

Об утверждении Правил по предотвращению загрязнений с судов

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 30 июля 2019 года № 578. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 июля 2019 года № 19157.

В соответствии с подпунктом 55-39) пункта 3 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемые Правила по предотвращению загрязнений с судов.
2. Комитету транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан обеспечить:
 - 1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;
 - 2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;
 - 3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.
4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр

Р. Скляр

"СОГЛАСОВАН"

**Министерство экологии,
геологии и природных ресурсов
Республики Казахстан**

"__" _____ 2019 год

Утверждены
приказом Министра
индустрии и инфраструктурного
развития
Республики Казахстан
от 30 июля 2019 года № 578

Правила по предотвращению загрязнений с судов

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила по предотвращению загрязнений с судов (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 55-39) пункта 3 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" (далее – Закон) и определяют порядок по предотвращению загрязнений с судов.

2. Действие настоящих Правил распространяется на находящиеся в эксплуатации морские суда, плавающие:

- 1) под Государственным флагом Республики Казахстан;
- 2) под флагом иностранного государства во время их плавания или стоянки в территориальных и внутренних водах Республики Казахстан.

3. Настоящие Правила не распространяются на суда, плавающие под флагом Военно-Морских Сил Республики Казахстан и морских частей пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан.

4. В настоящих Правилах используются следующие основные понятия:

1) грузовые остатки – остатки любого груза, остающиеся на палубе или в трюмах после погрузки или выгрузки, включая излишки или россыпи при погрузке и выгрузке, вне зависимости от сырого или сухого состояния груза или оказавшиеся в промывочной воде, за исключением пыли от груза;

2) грязный балласт – нефтеводная смесь, которая образуется в неочищенных от нефти судовых танках после приема в них водяного балласта;

3) судовые сточные воды – стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, стоки раковин, ванн и шпигатов, из медицинских помещений (амбулатории, лазаретов и других), стоки из помещений, в которых содержатся живые животные, или прочие стоки, если они смешаны с перечисленными выше стоками;

4) мусор – все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, золы из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежащие постоянному или периодическому удалению, за исключением вредных веществ;

5) нефтесодержащий остаток – любой остаток, содержащий нефть;

6) нефтесодержащая смесь – смесь с любым содержанием нефти;

7) нефтяной танкер – судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные суда и танкер для перевозки вредных жидких веществ;

8) инцидент - событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество;

9) пластмасса – твердый материал, который содержит в качестве основного ингредиента один высокомолекулярный полимер или более и который образуется (

формируется) во время либо производства полимера, изготовления полимера, либо изготовления с целью получения конечного продукта с помощью нагревания и/или давления;

10) портовое приемное сооружение – сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов нефти, вредных веществ или содержащих такие вещества смесей, мусора, которые накапливаются на судах в процессе их нормальной эксплуатации;

11) пищевые отходы – любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на судне;

12) танк – закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидких грузов наливом;

13) танкер – судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом любого жидкого продукта (танкер-химовоз) и груза вредных жидких веществ наливом, включая "нефтяной танкер", если на нем допускается перевозка в качестве груза или части груза вредных жидких веществ наливом (танкер для ВЖВ);

14) бытовой мусор – все виды пищевых, бытовых отходов и отходы, образующиеся в жилых помещениях судна;

15) уполномоченный орган – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в сфере торгового мореплавания, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, - межотраслевую координацию;

16) танкер-химовоз – судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом любого жидкого продукта;

17) мойка сырой нефтью – машинная мойка грузовых танков с использованием в качестве моющей жидкости сырой нефти, перевозимой танкером в качестве груза;

18) танкер для сырой нефти – нефтяной танкер, занятый в перевозке сырой нефти;

19) шланг – гибкий рукав с устройствами для соединения берегового сооружения и танкера;

20) шлангующее устройство – часть берегового сооружения, используемая для его присоединения к приемному трубопроводу танкера, состоящая из передвижных подвесных трубопроводов и оборудования. Конструкция шлангующего устройства может включать в свой состав постоянно соединенный шланг.

21) сброс – любой выброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

5. Загрязненные воды и бытовой мусор, сохраненные в соответствии с требованиями статьи 278 Экологического кодекса Республики Казахстан на борту судов в емкостях снабженными устройствами, не позволяющими сброс и выброс в

открытые водоемы, сдаются в портовые приемные сооружения. Общее количество нефти и воды, использованной для мойки судна и возвращенной в сборный танк, сдается в портовые приемные сооружения.

Сноска. Пункт 5 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5-1. На судах, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, операции по бункеровке проводятся в соответствии с требованиями подраздела 18.4 части С-1 Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, с поправками, принятого резолюцией Международной морской организации MSC. 391 (95), (далее – Кодекс МГТ).

Сноска. Правила дополнены пунктом 5-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5-2. До начала любой операции по бункеровке судна, использующего газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, капитан получающего топливо судна и представитель бункеровщика:

1) согласовывают в письменном виде процедуру передачи топлива, включая охлаждение и, если необходимо, расширение объема газа, максимальную скорость передачи на всех этапах и передаваемый объем;

2) согласовывают в письменном виде действия, которые необходимо предпринять в чрезвычайной ситуации;

3) заполняют и подписывают чек-лист безопасности бункеровки по форме, предусмотренной Международным стандартом ISO 20519:2017 "Суда и морские технологии. Требования к бункеровке судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива".

Сноска. Правила дополнены пунктом 5-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5-3. По завершении операций бункеровки представитель бункеровщика и капитан судна заполняют и подписывают бункерную расписку за поставку сжиженного природного газа в качестве топлива по форме, предусмотренной в части С-1 Кодекса МГТ.

Сноска. Правила дополнены пунктом 5-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие

по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5-4. Судну, использующему газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, необходимо иметь на борту:

1) наставление по обращению с топливом судового персонала для безопасного осуществления бункеровки, хранения топлива и работы систем передачи топлива;

2) процедуры технического обслуживания и сведения для всех установок, связанных с использованием газа;

3) порядок действий в чрезвычайных ситуациях;

4) копию Кодекса МГТ в бумажном или электронном виде.

