое, плавучее или из сочетания в единой технологической схеме, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вредные вещества смесей, которые могут накапливаться на судах в процессе их нормальной эксплуатации, но не могут быть сброшены с судов в море в соответствии с действующими международными конвенциями или национальными правилами государств, в водах которых суда совершают свое плавание.
- 2.55. "**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. В конструкцию стендера может входить постоянно присоединенный шланг.
- 2.56. "**Сторона конвенции**" - государство, правительство которого ратифицировало конвенцию.
- 2.57. "**Судно новое**" - судно, начало строительства которого осуществляется на советских заводах или на которое выдан заказ на закупку (постройку) за границей, начиная с 1977 г.
- 2.58. "**Судно существующее**" - судно, которое не является новым.
- 2.59. "**Танк отстойный**" - любой танк на танкере, специально предназначенный для сбора в него, отстоя и сохранения на судне грязного балласта, промывочных вод и прочих нефтесодержащих смесей.
- 2.60. "**Танк чистого балласта**" - танк, выделенный из числа грузовых танков и используемый исключительно для чистого балласта. Наличие, обозначение и вместимость такого танка (танков) указываются в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью.
- 2.61. "**Танкер**" - любое самоходное или несамоходное судно, специально построенное или приспособленное для перевозки жидких грузов наливом.
- 2.62. "**Танкер нефтяной**" - судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, а также нефтерудовоз и любой танкер-химовоз, когда они перевозят в качестве груза или части груза нефть наливом. В это определение включается любое другое, не являющееся танкером, самоходное и несамоходное судно, когда оно перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом в количестве 200 куб. м и более.
- 2.63. "**Танкер-химовоз**" - судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки груза вредных, не являющихся нефтью, жидких веществ наливом в своих грузовых помещениях, а также комбинированное грузовое судно и любой нефтяной танкер, когда они перевозят в качестве груза или части груза вредное, не являющееся нефтью, жидкое вещество наливом.

- 2.64. **"Топливо жидкое"** - любая нефть, используемая в качестве топлива для энергетической установки судна, на котором она находится.
- 2.65. **"Установка для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод"** - установка, в которой хозяйственно-фекальные сточные воды перед сбросом за борт подвергаются специальной обработке.
- 2.66. **"Устройство для сбора мусора"** - емкость для сбора и хранения мусора без изменения его объема на борту судна с последующей сдачей на берег или плавучие сборщики.
- 2.67. **"Цистерна сборная"** - цистерна, предназначенная для сбора и хранения необработанных хозяйственно-фекальных сточных вод.
- 2.68. **"Цистерна топливно-балластная"** - топливная цистерна, которая может систематически использоваться для приема балласта. 2.69. **"Число людей"** - включает в себя экипаж и пассажиров по числу мест для их размещения на судне. Для судов с бригадным методом обслуживания число членов экипажа принимается равным числу людей в смене (вахте).
- 2.70. **"ч/млн"** - сокращенная форма выражения *"частей вредного вещества"* (нефти или другого вредного вещества) на 1 млн частей смеси.
- 2.71. **"Шланг"** - гибкий неметаллический трубопровод с устройствами для присоединения к береговому и судовому трубопроводам.
- 2.72. **"Эпизоотия"** - массовое распространение инфекционных болезней среди диких и домашних животных на определенной территории.

3. ИСХОДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ НАСТАВЛЕНИЯ

3.1. Международные соглашения:

- 3.1.1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками 1962 и 1969 г.г.
- 3.1.2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.
- 3.1.3. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.
- 3.1.4. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г.
- 3.1.5. Протокол относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению веществами иными, чем нефть, 1973 г.
- 3.1.6. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г.
- 3.1.7. Международная конвенция о создании международного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью 1971 г.
- 3.1.8. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г.

3.1.9. Всеобъемлющее наставление по предотвращению загрязнения нефтью, ИМКО, 1977-1978 г.г.

3.1.10. Резолюция Ассамблеи межправительственной морской консультативной организации А.393(X) от 7-18 ноября 1977 г. "Рекомендации по международным техническим требованиям к нефтеводному сепарационному оборудованию и приборам для определения содержания нефтью".

3.1.11. Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

3.1.12. Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.

3.2. Акты государственных органов СССР:

3.2.1. Постановление Совета Министров СССР от 23 сентября 1968 г. "О мерах по предотвращению загрязнения Каспийского моря".

3.2.2. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 декабря 1972 г. "Об усилении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов".

3.2.3. Постановление Совета Министров СССР от 14 февраля 1974 г. "Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря".

3.2.4. Указ президиума Верховного Совета СССР от 26 февраля 1974 г. "Об усилении ответственности за загрязнение моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря".

3.2.5. Основы водного законодательства Союза ССР и союзных республик. Утверждены Законом СССР от 10 декабря 1970 г. с изменениями и дополнениями, внесенными Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 января 1980 г.

3.2.6. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 января 1976 г. "О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов Черного и Азовского морей".

3.2.7. Постановление Совета Министров СССР от 16 июля 1976 г. "О мерах по усилению охраны от загрязнения бассейна Балтийского моря".

3.2.8. Постановление Совета Министров СССР от 7 сентября 1976 г. "О мерах по предотвращению загрязнения моря с судов".

3.2.9. Постановление Совета Министров СССР от 16 ноября 1977 г. "О дополнительных мерах по охране Каспийского моря от загрязнения".

3.2.10. Постановление Совета Министров СССР от 31 марта 1978 г. "О дополнении Постановления Совета Министров СССР от 14 февраля 1974 г. "Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря".

3.3. Межведомственные документы:

3.3.1. Правила санитарной охраны прибрежных вод морей. Утверждены Министерством здравоохранения СССР.

3.3.2. Правила охраны поверхностных вод от загрязнения сточными водами. Утверждены Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством здравоохранения СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

3.3.3. Санитарные правила для морских судов СССР. Утверждены Министерством здравоохранения СССР.

3.3.4. Инструкция о порядке передаче сообщений капитанами морских судов и других плавучих средств и командирами воздушных судов о всех случаях нарушения правил по предотвращению загрязнения моря. Утверждена Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством морского флота, Министерством рыбного хозяйства СССР, Министерством гражданской авиации.

3.3.5. Перечень веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и норма предельно допустимой концентрации этих веществ в сбрасываемых смесях. Утвержден Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством здравоохранения СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

3.3.6. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, и их смесями, производимых на судах и других плавучих средствах. Утверждены Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством здравоохранения СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

3.3.7. Правила регистрации по приему с судов и последующей сдачи на береговые или плавучие устройства или очистные сооружения вод, загрязненных веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, а также мусора, производимых на судах-сборщиках. Утверждены Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством морского флота и Министерством рыбного хозяйства СССР.

3.3.8. Правила регистрации по приему с судов и последующей очистки вод, загрязненных нефтью, нефтепродуктами или другими химическими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, производимых на плавучих или стационарных очистных сооружениях. Утверждены Министерством мелиорации и водного хозяйства СССР, Министерством морского флота, Министерством химической промышленности СССР, Министерством рыбного хозяйства СССР, Госснабом СССР.

3.4. Внутриведомственные документы*:

3.4.1. Устав службы на судах Министерства морского флота Союза ССР, изд. 1976 г.

3.4.2. Приказ ММФ от 12 марта 1973 г. N 43-пр. "Об усилении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов".

3.4.3. Приказ ММФ от 13 марта 1974 г. N 41 "Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря".

3.4.4. Приказ ММФ от 6 февраля 1976 г. N 25-пр "О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов Черного и Азовского морей".

3.4.5. Приказ ММФ от 5 августа 1976 г. N 132 "О мерах по усилению охраны от загрязнения бассейна Балтийского моря".

3.4.6. Приказ ММФ от 22 сентября 1976 г. N 165-пр "О мерах по предотвращению загрязнения моря с судов".

3.4.7. Наставление по предотвращению загрязнения моря нефтью. ММФ, 1970 г.

3.4.8. Временные технические требования по оснащению морских судов средствами для предотвращения загрязнения моря сточными водами N 11110-044-76, ММФ.

3.4.9. Временные технические требования по оснащению морских судов средствами для предотвращения загрязнения моря мусором N 11110-044-76, ММФ.

3.4.10. Корпус, оборудование и системы морских судов. Технические требования по предотвращению загрязнения моря нефтью. ОСТ 5.5064-78.

3.4.11. Инструкция капитанам судов по борьбе с разливами нефти. Утверждена 1 февраля 1978 г.

* - Внутриведомственные документы Миречфлота помещены в сборнике нормативных документов "Охрана окружающей среды на речном транспорте"

4. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ СССР ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

4.1. Суда ММФ, совершающие плавание в открытом море, обязаны выполнять все применяемые к ним положения действующих международных конвенций по предотвращению загрязнения, участником которых является СССР. Допустимые объемы сбросов вредных веществ с судов при этом определяются международными конвенциями в зависимости от различных параметров, характеризующих судно и его позицию относительно ближайшего берега.

4.2. При плавании в морских внутренних и территориальных водах СССР все суда ММФ должны выполнять требования национальных правил по предотвращению загрязнения с судов.

5. ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР В ЧАСТИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

5.1. Функции государственного технического надзора судов ММФ в части предотвращения загрязнения с судов осуществляет Регистр СССР.

5.2. В соответствии с Общими положениями о надзорной деятельности Регистра СССР ив его функции входит: рассмотрение и одобрение технической документации; надзор за изготовлением и монтажом на судне; испытания; освидетельствование на эксплуатирующихся судах; выдача предусмотренных свидетельств и сертификатов.

5.3. Надзору Регистра СССР подлежат: оборудование и системы сепарации и нефтесодержащих вод; оборудование и системы фильтрации нефтесодержащих вод; оборудование и системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом; приборы и устройства для определения положения уровня раздела "нефть-вода"; оборудование, устройства и системы для мойки танков; оборудование, устройства и системы сбора, обработки, хранения и сдачи вредных веществ на приемные сооружения; установка для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод; установка для обработки мусора; оборудование, устройства и системы сбора, обработки и сброса в море остатков вредных, не являющихся нефтью, веществ, перевозимых наливом; принадлежащие судну шланги и шланговые соединения для бункеровочных и грузовых операций и сдачи вредных веществ.

5.4. Периодичность и порядок освидетельствования оборудования, систем, устройств и приборов, предназначенных для предотвращения загрязнения моря с судов, устанавливаются Регистром СССР. Администрация судна обязана соблюдать сроки освидетельствования и соответствующим образом готовить судно, оборудование, системы, устройства и приборы, предназначенные для

предотвращения загрязнения с судов, для очередного освидетельствования, а также заявлять Регистру СССР о всех имеющих место в период между освидетельствованиями авариях и выходах из строя указанного оборудования, систем, устройств и приборов.

6. ЖУРНАЛЫ РЕГИСТРАЦИИ ОПЕРАЦИЙ С ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ НА СУДАХ

6.1. Утвержденными Минводхозом СССР, Минморфлотом и Мирыбхозом СССР правилами (см. пп. 3.3.6-3.3.8) на судах ММФ установлен единый порядок регистрации в судовых документах операций с нефтью и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями (включая сточные воды и мусор), производимых на судах как в пределах морских внутренних и территориальных вод СССР, так и в открытом море.

6.1.1. Указанные в п. 3.3.6 правила распространяются на все суда и другие плавучие средства, которые имеют на борту вещества, упомянутые в Перечне веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормах предельно допустимой концентрации этих веществ в сбрасываемых смесях, за исключением самоходных судов с главными двигателями мощностью менее 75 л.с. и несамоходных судов валовой вместимостью менее 80 рег.т. В части регистрации операций с хозяйственно-фекальными сточными водами и мусором указанные правила распространяются на все суда и другие плавучие средства ММФ с численностью экипажа и пассажиров 10 чел. и более.

6.1.2. На судах-сборщиках, кроме регистрации, предусмотренной п. 6.1.1, производится регистрация операций по приему-сдаче вредных веществ и их смесей в соответствии с указанными в п. 3.3.7 правилами.

6.1.3. На плавучих очистных сооружениях, кроме регистрации, предусмотренной п.6.1.1, производится регистрация операций по приему с судов и очистке вод, загрязненных вредными веществами, в соответствии с указанными в п. 3.3.8 правилами.

6.2. Операции с нефтью и другими вредными веществами и их смесями регистрируются в специальных журналах, форма и правила заполнения которых установлены указанными в п. 6.1 правилами.

6.3. Журналы регистрации операций по п. 6.1 являются судовыми документами и оформляются в соответствии с установленными для судовых документов порядком (нумеруются, прошнуровываются и заверяются капитаном порта в соответствии с порядком, предусмотренным для судового журнала).

7. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ШЛАНГОВ

7.1. На каждый шланг (в комплекте с соединениями), используемый для перекачки по нему нефти или других веществ, указанных в МАРПОЛ-73-78 и Перечне веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормах предельно допустимой концентрации этих веществ в сбрасываемых смесях, должен быть сертификат завода-изготовителя с указанием в нем: вида жидкости, допускаемой для перекачки по шлангу; даты изготовления шланга; величины разрывного давления; величины рабочего давления; даты последних испытаний и величины давления при этих испытаниях.

7.1.1. Вышеуказанные данные должны быть нанесены на самом шланге или записаны в другом месте (Журнал регистрации технических характеристик шлангов, формуляр или сертификат), но при этом шланг должен иметь такую маркировку, которая позволяет определить его данные по записям в таких документах.

7.2. Ответственность за состояние шлангов и их оснастку в период эксплуатации, проведение соответствующих профилактических осмотров и испытаний, подачу на судно, креплений к судовым трубопроводам и наблюдение во время работы несет та сторона, которая занимается непосредственной эксплуатацией шлангов. Обычно эту ответственность несет администрация береговых или удаленных от берега терминалов по переработке грузов и снабжению судов жидким топливом и маслом, а также администрация сооружений для приема с судов остатков различных вредных веществ или их смесей, производимого во исполнение МАРПОЛ-73-78 или национальных правил по предотвращению загрязнения с судов.

7.3. Конкретное распределение ответственности за обеспечение шлангами и их техническое состояние определяется договорными условиями между пароходствами (судовладельцем) и отправителем (получателем) груза, поставщиком на суда жидкого топлива и масла, администрацией береговых приемных сооружений.

7.4. Указанные в пп. 7.2 и 7.3 положения не освобождают экипаж судна от необходимости наблюдения за исправностью шлангов, креплением и удержанием их в надлежащем положении в период выполнения любых операций с использованием шлангов и поэтому лицо, ответственное со стороны судна за операцию по приему на судно или сдачу с судна жидких вредных веществ, должно:

7.4.1. Перед соединением шлангов удостовериться, что они не имеют каких-либо видимых дефектов (следов износа, излома или течи, глубоких наружных порезов или истертостей с повреждением проволочной арматуры); имеют достаточную длину, которая позволяет избежать их разрыва при возможных перемещениях судна у причала и изменении осадка судна.

7.4.2. Следить, чтобы шланги не получили заломов и значительного скручивания при их подаче на судно.

7.4.3. 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.

7.4.4. Удостовериться, что при креплении шлангов или патрубков береговых шланговых 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.

7.4.5. В случае присоединения шлангов к судовому трубопроводу с помощью фланцев с использованием болтов убедиться, что фланцы закреплены не менее чем четырьмя болтами.

7.4.6. Совместно с персоналом, ответственным за обеспечения операций со шлангами, принимать меры к исключению заломов шлангов или их защемления между судном и причалом или между двумя судами, ошвартованными лагом, 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 весу грузовой стрелой, краном или шланговой балкой судна или причала при помощи подвески, исключаящей их повреждение при вибрации и перемещении по причалу.

7.4.7. Перед подъемом шланга на борт судовыми средствами убедиться, что масса шланга, заполненного жидкостью, не превышает грузоподъемности стрел и кранов, с помощью которых

будут осуществляться подъем и поддержание шлангов в период грузовых или бункерных операций.

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

7.6. Если в соответствии с договором обязанность по обеспечению шлангами возлагается на судно, то на судно возлагается и вся ответственность за качество шлангов, оснастку, обеспечение их безопасной работы, проведение осмотров и испытаний для определения пригодности к дальнейшей работе.

7.7. Если судну предстоит выполнять 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. На каждый шланг, прошедший испытание, должен быть получен сертификат.

7.8. Забота о проведении испытаний шлангов, поставляемых на судно службами снабжения, лежит на этих службах. 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 соответствующее испытание шлангов.

8. ПЛОМБИРОВАНИЕ КЛАПАНОВ НА СУДНЕ

8.1. 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 пломбировать. Пломбирование производит экипаж судна судовыми пломбиратором.

8.2. Пломбирование производится лично капитаном или лицом, уполномоченным капитаном. такими лицами могут быть лица командного состава, несущие персональную ответственность за техническую эксплуатацию судовых систем и устройства судна, через которые может произойти загрязнение моря.

8.3. 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 замещающего, в соответствии с положениями Устава службы на судах ММФ.

8.4. Пломбиратор постоянно хранится у капитана, а при отсутствии капитана на борту судна - у лица, заменяющего капитана, и может выдаваться лицу, которому капитан поручает произвести пломбирование. С окончанием пломбирования пломбиратор возвращается капитану.