Сноска. Правила дополнены пунктом 5-4 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5-5. В наставление по обращению с топливом включается информация, предусмотренная пунктом 18.4.2.1 части С-1 Кодекса МГТ.

Сноска. Правила дополнены пунктом 5-5 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6. Морская администрация порта (далее – МАП) информирует уполномоченный орган и администрацию флага иностранного судна о случаях применения к иностранному судну мер в связи с нарушением требований экологического законодательства Республики Казахстан.

Информация содержит:

1) название судна;

2) место (координаты) судна;

3) основание подозревать судно;

4) флаг и порт приписки;

5) тип судна, размер, состояние осадки (в грузу или в балласте);

6) курс и скорость;

7) часть судна, откуда производился сброс;

8) метод наблюдения и документирования;

9) данные о наблюдателях, время и дата наблюдения или опознания (при наличии);

10) данные о пятне (при наличии);

11) прочая информация (объяснительная капитана, последний порт захода, очередной порт захода, фамилия имя отчество капитана и судовладельца, позывные судна).

Информация сопровождается следующими документами:

1) документы, относящиеся к процедурам взятия проб на борту и/или пятна на воде, включая информацию о месте и времени взятия проб, данные о производившей пробы лаборатории и расписки лиц, получивших пробы;

2) результаты анализа проб, взятых на борту и/или из пятна, описание метода анализа, данные о производившей анализ лаборатории;

3) копии страниц судовых документов и записей, относящихся к делу;

4) фотографии пятна.

7. При получении от иностранного государства информации и доказательства факта нарушения казахстанским судном требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная протоколом 1978 года с поправками (далее – МАРПОЛ), уполномоченный орган информирует указанное государство и Международную морскую организацию (далее – Организация) о принятых мерах по отношению к данному судну.

8. В случае обнаружения загрязнения в территориальных водах Республики Казахстан капитан судна без задержки сообщает об этом в МАП, который передает указанную информацию в территориальный орган ведомства уполномоченного органа в области охраны окружающей среды и, в случае необходимости, информирует о загрязнении другое прибрежное государство.

9. Капитан судна или иное лицо, несущее ответственность за любое судно, вовлеченное в какой-либо инцидент, влекущий загрязнение территориальных вод Республики Казахстан или создающий угрозу такого загрязнения, сообщает сведения о таком инциденте без задержки и в полном объеме.

Сообщение передается в МАП при помощи наиболее быстрого и доступного средства связи с максимально возможной срочностью.

10. Сообщение передается в любом случае, когда инцидент влечет:

1) сброс с судна или возможный сброс нефти, вредных веществ и содержащих их вод по любой причине и в любом виде и упаковке, включая вещества в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных транспортных средствах и морских баржах;

2) осуществленный в ходе эксплуатации судна сброс нефти или вредных жидких веществ, количество или мгновенная интенсивность сброса которых превышает пределы разрешенных эмиссий;

3) повреждения, поломки или аварию судна длиной 15 метров или более, которые: влияют на безопасность судна, включая столкновение, посадку на мель, пожар, взрыв, разрушение конструкции, затопление и смещение груза;

ведут к ухудшению безопасности мореплавания, включая повреждение или разрушение рулевого механизма, силовой установки, системы электрообеспечения и необходимости дополнительной помощи другого судна для обеспечения плавания.

11. Сообщение включает в себя следующую информацию:

- 1) данные, позволяющие идентифицировать судно;
- 2) время, тип и место инцидента;
- 3) координаты судна во время инцидента;
- 4) курс и скорость судна;
- 5) состояние ветра и моря в момент инцидента;
- 6) данные о состоянии судна и экипажа;
- 7) наличие судов в районе инцидента;
- 8) точное техническое наименование, основные свойства, количество, категория вредности, концентрацию и тип вредного вещества, вовлеченного в инцидент, описание упаковки и знаков маркировки;
- 9) имя грузоотправителя, грузополучателя или изготовителя;
- 10) меры по оказанию помощи и спасанию.

Капитан судна при необходимости дополняет первоначальное сообщение и предоставляет сведения о последующих событиях, а также по запросу затронутого государства предоставляет дополнительные сведения.

Необходимо чтобы содержание сообщения соответствовало Общим принципам систем судовых сообщений, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря, принятые Ассамблеей Организации резолюцией А.851(20).

Глава 2. Порядок по предотвращению загрязнений с судов

Параграф 1. Порядок предотвращения загрязнения нефтью

12. На нефтяных танкерах валовой вместимостью менее 150 регистровых тонн, плавающих под Государственным флагом Республики Казахстан, необходимо вести журнал нефтяных операций в соответствии с дополнением III Приложения I к МАРПОЛ.

13. Каждый танкер для сырой нефти дедвейтом 20000 тонн и более, построенный после 1 июня 1982 года, оборудуется системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью, кроме случаев, когда нефтяной танкер перевозит сырую нефть, не подходящую для мойки сырой нефтью.

14. Каждому танкеру, использующему систему мойки сырой нефтью (далее – СМСН), необходимо иметь на борту руководство по оборудованию и эксплуатации СМСН с подробным описанием системы, оборудования и эксплуатационной технологии мойки для данного танкера, одобренное Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами.

Указанное руководство содержит информацию, изложенную в технических требованиях к конструкции, эксплуатации и проверке систем мойки сырой нефтью,

принятых Организацией. Если система мойки сырой нефтью подверглась изменению, принимается новое руководство по оборудованию и эксплуатации.

15. Мойка сырой нефтью всех или части танков необходима перед сменой груза, перед постановкой танкера в док, для проведения ремонта.

16. В случае необходимости принятия балласта в грузовые танки, перед каждым балластным рейсом промывается сырой нефтью достаточное количество грузовых танков, для того чтобы в зависимости от характера совершаемых рейсов и ожидаемых погодных условий водяной балласт принимался только в грузовые танки, предварительно промытые сырой нефтью.

17. Капитан судна уведомляет о необходимости осуществить мойку танка сырой нефтью капитана морского порта (либо капитана другого судна, если производится перегрузка с одного судна на другое), по крайней мере, за 24 часа до начала этой операции или в любое другое оговоренное время. Мойку сырой нефтью следует производить после согласования с вышеупомянутыми лицами.

18. До прибытия в порт, в котором предполагается мойка сырой нефтью, система мойки танка испытывается обычным рабочим давлением и осматривается на предмет отсутствия протечек.

После проведения испытаний во избежание угрозы протечек из-за температурного расширения нефти, систему мойки необходимо осушить.

Обнаруженные протечки следует устранить, после чего повторно испытать систему мойки и убедиться в отсутствии протечек.

Во время мойки сырой нефтью система мойки находится под постоянным контролем для своевременного обнаружения протечек и принятия мер по их устранению.

19. В морских портах, в которые прибывают нефтеналивные суда и производится погрузка-разгрузка нефти с судов, а также в портах, имеющих судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков, в соответствии с подпунктом 7) Перечня обязательных услуг морского порта, утвержденного приказом Министра по инвестициям и развитию от 30 января 2015 года № 77 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10906) (далее – Перечень обязательных услуг морского порта), предусматриваются портовые приемные сооружения для оказания услуг по приему нефтяных остатков и нефтесодержащих смесей, достаточные для потребностей всех заходящих в порт судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

20. При получении от казахстанского судна извещения о случае несоответствия портовых приемных сооружений в иностранном порту требованиям Приложения I к МАРПОЛ, уполномоченный орган информирует об указанном несоответствии Организацию.

21. На любом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более регистровых тонн, осуществляющем перекачку с судна на судна (далее – ПСС) на другой танкер нефти в море, необходимо иметь план, предписывающий порядок проведения операций по ПСС (далее – план операций по ПСС). План операций по ПСС каждого нефтяного танкера одобряется Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами. План операций по ПСС составляется на рабочем языке судна.

22. План операций по ПСС разрабатывается с учетом информации, содержащейся в Руководстве по борьбе с загрязнением нефтью с поправками и Руководстве по перекачке нефти с судна на судно с поправками, принятых Организацией. План операций по ПСС включается в существующую систему управления безопасностью, требуемую главой IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, если это требование применяется к рассматриваемому нефтяному танкеру.

23. Необходимо наличие у лица, осуществляющего общий ориентировочный контроль за операциями по ПСС, квалификации для выполнения соответствующих обязанностей, учитывая квалификации, указанные в Руководстве по борьбе с загрязнением нефтью с поправками и Руководстве по перекачке нефти с судна на судно, принятых Организацией.

24. Зарегистрированные данные об операциях по ПСС в журнале нефтяных операций хранятся на судне в течение трех лет.

25. Каждый нефтяной танкер, который планирует проведение операций по ПСС в территориальных водах Республики Казахстан, уведомляет об этом капитана морского порта не менее чем за 48 часов до проведения указанной операции.

Сноска. Пункт 25 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

26. Уведомление о запланированных операциях по ПСС включает следующее:

1) название, флаг, позывной сигнал, номер Международной морской организации и расчетное время прибытия нефтяных танкеров, участвующих в операциях по ПСС;

2) дату, время и географическое положение в начале запланированных операций по ПСС;

3) будут ли проводиться операции по ПСС при стоянке на якоре или в пути;

4) тип и количество нефти;

5) планируемую продолжительность операций по ПСС;

6) сведения о поставщике услуг для проведения операций по ПСС или о лице, осуществляющем общий ориентировочный контроль, и контактную информацию;

7) подтверждение того, что на нефтяном танкере имеется план операций по ПСС.

В случае не предоставления всей информации, указанной в пункте 26 настоящих Правил, нефтяной танкер, выгружающий груз нефти, уведомляет капитана морского порта не менее чем за 48 часов до проведения операции по ПСС, о том, что операция по ПСС будет проводиться и информация, указанная в пункте 26 настоящих Правил, предоставляется капитану морского порта до начала проведения операции по ПСС.

27. Если расчетное время прибытия нефтяного танкера в место или район проведения операций по ПСС изменяется более чем на шесть часов, капитан судна, собственник или агент этого нефтяного танкера предоставляет пересмотренное расчетное время прибытия капитану морского порта.

28. При погрузке или перемещении нефти на судне, бункеровке или сдаче нефтесодержащих смесей предпринимаются следующие меры:

1) при швартовке судно надежно закрепляется исправными тросами или канатами, способными выдержать требуемую нагрузку. Швартовые концы должны регулярно проходить освидетельствование и проверяться на соответствующее растяжение с тем, чтобы свести к минимуму любое перемещение судна от или вдоль причала, особенно при значительных величинах приливов и отливов;

2) при грузовых операциях между двумя судами на рейде или в открытом море с целью предотвращения повреждения судов при швартовке или подвижке на волнении необходимо применять мягкие пневматические кранцы. Грузовые шланги подвешиваются так, чтобы исключить возможность повреждения их между бортами судов;

3) перед началом операций, связанных с нефтью или нефтесодержащими смесями, проверяются все клапаны, через которые нефть может попасть в море, если клапан не используется, он должен быть опломбирован;

4) для того, чтобы исключить просачивание нефти на время операций все шпигаты, через которые нефть может вытечь за борт, надежно заглушаются. Скапливающуюся на палубе по различным причинам воду (дождь, тающий снег) необходимо периодически удалять через шпигаты, временно открывая их. После удаления воды шпигаты вновь надежно закрываются;

5) перед началом и во время операций под устройствами, при помощи которых производится присоединение шлангов к судовому трубопроводу приемки данной жидкости, а также под воздушными трубами соответствующих танков устанавливаются переносные или стационарные поддоны достаточной вместимости, которые по мере необходимости осушаются. В тех местах, где нет устройств для дренажа шлангов и трубопроводов, они должны после рассоединения немедленно заглушены;

6) в местах возможных утечек для сбора небольших количеств разлитой нефти находятся впитывающие нефть материалы (песок или сорбенты). Разлитая на палубе нефть немедленно собирается. Не допускается смывать за борт разлитую нефть;

7) в процессе операций с нефтью между судном и берегом (бункеровщиком, морским терминалом) обеспечивается надежная связь. Связь регулярно проверяется. Все используемые сигналы выясняются до начала операций и являются понятными для ее участников;