- 8.5. Пломбиратор на пломбе должен воспроизводить четкое изображение строительного номера судна или другого отличительного знака, официально присвоенного судну соответствующими службами пароходства.
- 8.6. В каждом случае пломбирования, производимого с целью предотвращения загрязнения моря с судов, делается запись в судовом журнале. Запись должна содержать сведения, по которым можно точно установить:
- а) дату и время наложения пломбы;
 - б) географические координаты или другие данные, точно определяющие местонахождение судна в момент наложения пломбы;
 - в) должность и фамилию лица, наложившего пломбу;
 - г) назначение клапана (иного запорного устройства), на который наложена пломба;
 - д) рабочее положение (открыто, закрыто, обжато и т.п.), в котором клапан зафиксирован пломбой;
 - е) отличительную характеристику пломбы.
- 8.7. В случаях, когда пломбирование производится представителем берега, в судовой журнал, кроме сведений по п. 8.6, также записываются фамилия, имя, отчество и должность лица, устанавливающего пломбу, а также должность и фамилия члена экипажа в присутствии которого ставилась пломба
- 8.8. Клапан (запорное устройство), который подвергается пломбированию, должен быть специально приспособлен к такой операции. 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.
- 8.9. Если изменение рабочего положения клапана может осуществляться не только местными ручным приводом, но и дистанционно, то пломба ставится соответственно в двух местах: непосредственно на местном приводе и на постах дистанционного управления.
- 8.10. После пломбирования клапана рекомендуется на нем закрепить (навесить) транспарант (табличку) с текстом, например: "Пломба! Не открывать!", "Клапан опломбирован! Не открывать!", "Внимание! Опломбировано, не открывать!" и т.п.
- 8.11. На судне должны иметься схемы расположения клапанов, 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 рекомендуется присвоить отличительный индекс.
- 8.12. В случаях, когда управление клапанами может производиться дистанционно, на схемах должны быть показаны также места расположения пультов дистанционного управления такими клапанами.
- 8.13. Для каждой судовой системы, включая устройство для сбора мусора, с помощью которой на судне производятся операции с вредными веществами, должна составляться своя отдельная схема расположения пломбируемых клапанов (запорных устройств). Один экземпляр таких схем должен храниться вместе с журналом регистрации операций с соответствующими вредными веществами.
- 8.14. Снимать пломбы разрешается после выхода судна за пределы зон, указанных в п. 8.1. При этом рекомендуется операции по сбросу производить по возможности дальше от границ этих зон.

Факт снятия пломбы также оформляется записью в судовом журнале. Запись должна давать возможность точно установить:

- а) дату и момент снятия пломбы;
- б) географические координаты или другие данные, точно определяющие местонахождение судна в момент снятия пломбы;
- в) клапан или запорное устройство, с которого снята пломба. Если пломба снимается до выхода судна за пределы зон, оговоренных в п. 8.1, то запись в судовом журнале должна указывать причину, обусловившую такое действие, и лицо, принявшее решение о снятии пломбы.

8.15. В случаях, когда происходит непреднамеренный, случайный срыв пломбы, об этом немедленно ставится в известность капитан судна или лицо, его заменяющее. Если пломба была поставлена представителем берега, то дальнейшие действия необходимо производить в соответствии с установленным для данного случая правилами порта.

8.16. О срыве пломбы и последующем восстановлении пломб делаются соответствующие записи в судовом журнале.

8.17. Клапаны на трубопроводах, заканчивающихся на открытой палубе и специально предназначенных для сдачи вредных веществ с судна на приемные сооружения, не пломбируются. На концевые фланцы таких трубопроводов ставятся заглушки, которые могут быть сняты только на период, когда трубопровод присоединен к приемникам приемного сооружения.

ЧАСТЬ II. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

1. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С ТАНКЕРОВ НЕФТЬЮ, ПЕРЕВОЗИМОЙ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА

1.1. Общие положения.

1.1.1. Положения о сбросе нефти в море:

1.1.1.1. Запрещается любой сброс нефти или нефтесодержащей смеси с танкера за борт, за исключением случаев, когда соблюдаются сразу все следующие условия: танкер находится за пределами особого района**;

танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;

танкер движется относительно воды;

мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 60 л на морскую милю;

общее количество сброшенной в море нефти не превышает при сбросе с существующих танкеров 1/15 000, а с новых танкеров 1/30 000 общего количества груза нефти, который перевозился в предшествующем сбросу рейсе и из которого образовался остаток***;

на танкере действует система автоматического замера, регистрации и управления сбросом, обеспечивающая выполнение условий по мгновенной интенсивности и общему количеству сброса нефти****;

танкер имеет отстойные танки для отстоя нефтесодержащей смеси перед ее сливом;

сливаемая в море нефтесодержащая смесь не должна иметь в своем составе химических или иных веществ, количество или концентрация которых опасны для морской среды района, где производится слив с танкера, а также не должна иметь химических или иных веществ, добавляемых в смесь с целью обхода условий сброса (например, диспергирующих веществ для рассеивания нефти в воде, сорбентов, препаратов для затопления нефти и т.п.)

1.1.1.2. Чистый балласт разрешается сливать без каких-либо ограничений, если танкер находится за пределами территориальных вод. Это положение распространяется и на особые районы.

1.1.1.3. В территориальных морских водах СССР слив в море смесей, содержащих нефть, перевозящуюся на танкере в качестве груза, допускается только в случае, если нефтесодержащие смеси без предварительного ее разбавления не превышает 14 ч/млн и при этом танкер движется относительно воды.

1.1.1.4. Во внутренних морских водах СССР, на акваториях портов, в районах санитарной охраны и в районах, имеющих рыбохозяйственное значение, слив любых нефтесодержащих смесей, а также чистого водяного балласта с танкеров за борт запрещается. Чистый водяной балласт, а также все образующиеся на танкере смеси, содержащие перевозившуюся в качестве груза нефть, необходимо сдавать на приемные сооружения.

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

1.1.2. Изолированный балласт разрешается сливать без ограничений в любой точке Мирового океана, включая морские территориальные воды иностранных государств и морские внутренние и территориальные воды СССР.

** До вступления в силу МАРПОЛ-73-78 и Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря не применяется.

*** До вступления в силу МАРПОЛ-73-78 общее количество нефти, разрешаемое для сброса, устанавливается в 1/15 000 общего количества груза нефти, который перевозился в предшествующем сбросу рейсе и из которого образовался остаток.

**** До вступления в силу МАРПОЛ-73-78 и Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря не применяется.

1.2. Информация и инструкции способствующие выполнению правил предотвращения загрязнения нефтью, перевозимой в качестве груза.

1.2.1. На борту каждого танкера должны быть документы, которые предоставляли бы экипажу возможность быстро оценивать складывающуюся обстановку, принимать правильные решения и действовать наиболее целесообразно по предотвращению и ликвидации загрязнения моря нефтью. Такими документами являются:

- а) документы, одобренные Регистром СССР: информация капитану о порядке погрузке и выгрузки; информация капитану об остойчивости и аварийной остойчивости;
- б) документы, утверждаемые судовладельцем: инструкция по проведению грузовых операций с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа; инструкция по мойке грузовых танкеров с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа; инструкция о балластировке танкера с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа; инструкция о пломбировании клапанов.

1.3. Требования к лицам, ответственным за выполнение грузовых и балластных операций и мойку танков.

1.3.1. На каждом танкере на период грузовых или балластных операций и мойки танкеров назначается одно или несколько сменяющих друг друга лиц, ответственных за надлежащее выполнение этих операций и предотвращение загрязнения моря.

1.3.2. Ответственное лицо назначается, как правило, из числа лиц командного состава, имеющих официальное разрешение, подтверждающее их право на танкере в качестве капитана или помощника капитана.

2. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ ТАНКЕРАМИ, А ТАКЖЕ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ ТАНКЕРОВ

2.1. Общие положения.

2.1.1. Загрязнение нефтью с судов, не являющихся танкерами, и из машинных отделений танкеров происходит в случаях: слива загрязненных нефтью льяных вод из машинно-кольных отделений; удаления с судна отходов сепарации жидкого топлива и масла; разлива или протечек топлива и масла во время бункеровочных операций; слива водяного балласта из загрязненных топливом цистерн; слива промывочной воды во время мойки цистерн топлива и масла; утечки топлива и масла из емкостей, поврежденных при аварии судна.

2.2. Бункеровочные операции.

2.2.1. Общие положения.

2.2.1.1. Любая бункеровочная операция (прием наливом топлива и масла): подготовка, проведение и окончание ее, а также действия, направленные на исключение загрязнения моря в период бункеровочной операции, должны выполняться под непосредственным руководством и наблюдением ответственного лица, назначенного капитаном судна.

2.2.1.2. При подготовке и в период проведения бункеровочных операций необходимо:

- а) надежно закрепить и постоянно удерживать судно у причала швартовыми концами так, чтобы исключить его чрезмерное перемещение относительно причала или бункеровщика, а, следовательно, исключить повреждение шлангов или других соединительных устройств;
- б) в операции с участием плавучего бункеровщика обеспечить надежную его швартовку к бункеруемому судну;
- в) во избежание возможных разливов нефти не допускать бункеровочные операции на рейде при неблагоприятной погоде (волнении и ветре). В любом случае на проведение таких операций на рейде должно быть получено разрешение от администрации порта. Возможность проведения бункеровочной операции в зависимости от фактического состояния погоды определяют капитаны бункерующего и бункеруемого судов;
- г) на обоих судах организовать постоянный контроль за тем, чтобы шланг не заламывался и не имел чрезмерного натяжения, наблюдение за состоянием шланга возлагать на специально выделенных для этой цели членов экипажа, которые предварительно проходят инструктаж у лица, ответственного за проведение бункеровочной операции, наблюдение за шлангом вести непрерывно с момента приема шланга на судно до момента его отдачи;
- д) все шпигаты, через которые пролитая на судне нефть может выйти за борт, на время бункеровочной операции закрыть. Плотность закрытия должна исключать даже просачивание нефти за борт. Скапливающаяся по различным причинам на палубе вода (дождь, таяние снега) нужно периодически удалять через шпигаты или каким-либо другим образом. Если для этой цели открывался шпигат, то немедленно после спуска воды его следует вновь плотно закрыть;
- е) под устройствами, с помощью которых производится присоединение шлангов к судовому трубопроводу приема топлива, 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 вод на палубу;
- ж) соединение шлангов от судового трубопровода производить над поддонами; шланги перед отсоединением осушить от перекачиваемой по ним нефти. Осушение бункеровочного шланга