8) для обеспечения раннего обнаружения протечек или повреждения, шланги и другое используемое оборудование проверяются перед началом операций и в процессе операций через определенные интервалы времени. Во время операций шланги надежно соединяются и закрепляются, а также проверяются на предотвращение возможности их сдавливания между судном и причалом или между днищем судна и подводными трубопроводами морской платформы;

9) длина шлангов является достаточной для обеспечения нормального движения судна. Шланги не изгибаются радиусом меньшим допустимого;

10) перед попыткой подъема шланга на борт капитан или другой ответственный за данную операцию представитель командного состава, проверяет, что их общий вес не превышает грузоподъемности судовой стрелы или крана, поднимающего шланг;

11) при минусовой температуре наружного воздуха не допускается использовать в соединениях трубопроводов прокладок из влагопоглощающих материалов;

12) судовые выходы на палубу со стороны бункеровщиков являются закрытыми или немедленно закрываются после прохода.

29. Если будет обнаружено, что береговые устройства для слива и налива не соответствуют своему назначению и (или) находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, не обслуживаются либо обслуживаются не должным образом береговым персоналом, что может привести к разливу вредного вещества, лицо, ответственное со стороны судна за выполнение операции, уведомляет об этом береговой персонал. Если береговым персоналом не принимаются меры по обеспечению безопасной работы шлангов, то капитану судна необходимо уведомить об этом представителя агентирующей фирмы (при операциях в иностранном порту) или диспетчера порта (при операциях в казахстанском порту). Указанные факты фиксируются в судовом журнале.

30. Бункеровочная операция (прием наливом топлива и масел): подготовка, проведение и окончание ее, а также меры, направленные на исключение загрязнения моря в период бункеровочной операции, выполняются под непосредственным руководством ответственного лица (специально обученного члена экипажа из числа командного состава), который лично наблюдает за всеми бункеровочными операциями на судне. Необходимо наличие у поставщика бункера соответствующего ответственного лица. Между этими лицами постоянно поддерживается связь в процессе всей бункеровочной операции.

31. После получения задания на предстоящий рейс лицо, отвечающее за прием топлива и масла, составляет технологическую карту бункеровки. Технологическая карта утверждается капитаном судна.

32. На каждом судне находится инструкция по проведению бункеровочных операций с указанием функций участвующих в этих операциях членов экипажа.

33. Инструкция содержит:

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

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

местонахождение клапана или другого устройства для экстренного прекращения операции, для разобщения различных частей трубопровода и порядка действия по их использованию;

2) функции ответственного лица;

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

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

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

6) порядок начала, проведения и окончания мероприятий, последовательность заполнения танков;

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

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

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

34. Во избежание возможных разливов нефти не допускаются бункеровочные операции на рейде при неблагоприятной погоде (волнение моря и ветер). На проведение бункеровочных операций на рейде необходимо иметь разрешение от капитана морского порта. Возможность проведения бункеровочной операции в зависимости от фактического состояния погоды определяют капитаны бункерующего и бункеруемого судов.

35. Бункеровку необходимо начинать при минимальной интенсивности подачи, с целью возможности остановки приема при обнаружении неисправностей. После проверки поступления топлива (масла) в намеченные цистерны и отсутствия протечек в шланговых соединениях интенсивность бункеровки может быть доведена до номинальной. В процессе приемки необходимо постоянно контролировать давление на входе в судовой трубопровод.

36. Необходимо, чтобы ответственное лицо и подчиненный ему персонал, принимающий участие в операциях, при проведении которых возможно загрязнение нефтью, были обучены методам и приемам предотвращения загрязнения и борьбы с разливами нефти. Навыки и знания по этому вопросу отрабатываются во время плановых тренировок, проводимых согласно разработанному судовому плану чрезвычайных мер.

37. Заступающий на вахту или дежурство помощник капитана получает от ответственного лица полную информацию о запланированной последовательности выполнения операций и о фактическом выполнении этого плана, об имеющихся дополнительных указаниях и решениях по дальнейшему выполнению операции, о расстановке членов экипажа, принимающих участие в операции, и об объеме полученного ими инструктажа, и о способах поддержания связи с ответственными лицами подающего или принимающего нефть объекта, с постами экстренной остановки операции.

38. В случае перекачки груза во время рейса необходимо предпринять следующие меры по предотвращению попадания нефти в море:

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

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

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

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

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

6) перед началом перекачки груза плотно закрыть клинкеты на приемных патрубках грузового и зачистного трубопроводов в танках, которые не включены в процесс перекачки груза;

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

8) дыхательные клапаны на газоотводной системе (давление-вакуум) при перекачке нефти держать открытыми, а если уровень груза в танке определяется замером пустот, то открыть и смотровые лючки;

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

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

39. Перекачка груза производится под контролем ответственного лица судна. Для контроля за уровнем груза в танках при перекачке груза и наблюдения за водной поверхностью вокруг танкера следует привлекать необходимое число членов экипажа.

40. На территории каждого обслуживающего берегового средства необходимо, чтобы находился пост управления береговыми операциями, удовлетворяющий следующим требованиям:

1) надежно защищать оборудование и персонал от дождя, ветра, снега, морской воды и, в случае повреждения шлангов, нефти;

2) обеспечивать хороший обзор причала, положения грузовых шлангов и перемещения танкера.

41. Каждое береговое сооружение оборудуется телефонной или радиосвязью, обеспечивающей двустороннюю голосовую связь между ответственными лицами на причале и судне. Связь осуществляется на языке понятном для обоих лиц.

42. Каждое береговое сооружение снабжается двусторонней связью с лицами, проводящими операции с используемыми для хранения нефти емкостями. Эта связь необходима для проверки характеристики процесса перекачки, проведения их быстрого изменения и немедленной остановки насосов в аварийном случае.

43. Каждое береговое сооружение оборудуется соответствующим собственным отсекающим устройством, способным остановить перекачку нефти. Необходимо, чтобы переключатель этого устройства находился в хорошо заметном, освещенном в период плохой видимости месте, легко доступным для персонала терминала и танкера.