целесообразно производить продувкой сжатым воздухом. Для этого на судовом приемном патрубке рекомендуется установить штуцер для присоединения шланга, подающего сжатый воздух. Рекомендуется на конце шланга, присоединяемого к судовому трубопроводу, иметь устройство, автоматически запирающее шланг в момент прекращения подачи по нему нефти;

з) перед отсоединением шланга закрыть клинкеты на патрубках, к которым присоединен шланг; при отсоединении шланга первым отдавать крепление в нижней части фланцев; после отсоединения заглушить фланцы на шланге и присоединительном патрубке судового трубопровода;

и) весь персонал, участвующий в бункеровочных операциях судна, хорошо ознакомить с топливной системой судна, включая расположение переливных и воздушных труб, переливных цистерн, мерительных труб и устройств для замера уровня топлива;

к) до начала бункеровочной операции необходимо проверить средства связи между судном и другими объектами, принимающими непосредственное участие в операции; эти средства связи в течение всего периода бункеровочной операции держать в постоянной готовности к немедленному использованию;

2.2.1.3. При постановке на блэкштов, приемке шлангов и получении топлива все указания капитана бункерующего судна должны выполняться бункеруемым судном.

2.2.1.4. Нефть, пролитую на палубу во время бункеровочной операции, необходимо немедленно собирать и сливать в судовые или береговые сборные емкости, а палубу протирать ветошью или опилками. Смыв за борт разлитой нефти категорически запрещается. Категорически запрещается сбрасывать за борт пропитанное нефтью обтирочные материалы.

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

2.2.1.6. На каждом судне должна быть инструкция по проведению бункеровочных операций с указанием обязанностей участвующих в этих операциях членов экипажа, учитывающая особенности систем, оборудования и конструкции судна.

2.2.1.7. Такая инструкция должна содержать:

- а) описание систем трубопроводов, оборудования и устройств, предназначенных для выполнения на судне бункеровочных операций с указанием: схемы трубопровода и расположением клапанов, насосов, приборов и устройств управления и контроля, вентиляционных, газоотводных, переливных труб и т.д.; местонахождения клапана или другого устройства для экстренного прекращения операции и порядка его использования; местонахождения клапанов или других устройств, предназначенных для разобщения различных частей трубопровода, и порядка действия по их использованию;
- б) обязанности ответственного лица;
- в) состав и обязанности вахтенных членов экипажа на время выполнения операций;
- г) обязанности каждого члена экипажа, привлекаемого помимо вахтенных к работам по выполнению операций;
- д) порядок подготовки судна, его систем, оборудования и устройств к предстоящим бункеровочным операциям с учетом мероприятий по предотвращению загрязнения;
- е) порядок начала, проведения и окончания операций;
- ж) описание и порядок применения средств для локализации разлива, который может произойти во время бункеровочной операции;
- з) порядок оповещения о загрязнении топливом или маслом портовых вод;
- и) другие информационные материалы, указания, рекомендации, способствующие предотвращению загрязнения моря в период бункеровочных операций.

2.2.2. Подготовка к бункеровочным операциям.

2.2.2.1. Лицо, ответственное за бункеровочные операции на бункеруемом судне, должно сообщить персоналу бункеровщика (плавбункеровщика, береговой нефтебазы) максимально допустимую подачу топлива и допустимое при этом давление в трубопроводах. Лицо, ответственное за бункеровочную операцию, обязано знать, какое число цистерн надлежит заполнять одновременно, в какой последовательности заполнять другие цистерны при условии сохранения установившегося режима подачи топлива, и обеспечить действенный контроль за всеми элементами и этапами бункеровочной операции.

2.2.2.2. В период подготовки бункеровочной операции ответственное лицо должно убедиться в том, что: закрыты палубные шпигаты; воздушные трубы топливных цистерн исправны, обеспечивают свободный выход вытесняемого воздуха и газов; предусмотрены все меры, исключаящие перелив топлива на палубу; все клапаны, сообщающие топливный трубопровод с забортным пространством, надежно перекрыты и опломбированы; выделенные для приема топлива емкости позволяют принять предполагаемое количество, для чего сделаны замеры в топливных танках и переливных цистернах и произведены соответствующие записи в машинном журнале.

2.2.2.3. На судах, имеющих объединенную систему переливных труб, необходимо включать и держать в рабочем состоянии сигнализацию о переливе. В этом случае поддоны, огороженные участки палубы или переносные емкости должны быть установлены только под или вокруг отверстия воздушной трубы из переливной цистерны и под или вокруг приемного патрубка трубопровода приема топлива (масла). 2.2.3. Проведение бункеровочных операций.

2.2.3.1. 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.

2.2.3.2. В процессе приема топлива необходимо постоянно контролировать давление на входе в судовую трубопровод и уровень в заполняемых цистернах.

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

2.2.3.4. Через 10-15 мин после окончания заполнения цистерны и перекрытия клапанов необходимо проверить уровень топлива (масла) в ней. Повышение уровня означает, что в цистерну, несмотря на закрытие клапанов, продолжает поступать топливо (масло), и потому необходимо принять соответствующие меры для предотвращения перелива топлива.

2.2.4. Окончание бункеровочных операций.

2.2.4.1. Перед окончанием приема топлива (масла) необходимо уменьшить интенсивность подачи, о чем следует заранее уведомить персонал бункерующего сооружения. По возможности цистерны двойного дна доливать из диптанков. Концевые палубные клапаны на трубопроводе приема топлива следует закрывать только после остановки подающего насоса и осушения шлангов

2.2.4.2. После того как прием топлива (масла) окончен, произведены контрольные замеры топлива (масла), осушены шланги и клапаны на приеме топлива (масла) закрыты, поддоны или огороженные емкости под приемными патрубками бункеровочных магистралей топлива (масла) осушены, можно отсоединить шланги.

2.2.4.3. Об окончании приема топлива (масла) необходимо сделать запись в машинном журнале.

2.2.5. Перекачка топлива в пределах судна.

2.2.5.1. При перекачке топлива в пределах судна (например, из цистерн основного запаса в расходную цистерну) 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 надежно закрыта.

2.2.5.2. Перед началом перекачки необходимо проверить состояние воздушных труб. Лицо, ответственное за операцию по перекачке топлива, обязано удостовериться, что переливной трубопровод в рабочем состоянии, переливная цистерна не заполнена, сигнализация о переливе и указатели уровня в цистерне в рабочем состоянии и исключают переполнение переливной цистерны.

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

2.3. Слив нефтесодержащих смесей с судов, не являющихся танкерами, а также из льял машинно-котельных отделений танкеров в период действия ОЙЛПОЛ-54-62-69.

2.3.1. В открытом море слив за борт в море нефтесодержащих смесей из машинно-котельных отделений нефтяных танкеров валовой вместимостью 150 рег. т и более и с судов валовой вместимостью 500 рег. т и более, не являющихся нефтяными танкерами, допускается при соблюдении следующих условий: судно движется относительно воды; мгновенная интенсивность сброса нефти в данный момент не превышает 60 л/милю; содержание нефти в сливаемой смеси не превышает 100 ч/млн; слив производится как можно дальше от берега, и во всяком случае за пределами территориальных вод любого государства, где условия сброса нефти могут быть более строгими по сравнению с указанными в настоящем пункте

2.3.2. В территориальных морских водах СССР слив за борт нефтесодержащих смесей из машинно-котельного отделения любого судна допускается при соблюдении одновременно условий, указанных в п. 2.3.1, и при содержании нефти в сливаемой смеси не более 50 ч/млн.

2.3.3. Во внутренних морских водах, районах санитарной охраны, на акваториях порта СССР, а также в районах, имеющих рыбохозяйственное значение, слив с судна за борт любых нефтесодержащих смесей, в том числе и чистого водяного балласта, запрещается. Все образующиеся на судах нефтесодержащие смеси, а также чистый водяной балласт следует сдавать на приемные сооружения. При отсутствии в порту приемных сооружений нефтесодержание смеси, в том числе и чистый водяной балласт, необходимо сохранять на борту судна до его выхода из указанных районов.

2.4. Слив нефтесодержащих смесей с судов, не являющихся нефтяными танкерами, а также из льял машинно-котельных отделений нефтяных танкеров МАРПОЛ-73-78.

2.4.1. В открытом море слив за борт нефтесодержащих смесей из льял машинно-котельного отделения судна валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющегося танкером, а также из льял машинно-котельного отделения танкера, за исключением льял его отделения грузовых насосов, если только стоки не смешиваются с остатками нефтяного груза, допускается при соблюдении одновременно следующих условий: судно движется относительно воды; судно находится за пределами особого района; судно находится на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега; содержание нефти в сливной смеси не превышает 100 ч/млн; на судне действует оборудование для сепарации нефтеводяной смеси или системы фильтрации нефти; на судне валовой вместимостью 10 000 рег. т и более, а также на судне валовой вместимостью 400 рег. т и более, когда оно имеет на своем борту в большом количестве топливо, в течение всего периода слива действует САЗРИУС; П р и м е ч а н и е: Для существующих судов выполнение

условия о наличии САЗРИУС обязательно через три года после вступления в силу МАРПОЛ-73-78.

2.4.2. В особом районе***** (открытое море) слив за борт несодержащих смесей из машинно-котельного отделения судна валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющимся танкером, а также из льял машинно-котельного отделения танкера, за исключением льял его отделения грузовых насосов, если только стоки не смешиваются с остатками нефтяного груза, допускается при соблюдении одновременно следующих условий: содержание нефти в сливаемой смеси без предварительного ее разбавления не превышает 15 ч/млн; на судне действует АСС, которая в момент, когда нефтесодержание в сливаемой смеси превысит 15 ч/млн, автоматически подает об этом сигнал тревоги.

2.4.3. В особом районе (открытое море) слив за борт несодержащих смесей из льял машинно-котельного отделения судна валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющимся танкером, разрешается в случае, когда содержание нефти в сливаемой смеси без предварительного ее разбавления не превышает 15 ч/млн или когда соблюдаются одновременно следующие условия: судно движется относительно воды; содержание нефти в сливной смеси не превышает 100 ч/млн; слив производится как можно дальше от берега, но в любом случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега.

2.4.4. В территориальных морских водах СССР слив за борт в море нефтесодержащих смесей из льял машинно-котельного отделения любого судна допускается при соблюдении одновременно следующих условий: судно движется относительно воды; содержание нефти в сливаемой смеси без предварительного ее разбавления не превышает 15 ч/млн.

2.4.5. Во внутренних морских водах, районах санитарной охраны, на акваториях порта СССР, а также в районах, имеющих рыбохозяйственное значение, слив с судна за борт любых нефтесодержащих смесей производится в соответствии с п. 2.3.3.

* Положения данного пункта подлежат выполнению, начиная с момента вступления в силу международного соглашения об объявлении соответствующего района моря особым.

2.5. Предотвращение загрязнения нефтью при использовании под балласт топливно-балластные цистерны.

2.5.1. По возможности следует избегать приема водяного балласта в топливные и топливно-балластные цистерны.

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

2.5.3. Если неблагоприятные погодные условия вынуждают принимать в некоторые топливные цистерны балластную воду, то эти танки на период, когда в них находится балласт, необходимо надежно отсоединить от топливной системы.

2.5.4. При приеме балласта в топливные цистерны следует принять меры предосторожности против утечек топлива из трубопроводов за борт. В случае использования центробежного насоса для заполнения топливно-балластных цистерн этого можно достичь запуском насоса до открытия приемного клапана забортной воды. При этом все клапаны на напорной линии балластной магистрали, включая приемный клапан цистерны, держать открытыми. Проверить, поступает ли вода в цистерны, предназначенные для приема балласта. При использовании для приема балласта центробежного насоса после заполнения топливной цистерны балластной водой клапаны на

цистерне закрыть до остановки насоса с тем, чтобы предупредить обратное вытекание загрязненной воды за борт.

2.5.5. Для исключения загрязнения моря нефтью при переливе балласта из топливных или топливно-балластных цистерн необходимо также учитывать рекомендации подраздела 2.2.

2.6. Слив нефтесодержащих льяльных вод и водяного балласта на приемные сооружения.

2.6.1. Если накопившиеся на судне льяльные воды или принятый в топливные цистерны балласт не могут быть слиты в море в соответствии с требованиями подразделов 2.3 и 2.4, а также в случаях, когда в предназначенных к сливу льяльных водах или балласте невозможно достоверно определить нефтесодержание нефти, то такие льяльные воды и балласт необходимо сдавать на приемные сооружения.

2.6.2. Подготовку и проведение операции по сдаче нефтесодержащих вод на приемные сооружения необходимо производить с учетом рекомендаций подраздела 2.2.

3.3. Аварийный план судна.

3.3.1. Аварийный план является дополнением к требующимся НБЖС документам по борьбе за живучесть судна и должен храниться вместе с документами Аварийной папки.

3.3.2. Ответственность за разработку аварийного плана возлагается на старшего помощника капитана и старшего механика.

3.3.3. Аварийный план судна разрабатывается с целью определения оптимальных приемов и методов ликвидации разлива нефти из различных судовых емкостей при аварии судна. Ликвидация других последствий аварии судна производится в соответствии с НБЖС. Форма аварийного плана произвольная.

3.3.4. Аварийный план для танкера должен предусматривать возможно быструю перекачку грузовыми или переносными насосами груза нефти из поврежденных танков в неповрежденные.

3.3.5. При разработке аварийного плана для танкера необходимо предусматривать все возможные меры против смешения различных сортов нефти и попадания забортной воды в груз при перекачке груза из поврежденного танка.

3.3.6. Аварийный план нефтяного танкера должен как минимум содержать схему расположения каждого сорта груза по танкам с указанием пустот в каждом танке; информацию о наличии емкостей, в которых находится чистый водяной балласт или в которые можно принять такой балласт; информацию о наличии пустых грузовых танков; указания о рекомендации о последовательности погрузки и выгрузки груза; сведения о распределении трубопроводов грузовой системы для каждого сорта груза и для чистого водяного балласта; схему расположения жидкого топлива по судну.

3.3.8. Аварийный план для сухогрузного судна должен предусматривать своевременное принятие всех необходимых мер для перекачки топлива из поврежденных в неповрежденные топливные цистерны, в сборные цистерны льяльных нефтесодержащих вод, в крайнем случае - в балластные цистерны и в свободные от груза трюмы. При этом должны быть приняты возможные меры против выброса топлива за борт на балластной магистрали и попадания воды из балластной магистрали в топливную систему.

3.3.9. Следует учитывать, что все виды перекачки нефти и балласта на сухогрузных судах в значительной мере связаны с изменением крена, дифферента, появлением больших свободных поверхностей в цистернах, ухудшающих остойчивость.

3.3.10. Аварийный план для сухогрузного судна должен как минимум содержать: схему расположения топлива по судну, с указанием количества топлива в каждой цистерне; схему расположения балластных цистерн с указанием количества балласта в каждой цистерне; схему перекачки топлива из одной цистерны в другую; схему приема, перекачки и слива балласта; информацию о возможности и схеме приема водяного балласта в топливные цистерны; схему расположения груза по трюмам и на палубе (исполнительный каргоплан).

3.3.12. Аварийный план должен корректироваться с учетом сдачи и приема груза, перекачки топлива или нефти, перевозимой в качестве груза.

ЧАСТЬ V. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННО-ФЕКАЛЬНЫМИ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. До вступления в силу Приложения IV к МАРПОЛ-73-78 сброс хозяйственно-фекальных сточных вод с судов в открытом море не регламентируется.

1.2. После вступления в силу Приложения IV к МАРПОЛ-73-78 регламентируется сброс с судов хозяйственно-фекальных сточных вод в открытом море для судов вместимостью: 200 рег. т и более; менее 200 рег. т, но на борту которых постоянно находится более 10 чел.; для судов, валовая вместимость которых не измеряется, но на борту которых постоянно находится более 10 чел.

1.3. Сброс хозяйственно-фекальных сточных вод в открытом море МАРПОЛ-73-78 допускается в случаях, когда:

1.3.1. Судно постепенно сбрасывает прошедшие через измельчитель и обеззараженные хозяйственно-фекальные сточные воды на расстоянии более 4 морских миль от ближайшего берега при скорости движения судна не менее 4 уз, используя при этом одобренную регистром СССР или другими признанными классификационными обществами систему, и на судне имеется действительное Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;

1.3.2. Судно постепенно сбрасывает не прошедшие через измельчитель и необеззараженные хозяйственно-фекальные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега при скорости движения судна не менее 4 уз;

1.3.3. Судно сбрасывает хозяйственно-фекальные сточные воды, используя установку для обработки этих вод, которая одобрена Регистром СССР или другим признанным классификационным обществом в соответствии с разработанными ИМКО требованиями, а также если на судне имеется действующее Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами. Кроме того, сброс не должен приводить к появлению видимых плавающих твердых частиц и вызывать изменение цвета окружающей воды.

1.4. Условия сброса хозяйственно-фекальных сточных вод с судов в морских внутренних и территориальных водах СССР определяются Перечнем веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормами предельно допустимой концентрации этих веществ в сбрасываемых смесях. Эти условия действуют для судов с числом людей на борту более 6 чел. независимо от времени вступления в силу МАРПОЛ-73-78.

1.4.1. В территориальных водах СССР разрешается сброс необработанных хозяйственно-фекальных сточных вод только для судов с числом людей на борту не более 6 чел. Для остальных судов сброс таких вод запрещается.

1.4.2. В первом поясе зоны санитарной охраны разрешается сброс с судов хозяйственно-фекальных сточных вод, предварительно измельченных и обработанных на установках для очистки и обеззараживания, когда соблюдаются сразу все следующие условия: глубина очистки обеспечивает обеззараживание до коли-индекса не более 1000; сброс производится при движении судна относительно воды со скоростью не менее 4 уз и не приводит к появлению видимых плавающих частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

1.4.3. Во втором поясе зоны санитарной охраны разрешается сброс с судов хозяйственно-фекальных сточных вод на условиях п. 1.4.2, за исключением того, что глубина очистки сточных вод обеспечивает их обеззараживание до коли-индекса не более 2500.