44. Нефтяной танкер оборудуется сходным отсекающим выключателем, доступным для ответственного лица на борту судна, для остановки перекачки нефти. Такой выключатель, если он установлен, соединяется с береговым сооружением электрическим, пневматическим или механическим способом.

45. На основе проведенного обмена информацией между нефтяным танкером и терминалом разрабатывается совместный план предстоящих операций. Этот план подготавливается в виде проверочного листа и подписывается ответственными лицами судна и терминала. В нем отражается следующее:

1) достаточность персонала танкера и причала для безопасного проведения операций;

2) швартовные устройства;

3) максимальная и минимальная осадка судна, ожидаемые в ходе операций;

4) наличие безопасного и доступного прохода между причалом и танкером;

5) последовательность погрузки (разгрузки) танков;

6) проверка исправности шлангового устройства, шлангов, их положения, наличия прокладок под шланги, оттяжек;

7) наличие надежной связи между ответственными лицами на танкере и на терминале;

- 8) четкая установка согласованных сигналов и команд между ответственными лицами на танкере и на терминале;
 - 9) расположение и количество балласта и остатков на судне и, если необходимо, их передача;
 - 10) судовые трубопроводы определенные для погрузки или разгрузки;
 - 11) обеспечение надлежащего соединения элементов шланговых устройств, шлангов и фланцев;
 - 12) обеспечение необходимого освещения рабочих мест и оборудования;
 - 13) обжатие и опломбированность кингстонов, забортных клапанов и секущих клинкетов между грузовым трубопроводом и кингстонной магистралью в грузовом насосном отделении;
 - 14) приведение в рабочее состояние контрольного устройства, показывающего плотность закрытия клинкетов (при его наличии между вдвоенными секущими клинкетами, отделяющими груз нефти от моря);
 - 15) фиксирование в судовом журнале факта наложения пломб на кингстоны и забортные отливные клапаны грузового насосного отделения;
 - 16) количество и характеристики груза (грузов), который будет погружен (разгружен);
 - 17) максимальное давление в грузовой магистрали, при котором допустимо осуществлять грузовые операции с нефтью;
 - 18) интенсивность погрузки или выгрузки (начальная, максимальная, при переходе с одного трубопровода на другой и при окончании);
 - 19) проведение сверки судовых и береговых часов;
 - 20) время, необходимое береговым сооружениям для начала, остановки и изменения интенсивности подачи при грузовых операциях с танками;
 - 21) количество груза, поступающее на судно за время, необходимое береговым сооружениям для закрытия береговой задвижки;
 - 22) длина и диаметр трубопровода от нефтебазы до судна;
 - 23) необходимость сообщения судну о всех моментах включения и выключения береговых насосов и перехода с одной береговой емкости на другую;
 - 24) последовательность мойки сырой нефтью, если она будет проводиться;
 - 25) последовательность проведения предполагаемого метода вентиляции и инертизации грузовых танков;
 - 26) согласование действий в случае разлива нефти;
 - 27) порядок выполнения чрезвычайных действий для быстрой остановки перекачки нефти в аварийных условиях;
 - 28) обеспечение надлежащей установки всех необходимых поддонов и их осушения
- ;

29) наличие материалов, необходимых для немедленного сбора и ликвидации небольшого разлива;

30) исправная работа сигнального устройства превышения давления и отсекающих устройств;

31) закрытие непроницаемыми пробками или заглушками всех шпигатов на грузовой палубе, через которые в море может попасть нефть (скапливающаяся на палубе во время атмосферных осадков вода периодически спускается, после чего шпигаты снова закрываются);

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

33) готовность к грузовым операциям грузового и зачистного трубопроводов, газоотводной системы танкера (давление-вакуум), системы дистанционного управления клапанами и устройствами замера уровня груза в танках;

34) правильность открытия и закрытия клапанов в грузовом насосном отделении, на палубе и в грузовых танках;

35) отсечение закрытыми клапанами не используемых в грузовых операциях участков грузового и зачистного трубопроводов и установление на маховиках этих клапанов предупредительных табличек: "Не открывать!";

36) ответственные за проведение грузовых операций лица от танкера и от берега и местонахождение их во время грузовых операций.

46. Перед началом операций ответственные лица танкера и берегового сооружения производят проверку положений проверочного листа, приведенных в пункте 45 настоящих Правил.

47. С целью выявления возможных протечек соединений и шлангов, отсутствия следов нефти на воде, а также с целью проверки правильности задействования предусмотренных планом трубопроводов для заполнения нужного танка, при отсутствии избыточного давления, начало грузовых операций проводится при минимальной интенсивности подачи (слива). Только после этой проверки интенсивность подачи может быть увеличена до максимума, намеченного оперативным планом.

48. Ответственные лица на берегу и на танкере периодически проверяют:

1) оборудование и системы на отсутствие протечек, а также поверхность воды вокруг танкера и его бортов, особенно в районе кингстонов грузового насосного отделения, на отсутствие следов нефти;

2) отверстия для слива забортной воды на отсутствие каких-либо протечек;

3) насосное отделение, кофердамы или танки, не подлежащие загрузке, на отсутствие протечек;

4) трубопровод и шланги на отсутствие избыточного давления;

5) надежность швартовки;

- 6) расположение грузовых шлангов;
- 7) уровень заполнения танка и количество погруженной нефти, которое сверяется с данными, полученными с берега;
- 8) систему связи.

49. Грузовые операции останавливают в следующих случаях:

- 1) перемещение судна превышает допустимые для работы терминала параметры;
- 2) получение штормового предупреждения;
- 3) появление неисправности в основной системе связи между причалом и береговыми сооружениями или между причалом и нефтяным танкером и отсутствие другой постоянной связи;
- 4) на поверхности воды замечены следы нефти;
- 5) обнаружен огонь или опасность его появления;
- 6) появление неисправности в освещении или слабая освещенность причала;
- 7) обнаружены протечки нефти из шлангов, соединений и трубопроводов берегового сооружения или палубных трубопроводов нефтяного танкера;
- 8) обнаружена необъяснимая значительная разница в количестве отгруженной и принятой нефти;
- 9) появилось необъяснимое падение давления в грузовой магистрали;
- 10) появление нефти на палубе нефтяного танкера, вызванное переполнением танка;
- 11) обнаружены повреждение или авария, угрожающие утечкой нефти;
- 12) при грозовых разрядах.