1.5. В территориальных и внутренних водах, находящихся под юрисдикцией других государств, сброс сточных вод с судов производится в соответствии с национальными правилами этих государств, если ими установлены более строгие требования, чем требования МАРПОЛ-73-78.

1.6. Сброс хозяйственно-бытовых сточных вод, не смешанных с хозяйственно-фекальными сточными водами, международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря не запрещается.

2. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ СБРОСА ХОЗЯЙСТВЕННО-ФЕКАЛЬНЫХ ВОД

2.1. В любом районе моря как исключение допускается сброс хозяйственно-фекальных сточных вод: в целях обеспечения судна или спасения человеческой жизни на море; при повреждении судна или его оборудования при условии, что до и после повреждения были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса.

2.2. При сбросе хозяйственно-фекальных сточных вод в пределах морских внутренних и территориальных вод СССР такой случай должен быть зарегистрирован в журнале операций со сточными водами и мусором и должны быть приняты все необходимые меры по сведению к минимуму сброса и дано сообщение о происшедшем в соответствии с действующей Инструкцией и порядке передачи сообщений капитанами морских судов и других плавучих средств и командирами воздушных судов во всех случаях нарушения правил по предотвращению загрязнения моря.

2.3. При сбросе хозяйственно-фекальных сточных вод в морских внутренних и территориальных водах какого-либо иностранного государства, когда сброс с судна произошел случайно или по причинам, указанным в п. 2.1, капитан судна должен действовать в соответствии с предписаниями по оформлению аварий судна за границей и порядку ведения дел с иностранными организациями, одновременно учитывая положения национальных правил на такой случай.

3. ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМ ХОЗЯЙСТВЕННО-ФЕКАЛЬНЫХ СТОЧНЫХ ВОД

3.1. Общие положения.

3.1.1. При обслуживании системы хозяйственно-фекальных сточных вод должны выполняться требования и указания инструкции завода - строителя судна, а также настоящего раздела Наставления.

3.1.2. Механизмы, оборудование, арматура, трубопроводы, средства управления и контроля должны постоянно находиться в рабочем состоянии.

3.1.3. расположение патрубков для слива сточных вод на береговые приемные сооружения должно обеспечивать удобную шланговку при отшвартовке судна к причалу любым бортом.

3.1.4. Слив с судна сточных вод на приемные сооружения должен производиться по специально предназначенным для этой цели трубопроводу и шлангам. Использовать для этой цели трубопроводы, предназначенные для перекачки других жидкостей, запрещается.

3.2. Обслуживание систем со сборными цистернами.

3.2.1. При плавании судна в районах моря, где сброс запрещен, сточные воды должны собираться в сборные цистерны.

3.2.2. Средства автоматического запуска и остановки насосов, предназначенных для опорожнения сборных цистерн, должны быть переведены на ручное управление.

3.2.3. Запорная арматура трубопроводов сброса сточных вод за борт должна быть опломбирована (порядок пломбирования см. раздел 8 части I).

3.2.4. Опорожнение сборных цистерн должно производиться судовыми откачивающими средствами на плавучие сборщики или в береговые коллекторы.

3.2.5. При необходимости опорожнения сборной цистерны капитан судна должен запросить администрацию порта о предоставлении ему плавучего сборщика сточных вод или возможности отшвартовки к причалу, оборудованному коллектором для приема сточных вод.

3.2.6. Перед сливом сточных вод содержимое сборной цистерны следует подвергнуть предварительному перемещению (взбучиванию). Это необходимо для исключения накопления в цистерне неоткачиваемого остатка и обычно предусматривается инструкцией по обслуживанию системы.

3.2.7. Перед сливом сточных вод с судна на приемные сооружения лицо, ответственное за эксплуатацию системы или за проведение операции по сливу, обязано проверить правильность положения запорной арматуры, состояние шлангов, исправность дистанционных средств остановки откачивающих насосов с места наблюдения за сливом. Такие дистанционные средства должны располагаться вблизи патрубков, к которым присоединяется сливной шланг. В темное время суток ответственное за слив лицо должно позаботиться об обеспечении достаточного освещения района проведения операций. Особое внимание должно быть обращено на состояние шлангов. Неплотность шланговых соединений и негерметичность шлангов - одна из причин разливов. результаты проверки должны быть зафиксированы в машинном журнале.

3.2.8. Обеспечение надежности стоянки судна у причала, отшвартовки к судну плавучего сборщика, надежности крепления сливных шлангов, их ограждения от повреждения и тому подобные меры по предотвращению загрязнения с судна сточными водами необходимо выполнять по аналогии с мерами, принимаемыми при грузовых операциях танкеров и бункеровочных операциях (см. подразделы 1.5 и 2.2 части II Наставления).

3.2.9. После окончания слива сточных вод сборная цистерна, сливные трубопроводы и шланги должны быть промыты забортной водой со сливом ее в береговой коллектор или плавучий сборщик. Коней сливного шланга (во избежание разлива остатков) перед снятием с судна должен быть заглушен.

3.2.10. О произведенном сливе сточных вод на приемные сооружения ответственное за слив лицо должно своевременно сделать запись в Журнале операций со сточными водами и мусором.

3.2.11. Шланги, предназначенные для работы со сточными водами, должны храниться с заглушенными фланцами.

3.3. Обслуживание систем и установок для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод.

3.3.1. До входа судна в район, где сброс необработанных сточных вод запрещен, необходимо ввести в работу систему и установку для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод.

3.3.2. запорную арматуру на трубопроводе сброса необработанных хозяйственно-фекальных сточных вод за борт при подходе к району, где сброс хозяйственно-фекальных сточных вод запрещен, необходимо закрыть, обжать и опломбировать, факт пломбирования необходимо зафиксировать в судовом журнале.

3.3.3. При плавании судна в районе, где сброс необработанных хозяйственно-фекальных сточных вод разрешен, запорная арматура на трубопроводе слива за борт может быть установлена в положение, при котором сточные воды сбрасываются за борт минуя сборную цистерну или установку для обработки. Если на судне установлена система биологической очистки хозяйственно-фекальных сточных вод, то выводить ее из работы не следует, так как прекращение подачи сточных вод в такую установку приведет к гибели микроорганизмов, а ввод установки на рабочий режим требует длительного времени (до 30 сут). Обеззараживание хозяйственно-фекальных сточных вод следует производить лишь при плавании судна в районе моря, где требуется их обработка.

3.3.4. Обслуживание установок для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод должно производиться в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

3.3.5. Запуск установки для обработки хозяйственно-фекальных сточных вод после вывода ее из действия следует производить с расчетом, чтобы при входе судна в район, где сброс необработанных сточных вод запрещен, установка была выведена на оптимальный режим работы, обеспечивающий необходимое качество обработки хозяйственно-фекальных сточных вод.

3.3.6. На судне всегда должно иметься достаточное количество химических веществ, применяемых в установке, а также запасных частей, необходимых для обеспечения надежной работы установки (электроды, ножи измельчителей и другие быстроизнашивающиеся детали).

3.3.7. Для обеспечения процесса обработки хозяйственно-фекальных сточных вод в большинстве установок применяются сильно действующие химические вещества. При хранении и работе с ними следует строго руководствоваться инструкциями поставщиков и правилами техники безопасности.

ЧАСТЬ VI. ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. До вступления в силу МАРПОЛ-73-78 в открытом море вне особого района сброс мусора с судов никакими условиями не ограничивается.

1.2. После вступления в силу МАРПОЛ-73-78 в открытом море вне особого района с любого судна:

1.2.1. Запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора.

1.2.2. Сброс в море перечисленных ниже видов мусора производится как можно дальше от ближайшего берега, но во всяком случае такой сброс запрещается, если расстояние до ближайшего берега составляет:

- а) менее 25 морских миль в случае сброса обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов;
- б) менее 12 морских миль в случае сброса пищевых отходов и прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы;
- в) менее 3 морских миль в случае, если указанные в подпункте (б) данного пункта виды мусора пропущены через измельчитель или мельничное устройство. такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм;

1.2.3. Когда мусор смешан с другими отходами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

1.3. Условия сброса мусора в особых районах*****:

1.3.1. Запрещается сброс в море: всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора; всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы;

1.3.2. Сброс в море пищевых отходов должен производиться как можно дальше от берега, но во всяком случае не ближе 12 морских миль до ближайшего берега.

1.4. В морских внутренних и территориальных водах любого государства сброс мусора с судов должен осуществляться в соответствии с действующими национальными правилами этого государства.

1.5. Правилами санитарной охраны прибрежных морей, Санитарными правилами для морских судов СССР и Перечнем вредных веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается ... в морских внутренних и территориальных водах СССР запрещен сброс с судов всех видов мусора (в том числе и измельченного) независимо от момента вступления в силу МАРПОЛ-73-78.