50. Грузовые операции возобновляются только после ликвидации причин, вызвавших их остановку.

51. Капитаны судов получают от оператора приемных сооружений, в том числе барж и автоцистерн, расписку или свидетельство, в которых указывается количество перекачанной промывочной воды, грязного балласта, остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Расписка или свидетельство храниться вместе с журналом нефтяных операций.

Параграф 2. Порядок предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми наливом

52. Вредные, не являющиеся нефтью жидкие вещества, перевозимые на танкерах-химовозах наливом, разделяются на категории в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ.

53. На танкерах-химовозах допускаются к перевозке наливом только вредные жидкие вещества, указанные в Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, с поправками, принятом

резолюцией МЕРС.119(52) Комитета по защите морской среды Организации (далее – Кодекс МКХ) либо по соглашению между участвующими в их перевозке странами дана временная оценка их категории вредности согласно Приложению II к МАРПОЛ.

Сноска. Пункт 53 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

54. Необходимо, чтобы конструкция судна, его оборудование, устройства и системы, предназначенные для предотвращения загрязнения моря вредными жидкими веществами с судна, соответствовали требованиям Приложения II к МАРПОЛ.

55. Необходимо, чтобы проектирование, конструкция, оборудование, системы, устройства, материалы и эксплуатация судов, на которых допускается перевозка наливом вредных жидких веществ, указанных в Кодексе МКХ, для сведения к минимуму неконтролируемого сброса в море таких веществ, соответствовали требованиям Приложения II к МАРПОЛ, а также Кодекса МКХ и Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, с поправками, принятом резолюцией МЕРС.20(22) Комитета по защите морской среды Организации в зависимости от даты заключения контракта на постройку и даты постройки судна.

Сноска. Пункт 55 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.01.2022 № 31 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

56. По запросу капитана судна МАП может предоставить изъятие из требования относительно предварительной мойки, если она убедится в том, что:

1) разгруженный танк будет вновь загружен тем же веществом или другим веществом, совместимым с предыдущим, и что перед загрузкой не будет производиться промывка или балластировка танка;

2) в море не производится промывка или балластировка разгруженного танка. Предварительная мойка производится в другом порту, при условии, что в письменном виде подтверждено, что в этом порту приемное сооружение имеется и пригодно для такой цели;

3) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ.

57. Каждое судно валовой вместимостью 150 и более регистровых тонн, которому выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, имеет на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, одобренный Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами.

58. План составляется в соответствии с Руководством по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными

жидкими веществами с поправками, принятым Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.85(44), в письменном виде на рабочем языке или языках, понятных для капитана и лиц командного состава.

59. Каждое судно, на котором допускается перевозка веществ, имеет руководство по методам и устройствам, одобренное Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами.

60. Указанное руководство имеет стандартный формат в соответствии с дополнением 4 к Приложению II к МАРПОЛ. В отношении судна, выполняющего международные рейсы, на котором используемым языком не является английский, испанский или французский, текст включает перевод на один из этих языков.

61. Главной целью руководства по методам и устройствам является предоставление лицам командного состава судна сведений о физических устройствах и всех эксплуатационных процедурах в отношении обработки груза, очистки танков, обращения с отстоем, а также балластирования и дебалластирования грузовых танков, которые выполняются для соответствия требованиям Приложения II к МАРПОЛ.

62. В морских портах и терминалах, в которые прибывают суда, осуществляющие перевозку вредных жидких веществ наливом в соответствии с подпунктом 7) Перечня обязательных услуг морского порта, предусматриваются портовые приемные сооружения для приема остатков и смесей, содержащих такие остатки вредных жидких веществ, достаточные для удовлетворения потребностей всех заходящих в порт судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

63. Терминалы для выгрузки груза оборудуются устройствами, облегчающими зачистку грузовых танков судов, выгружающих вредные жидкие вещества на этих терминалах. Грузовые шланги и трубопроводы терминала, содержащие выгружаемые с судов вредные жидкие вещества, не допускают стока этих веществ обратно на судно.

64. При получении от казахстанского судна извещения о случае несоответствия требованиям Приложения II к МАРПОЛ портовых приемных сооружений в иностранном порту, уполномоченный орган информирует об указанном несоответствии Организацию.

65. Членам экипажа, участвующим в грузовых и балластных операциях на танкерах-химовозах, а также осуществляющим во время рейса надзор за перевозимыми на них жидкими вредными веществами, необходимо знать:

- 1) устройство грузовых танков;
- 2) устройство грузовой и зачистной систем;
- 3) расположение носовых отделений, коффердамов, туннелей для трубопроводов;
- 4) устройство вентиляции носовых отделений, включая порядок использования вентиляционной системы в обычных и аварийных условиях;

5) места расположения автоматических клапанов на газоотводной системе и порядок их эксплуатации в период грузовых и балластных операций и на переходах танкера-химовоза морем;

6) места расположения замерных устройств и порядок работы с ними для определения уровня груза в танках;

7) места расположения аппаратуры, сигнализирующей о появлении газов (паров) или о превышении нормы загазованности газами (парами) вредных веществ на палубах или в помещениях судна, и порядок действий при срабатывании этой аппаратуры.

66. Перед началом погрузки капитан танкера-химовоза получает от грузоотправителя информацию о вредном веществе, подлежащем перевозке в качестве груза наливом, включая название, плотность, температура вспышки, пределы взрываемости, а также категорию вредности вещества для здоровья людей и живых ресурсов моря.

67. Погрузка груза производится по технологической карте перевозки согласно грузовому плану, утвержденному капитаном судна. В технологической карте указывается, по каким магистралям будет приниматься груз, последовательность открытия и закрытия грузовых клапанов, какие пустоты необходимо оставить в грузовых танках. С технологической картой необходимо ознакомить персонал судна, который будет непосредственно занят выполнением грузовых операций.

68. Весь экипаж необходимо заблаговременно ознакомить со свойствами намеченного к погрузке вредного вещества, краткую информацию о вредном веществе нужно вывесить на судне в таком месте, чтобы ее мог прочесть каждый член экипажа в любое время.

69. В процессе погрузки не выпускаются пары вредных веществ на грузовую палубу через люки грузовых танков, смотровые глазки, горловины для моечных машинок.

Если танкер-химовоз оборудован автоматическими клапанами газоотводной системы (давление-вакуум), то необходимо регулярно проверять их работу.

70. До прихода танкера-химовоза в порт капитан получает от портовых властей подтверждение о возможности приема с судна грязного балласта, промывочной воды, прочих смесей и остатков вредного жидкого вещества, перевозимого на танкере в качестве груза, в сдаче которых судно нуждается.

71. В случае необходимости производства мойки танков после перевозки вредных веществ для приема дополнительного балласта, который затем будет сброшен, или очистки танков данную мойку необходимо производить в соответствии с Правилom 8 Приложения II МАРПОЛ.

72. При наличии судов, особенно промысловых, в районе аварийного сброса вредных веществ капитану судна необходимо сделать предупреждающее оповещение в эфир открытым текстом на международном вызывном канале с записью

подтверждения на магнитофонную ленту и поднять соответствующие сигналы по Международному своду сигналов.

Параграф 3. Порядок предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке

73. Вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов с поправками, принятым резолюцией Комитетом по безопасности на море Организации MSC.122(75) (далее – МКМПОГ) или которые отвечают критериям, указанным в Приложении III к МАРПОЛ.

74. Упаковка определяется как формы грузовых емкостей, указанных для вредных веществ в МКМПОГ. Чтобы исключить опасность загрязнения морской среды при перевозке и в процессе перегрузочных работах в портах, необходимо, чтобы упаковка соответствовала условиям перевозки и свойствам содержащегося в ней вредного вещества.

75. Упаковки, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой с правильным техническим наименованием вредного вещества или снабжаются надежными долговечными ярлыками, указывающими, что вещество является вредным веществом согласно соответствующим положениям МКМПОГ. Маркировка наносится красками, устойчивыми к воздействию морской среды как минимум в течение трех месяцев, в соответствии с требованиями Приложения II к МАРПОЛ.

76. Необходимо, чтобы метод маркировки или снабжения ярлыками упаковок, содержащих вредное вещество, отвечал соответствующим положениям МКМПОГ.

77. Также информация, относящаяся к перевозке вредных веществ, отвечала соответствующим положениям МКМПОГ и предоставлялась капитану морского порта в рамках проверки.

78. В целях исключения опасности для морской среды без ухудшения безопасности судна и находящихся на борту людей, вредные вещества размещаются и закрепляются в соответствии с положением МКМПОГ.

79. Суда, киль которых заложен 31 декабря 1990 года или после этой даты, оснащаются танками достаточной вместимости для сбора утечки, стока и отработанного масла из силовых установок, которые могут включать танки для нефтесодержащих осадков.

80. Порожние емкости, грузовые контейнеры, съемные танки, которые ранее использовались для перевозки вредных веществ, следует рассматривать как источник загрязнения, если не были приняты надлежащие меры предосторожности, обеспечивающие отсутствие в них какого-либо остатка, представляющего опасность для морской среды.

81. Капитан судна или старший помощник перед погрузкой вредных веществ в упаковке и навалом инструктирует членов экипажа о свойствах этих веществ, степени их вредности для живых ресурсов моря и человека.

82. Погрузка упакованных вредных веществ в трюма судна или выгрузка из трюмов производится под непосредственным наблюдением ответственного лица, специально назначенного для этого капитаном судна.

83. Вредные вещества в упаковке и навалом во время транспортировки морем размещаются так, чтобы предотвратить случайное их попадание в море.

84. Грузовые операции с вредными веществами осуществляются в морских портах на специальных производственных перегрузочных комплексах или на перегрузочных комплексах универсального назначения при условии выполнения в процессе производства требований погрузо-разгрузочных работ.

Погрузка, выгрузка и сортировка вредных веществ, перевозимых в упаковке, производится в присутствии компетентного представителя порта.

85. Погрузка и выгрузка вредных веществ производится по рабочим технологическим картам, разработанным портом в соответствии с характеристиками и свойствами этих веществ.

86. Грузовые места с вредными веществами, перевозимые на палубе судов, размещаются и закрепляются так, чтобы исключить возможность их перемещения по палубе и сброса в море при неблагоприятных гидрометеорологических условиях плавания, а также хорошо защищены от воздействия морской воды и атмосферных осадков.

87. Во время грузовых операций с вредными веществами в упаковке принимаются все меры, исключающие нарушение тары и связанное с этим загрязнение моря.

88. Входить в трюм, загруженный вредными веществами в упаковке и навалом, и производить там работы можно только при условии, что концентрация вредных паров и газов не превышает установленных безопасных норм. Для обеспечения безопасности эти помещения тщательно вентилируются или проветриваются. В случае крайней необходимости вход в трюм при опасных концентрациях паров и газов допускается при соблюдении специальных мер предосторожности. Правила производства грузовых работ в трюмах, загруженных вредными веществами, являющимися в то же время опасными, регламентируются МКМПОГ.

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

90. На исполнительном грузовом плане по окончании загрузки судна четко указывается расположение вредных веществ на судне. Копия грузового плана сохраняется в порту до выгрузки этих вредных веществ в портах назначения.

91. Капитан судна, перевозящего вредное вещество в упаковке и навалом, обеспечивает на протяжении всего времени нахождения вредного вещества на борту

контроль за состоянием упаковки, укладки и крепления груза, загазованностью и температурой в грузовых помещениях (если вещество обладает свойствами самонагрева и образования опасных концентраций газов и паров) согласно регламенту перевозки.

92. Во время рейса внимание уделяется вредному веществу, перевозимому в упаковке на палубе. При обнаружении повреждения упаковки необходимо принять меры, исключающие сброс вредного вещества в море, для чего следует немедленно закрыть палубные шпигаты и приступить к уборке рассыпанного или разлитого вредного вещества. Загрязненные вредным веществом тара, палуба, переборки и другие поверхности очищаются от вредного вещества методами и средствами, предписанными инструкцией, которая передана на судно грузоотправителем перед погрузкой вредного вещества.