1.6. Когда судно совершает плавание в районах, где сброс мусора в море запрещен, или находится на стоянке в порту, не располагающем возможностями приема мусора с судов, а само судно не имеет устройства для уничтожения мусора на своем борту, для удаления накопившегося на судне мусора необходимо выйти в район моря, где сброс мусора разрешен, и сбросить мусор в соответствии с действующими правилами, о которых упоминается в пп. 1.2 - 1.5.

1.7. Когда мусор смешан с другими отходами, сброс которых подпадает под более строгие требования, то сброс смешанных отходов производится в соответствии с более строгими требованиями.

***** *Правила сброса мусора в особых районах соответствуют положениям Конвенции по защите морской среды района балтийского моря 1974 г.*

ЧАСТЬ VII. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Международные соглашения в области предотвращения загрязнения морской среды.

1.1.1. Международные соглашения в области предотвращения загрязнения морской среды в результате судоходства регулирует различные аспекты предотвращения загрязнения, источником которого являются суда. Они охватывают:

1.1.1.1. Запрещение или ограничение преднамеренных сбросов загрязняющих веществ, образующихся в процессе нормальной эксплуатации судов, включая требования к конструкции и оборудованию судов (Международная Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками 1962, 1969 и 1971 гг., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г.);

1.1.1.2. Запрещение или ограничение преднамеренных сбросов загрязняющих веществ - отходов, специально перевозимых с целью захоронения в море (Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.);

1.1.1.3. меры по борьбе с серьезными разливами загрязняющих веществ в результате аварий (Международная Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. и Протокол относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами иными, чем нефть, 1973 г.);

1.1.1.4. Вопросы гражданской (материальной) ответственности за ущерб от загрязнения (Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г. и Международная Конвенция о создании международного фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью 1971 г.).

1.1.2. До вступления в силу МАРПОЛ-73-78 основным действующим в настоящее время соглашением, регламентирующим преднамеренный сброс с судов веществ, образующихся в процессе нормальной эксплуатации, является ОЙЛПОЛ-54-62-69. Установленный этой Конвенцией правовой режим сводится к следующему:

1.1.2.1. Общая ответственность за выполнение судами требований Конвенции возложена на государство флага. Конвенция предусматривает два вида наказуемых деяний: запрещенный сброс нефти или нефтесодержащей смеси и нарушения, связанные с порядком сведения ЖНО. Наказание за эти нарушения, независимо от места их совершения, должны быть предусмотрены законодательством каждого государства - участника Конвенции;

1.1.2.2. Во время пребывания судна в порту компетентные власти договаривающегося государства могут проверить ЖНО, снять копию любой записи в нем и потребовать, чтобы капитан судна заверил эту копию;

1.1.2.3. Каждое государство - участник Конвенции может информировать государство флага о предполагаемом нарушении, совершенном его судном. В случае получения такого сообщения государство флага должно провести расследование и известить о принятых мерах государство, сообщающее о нарушениях, и Межправительственную морскую консультативную организацию (ИМКО);

1.1.2.4. В пределах своих территориальных вод каждое прибрежное государство может предъявить в отношении сброса нефти и слива нефтесодержащих смеси более жесткие требования, чем это предусмотрено Конвенцией, и применять свое законодательство (останавливать и задерживать суда, проводить расследование и решать вопрос о наказании) к любым судам, с которых в этом районе произведен запрещенный сброс или слив;

1.1.2.5. Не является нарушением Конвенции сброс нефти или слив нефтесодержащей смеси, произведенный в целях обеспечения безопасности судна, предотвращения повреждений судна или груза либо спасения человеческой жизни на море, а также утечка нефти и нефтесодержащей

смеси, вызванная повреждением судна или появлением непредотвратимой течи, если после этого были приняты все возможные меры для предотвращения или уменьшения утечки.

1.1.3. Дополнительные требования к сбросу с судов нефти и других загрязненных веществ, включая сточные воды и мусор, предусмотрены Конвенцией по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г., которая является региональным соглашением. Эти требования соответствуют положениям МАРПОЛ-73-78, установленным для "особых районов". Выполнение положений данной Конвенции всеми судами, плавающими под советским флагом, на которые они распространяются, во время плавания в районе, обозначенном Конвенцией как "район балтийского моря", будет обязательным с момента вступления Конвенции в силу.

1.1.4. Преднамеренный сброс отходов и других вредных веществ, специально перевозимых с целью захоронения в море, регулируется Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. В соответствии с этой Конвенцией запрещаются перевозки и захоронения любых отходов и материалов без разрешения, выдаваемого компетентным государственным органом.

1.1.5. После вступления в силу МАРПОЛ-73-78 эта Конвенция в отношениях между ее участниками заменит ОЙЛПОЛ-54-69, установленный МАРПОЛ-73-78 правовой режим в некоторых отношениях является более строгим, чем ОЙЛпол-54-62-69, а именно:

1.1.5.1. Государство флага должно установить достаточно строгие санкции за любое нарушение положений Конвенции, независимо от места его совершения. Такими нарушениями могут быть не только запрещенные Конвенцией сбросы, но и нарушения, связанные с порядком ведения журналов регистрации операций с нефтью и другими вредными веществами, с отсутствием требуемых международных свидетельств, с невыполнением судами требований в отношении конструкции и оборудования;

1.1.5.2. Во время пребывания судна в порту компетентные власти договаривающегося государства смогут проверить предусмотренные Конвенцией свидетельства и в некоторых случаях провести инспектирование судна для установления соответствия его фактического состояния данным Свидетельства или в целях обнаружения запрещенного Конвенцией сброса, независимо от места его совершения. В том случае, когда состояние судна представляет чрезмерную угрозу для морской среды, ему может быть запрещен выход в море

1.1.5.3. Конвенцией не определен достаточно ясно пространственный предел действий национального законодательства прибрежных государств. В ОЙЛПОЛ-54-62-69, ограничивающей сферу действия законодательства прибрежных государств территориальными водами, в МАРПОЛ-73-78 говорится о водах, находящихся "в пределах юрисдикции" соответствующего прибрежного государства. Эта формулировка связана с изменением режима морских пространств, который должен быть принят III Конференцией ООН по морскому праву.

1.1.6. В соответствии с проектом новой Конвенции по морскому праву, подготовленным III Конференцией ООН по морскому праву, будут значительно расширены права прибрежных государств в отношении иностранных судов в целях борьбы с загрязнением. Прежде всего прибрежные государства получают право распространить (с некоторыми ограничениями) действие своего национального законодательства по борьбе с загрязнением за пределы территориальных вод - на 200-мильную экономическую зону и применять санкции в отношении иностранных судов, допустивших в этой зоне сбросы вредных веществ в нарушение общепринятых международных правил. Кроме того, государство, в порт которого добровольно зайдет иностранное судно ("государство порта"), будет наделено правом расследовать случаи, связанные со сбросом в нарушение общепринятых международных правил, даже если они имели место за пределами экономической зоны этого государства, и в некоторых случаях наказывать за такие нарушения.

1.2. Законодательство СССР по предотвращению загрязнения с судов.

1.2.1. Законодательство СССР по предотвращению загрязнения с судов направлено на обеспечение выполнения советскими судами требований международных соглашений, в которых СССР участвует, а также на защиту от загрязнения в результате судоходства советских внутренних морских и территориальных вод. В некоторых случаях законодательными актами СССР устанавливаются более строгие требования по предотвращению загрязнения вод открытого моря с советских судов, чем это предусмотрено действующими международными соглашениями.

1.2.2. Основными законодательными актами, направленными на предотвращение загрязнения морских вод, являются:

1.2.2.1. Основы водного законодательства Союза ССР и союзных республик; 1.2.2.2. Водные кодексы союзных республик;

1.2.2.3. Постановления Совета Министров СССР "Об усилении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов" от 29 декабря 1972 г., "О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов Черного и Азовского морей" от 16 января 1976 г.

1.2.2.4. Указ Президиума Верховного Совета СССР "Об усилении ответственности за загрязнение моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря" от 26 февраля 1974 г." (положения этого Указа включены в уголовные кодексы союзных республик);

1.2.2.5. Постановления Совета Министров СССР "О мерах по упорядочению использования и усилению охраны водных ресурсов СССР" от 22 апреля 1960 г., "О мерах по предотвращению загрязнения Каспийского моря" от 23 сентября 1968 г., "Об усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря" от 14 февраля 1974 г., "О мерах по усилению охраны от загрязнения бассейна Балтийского моря" от 16 июня 1976 г., "О мерах по предотвращению загрязнения с судов" от 7 сентября 1976 г., "О дополнении постановления Совета Министров СССР" от 14 февраля 1974 г., "ОБ усилении борьбы с загрязнением моря веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря" от 21 марта 1978 г. и др.;

1.2.2.6. Перечень веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормы предельно допустимой концентрации этих веществ, в сбрасываемых смесях; Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями, производимых на судах и других плавучих средствах; Инструкции о порядке передачи сообщений капитанами морских судов и других плавучих средств и командирами воздушных судов о всех случаях нарушения правил по предотвращению загрязнения моря и др.

1.2.3. Законодательством СССР предусмотрены строгие требования к сбросу загрязняющих веществ с судов и других плавучих средств в пределах внутренних морских и территориальных вод СССР. Эти требования определяют Перечень веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, сброс которых запрещается, и нормы предельно допустимой концентрации этих веществ, в сбрасываемых смесях. При осуществлении сбросов загрязняющих веществ в открытое море советские суда при отсутствии особых предписаний в законодательных актах СССР должны руководствоваться требованиями международных соглашений, в которых участвует СССР.

1.2.4. Осуществление государственного контроля за выполнением правил по предотвращению загрязнения внутренних морских и территориальных вод СССР с судов и других плавучих средств возложено на Министерство мелиорации и водного хозяйства СССР. Уполномоченным

должностным лицам органов системы Министерство мелиорации и водного хозяйства СССР в пределах внутренних морских и территориальных вод СССР предоставлено право:

1.2.4.1. Останавливать, посещать и осматривать суда и другие плавучие средства для выяснения причин и обстоятельств произведенного сброса или потерь веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и смесей, содержащих эти вещества свыше установленных норм, а также производить проверку правильности регистрации в судовых документах операций с указанными веществами и смесями;

1.2.4.2 Давать обязательные указания об устранении нарушения установленных правил по операции с веществами вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и смесями, содержащими эти вещества свыше установленных норм;

1.2.4.3. Задерживать суда и другие плавучие средства, допустившие в пределах внутренних морских и территориальных вод СССР незаконный сброс или не принявшие необходимых мер к предотвращению потерь веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и смесей, содержащих эти вещества свыше установленных норм; составлять акты о нарушениях правил по предотвращению загрязнения вод, в установленном порядке привлекать виновных лиц к административной ответственности или передавать материалы для привлечения виновных лиц к уголовной ответственности в соответствии с законодательством Союза СССР и союзных республик.

1.2.5. В отношении трассы Северного морского пути контроль за выполнением по предотвращению загрязнения морской среды и северного побережья СССР и осуществление с этой целью надзора за судами и другими плавучими средствами, которые могут быть источником загрязнения, возложены также на Администрацию Северного морского пути при ММФ (Гидрографическое предприятие).

1.2.6. Порядок осмотра и задержания судов, подозреваемых в нарушении действующих правил по предотвращению загрязнения моря в пределах территориальных вод СССР, и оформления соответствующих документов определен Руководством о порядке осмотра и задержания судов и других плавучих средств для выяснения причин и обстоятельств произведенного сброса или потерь веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и установления фактов нарушения правил по предотвращению загрязнения моря.

1.2.7. Законодательством СССР предусмотрена уголовная, административная, дисциплинарная и материальная ответственность лиц, виновных в загрязнении моря. Уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до двух лет, исправительных работ на срок до одного года или штрафа до 10 000 руб., а в случае причинения существенного ущерба - в виде лишения свободы на срок до пяти лет или штрафа до 20 000 руб. предусмотрена за:

- а)** загрязнение внутренних морских и территориальных вод СССР вследствие незаконного сброса в этих водах с судов и других плавучих средств либо неприятия необходимых мер к предотвращению потерь ими веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря, либо смесей, содержащих такие вещества свыше установленных норм;
- б)** загрязнение вод открытого моря вследствие сброса с советских судов и других плавучих средств или неприятия необходимых мер к предотвращению потерь ими указанных веществ либо смесей в нарушение международных соглашений, в которых участвует СССР.

1.2.8. Уголовная ответственность в виде исправительных работ на срок до одного года или штрафа до 500 руб. установлена также за несообщение капитаном судна или другого плавучего средства администрации ближайшего советского порта сведений о готовящемся или произведенном вследствие крайней необходимости сбросе с этого судна или другого плавучего средства либо непредотвратимых потерях ими в пределах внутренних морских и

территориальных вод СССР веществ, вредных для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо смесей, содержащих такие вещества свыше установленных норм.

1.2.9. В случае совершения менее серьезных нарушений виновные могут быть привлечены к административной ответственности. Повышенная административная ответственность (штраф до 100 руб.) предусмотрена за невыполнение обязанностей по регистрации в судовых документах операции с веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, либо смесями, содержащими такие вещества свыше установленных норм, внесение в судовые документы неверных записей об этих операциях или незаконный отказ предъявить такие документы соответствующим должностным лицам.

1.2.10. Независимо от привлечения к уголовной или административной ответственности виновное лицо может быть наказано также в дисциплинарном порядке в соответствии с Уставом о дисциплине работников морского транспорта СССР.

1.2.11. В том случае, когда в действиях виновного лица содержатся признаки деяния, преследуемого в уголовном порядке, на него может быть возложена также материальная ответственность в соответствии с Положением о материальной ответственности рабочих и служащих за ущерб, причиненный предприятию, учреждению, организации.

1.3. Иностранные законодательства по предотвращению загрязнения с судов.

1.3.1. При заходе в иностранные территориальные воды советские суда должны не только руководствоваться положениями международных соглашений, в которых участвует СССР, но и выполнять законы и правила соответствующих прибрежных государств. Ввиду значительного различия законодательств разных государств в решении конкретных вопросов, относящихся к предотвращению загрязнения с судов, можно привести лишь некоторые отдельные сведения о таком законодательстве. Как правило, в пределах своих территориальных вод прибрежные государства предъявляют повышенные требования в отношении сброса нефти. законами некоторых стран запрещается сброс не только нефти, но и других вредных веществ.

1.3.2. В соответствии с законами ряда стран ответственность за сброс вредных веществ в нарушение национальных законов и правил возложена на капитана судна, независимо от его фактической виновности. Для привлечения капитана к ответственности компетентным властям прибрежного государства достаточно доказать лишь сам факт запрещенного сброса с судна, а бремя доказывания обстоятельств, освобождающих от ответственности, возлагается на обвиняемого.

1.3.3. Законами некоторых стран предусматривается обязанность лица, несущего ответственность за судно (капитан или судовладелец), незамедлительно сообщать властям прибрежного государства о сбросе с судна вредных веществ даже при исключаяющих вину обстоятельствах.

1.3.4. Как правило, законодательством прибрежных государств предусмотрено строгое наказание (включая лишение свободы) за запрещенный сброс вредных веществ и другие связанные с этим нарушения (несообщение о сбросе, невыполнение распоряжений компетентных властей и т.п.).

2. ЗАБЛАГОВРЕМЕННАЯ ЗАБОТА КАПИТАНА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДНА

2.1. До выхода судна в море капитан должен убедиться в том, что состояние судна и его оборудование отвечает требованиям, предъявляемым законодательными актами СССР и международными Конвенциями, в которых СССР участвует. В случае обнаружения недостатков, могущих привести к сбросу загрязняющих веществ в нарушение этих требований, капитан должен сообщить об этом судовладельцу.

2.2. До выхода судна в море капитан должен проверить наличие соответствующих документов, требуемых для судна законодательными актами СССР и международными соглашениями, в которых СССР участвует.

2.3. До выхода судна в море капитану следует ознакомиться с требованиями законов и правил по предотвращению загрязнения с судов, действующих в тех странах, через территориальные воды которых будет совершаться плавание судна или с заходом в порты которых такое плавание может быть связано. Если точных данных о требованиях такого законодательства не имеется, в территориальных водах следует избегать всяких преднамеренных сбросов вредных веществ.

2.4. Особое внимание должно быть обращено на правильность ведения ЖНО.

4. МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ЗАЩИТУ СУДОВЛАДЕЛЬЦА И КАПИТАНА СУДНА

4.1. В случаях причинения судами ущерба загрязнением моря нефтью или другими вредными веществами капитан судна должен удостоверить в судовом журнале и заявить в морском протесте обстоятельства, свидетельствующие о его невиновности в данном аварийном случае (если они имели место), как то:

4.1.1. Повреждение корпуса судна вследствие непреодолимой силы или касания подводного препятствия, не отмеченного в навигационных картах и пособиях;

4.1.2. Скрытые дефекты судна и т.д. Причины данного аварийного случая по возможности должны быть подтверждены сюрвейером.

4.2. В необходимых случаях во время пребывания в иностранном порту капитан судна должен обращаться за содействием к консулу или дипломатическому представителю СССР в данном прибрежном государстве.

5. СОДЕЙСТВИЕ ИНСПЕКТИРОВАНИЮ И ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИНСПЕКТИРОВАНИЯ СУДНА

5.1. Капитан судна должен оказывать содействие компетентным властям прибрежного государства при осуществлении ими функций, предусмотренных международными соглашениями, в которых участвует СССР, или национальным законодательством прибрежного государства. В частности, капитан по требованию компетентных властей должен предъявить Свидетельство о гражданской ответственности (если таковое должно быть на судне) и ЖНО, давать необходимые пояснения по поводу записей на ЖНО, снимать и заверять копии таких записей.

5.2. Несмотря на то, что ОЙЛПОЛ-54-62-69 не предоставляет прибрежным государствам права осуществлять фактическую инспекцию судна в целях выявления нарушений, совершенных в открытом море, на практике в настоящее время широко применяется так называемая добровольная инспекция нефтяных танкеров в портах погрузки. Эта инспекция сводится к проверке фактического остатка нефти на танкере после балластного перехода. результаты инспекций оформляются докладом, в котором, в частности, указывается объем грузовых помещений танкера, число очищенных (промытых) танков, фактический остаток. Капитан судна может в случае необходимости давать пояснения, которые должны быть внесены в такой доклад. Доклад подписывается капитаном судна и инспектором.