93. Клапаны, отсекающие трубопроводы осушения трюмов, в которых перевозятся вредные вещества, закрываются, обжимаются и пломбируются.

94. Каждая выкачка льяльных вод из грузовых трюмов, в которых перевозятся вредные вещества, производится с ведома и разрешения капитана судна после проведения анализа на предмет определения отсутствия вредного вещества в подлежащих выкачке льяльных водах.

Методика отбора проб и проведения анализа льяльных вод в судовых условиях на предмет содержания в них вредных веществ, а также необходимое оборудование и препараты передаются капитану судна в порту погрузки грузоотправителем.

95. После окончания грузовых операций с вредными веществами, перевезенными на судне в упаковке и навалом, трюмы и палубы тщательно очищаются от остатков вредных веществ, а при необходимости и дегазируются.

96. Небольшие количества вредных веществ, которые были просыпаны или пролиты в трюме судна, а также после сухой зачистки после перевозки навалом, собираются в отдельную емкость, а остатки смываются в льяла или колодцы с последующей откачкой в сборную цистерну.

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

98. На судне предусматривается автоматическая система, обеспечивающая перекачку раствора из трюмных льял или колодцев в сборную.

99. Допускается использование системы, отсеченной от всех других систем невозвратно-запорными клапанами.

100. Не допускается использовать сборную цистерну для разбавления вредных веществ, выделяющих вредные или легковоспламеняющиеся газы или пары, если воздушные или замерные трубы цистерны выходят в районе жилых и служебных помещений.

101. Насосы, воздушные трубы, отверстия для отбора проб, предназначенные для работы с особо вредными веществами, снабжаются табличками с соответствующими предупредительными знаками и надписями в соответствии с требованиями МКМПОГ.

102. После обработки вредного вещества сборную цистерну, систему трубопроводов, насосы и другие устройства тщательно промывают, а если необходимо, то и дегазируют.

103. Если замер производился ручным способом и вредное вещество относится к опасным грузам, то замеряющий пользуется защитными средствами, требуемыми МКМПОГ для обрабатываемого вещества.

104. При сборе в емкости всякого рода остатков и смесей вредных веществ, а также балластных и промывочных вод, содержащих вредные вещества, учитывается возможность опасного взаимодействия веществ между собой, а также с материалом емкости.

105. Выгрузка и сдача остатков вредных веществ, а также содержащих вредные вещества промывочных и балластных вод из сборных емкостей производится в портах в приемные сооружения.

106. Судно, предназначенное для перевозки опасного груза, имеет документ о соответствии судна для перевозки опасных грузов, выданный Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами.

В случае отсутствия документа о соответствии судна для перевозки опасных грузов перевозка опасных грузов морским транспортом не допускается.

107. Грузоотправитель обеспечивает своевременную выдачу сертификатов на вредные вещества, перевозимые в упаковке и навалом, с правильным указанием категории вредности, а также предоставляет перевозчику инструкцию по производству отбора проб и анализа льяльных вод грузовых трюмов с необходимым оборудованием и препаратами, если таковые на судне отсутствуют.

108. Грузоотправитель представляет перевозчику документ, подтверждающий, что упаковка вредных веществ удовлетворяет требованиям МКМПОГ.

109. Порт погрузки (выгрузки) должен предоставлять судну тару для удаления с судна промывочных вод.

110. Назначенное капитаном судна ответственное лицо, руководящее грузовыми операциями с вредными веществами, перевозимыми в упаковке и навалом, осуществляет контроль за правильным размещением и креплением, специальным укрытием груза, погруженного на палубу и в трюмы, выполнением условий совместной погрузки различных вредных грузов и за соблюдением мер безопасности при погрузочно-разгрузочных работах.

Параграф 4. Порядок предотвращения загрязнения сточными водами с судов

111. Конструкция судна, его оборудование, устройства и системы, предназначенные для предотвращения загрязнения моря неочищенными сточными водами с судна, должны соответствовать требованиям Приложения IV к МАРПОЛ.

112. Слив с судна сточных вод в портовые приемные сооружения производится по специально предназначенным для этой цели трубопроводам через стандартные сливные соединения.

113. Перед сливом сточных вод содержимое сборной цистерны подвергается предварительному перемешиванию (взрыхлению).

114. Перед сливом сточных вод в портовые приемные сооружения проверяется готовность системы.

115. В районах, где сброс сточных вод запрещен, запорная арматура трубопровода сброса сточных вод за борт пломбируется в закрытом состоянии, а средства автоматического запуска и остановки насосов, предназначенных для опорожнения сборных цистерн, переводится на ручной режим.

116. После окончания слива сточных вод сборная цистерна, сливные трубопроводы промываются забортной водой со сдачей ее в портовые приемные сооружения.

117. В морских портах в соответствии с подпунктом 7) Перечня обязательных услуг морского порта, предусматриваются портовые приемные сооружения для приема неочищенных сточных вод, достаточные для всех заходящих в порт судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

118. При получении от казахстанского судна извещения о случае несоответствия портовых приемных сооружений в иностранном порту требованиям Приложения IV к МАРПОЛ, уполномоченный орган информирует об указанном несоответствии Организацию.

Параграф 5. Порядок предотвращения загрязнения мусором с судов

119. Образующийся на судне мусор подлежит сбору в специально предназначенные для этого устройства (съёмные или встроенные). Данный мусор сохраняется до момента его сдачи в портовые приемные сооружения.

120. Для сбора мусора необходимо предусмотреть на судне отдельные маркированные емкости. В этих емкостях (банки, бочки, мешки, контейнеры, ведра) накапливаются отдельно:

- изделия из пластика (чистые, а также смешанные с не пластиковым мусором);
- пищевые отходы;
- другие виды мусора.

121. Места размещения съёмных устройств для сбора и хранения мусора определяются администрацией судна. Съёмные устройства размещаются вблизи от основных источников образования мусора и находятся в районе действия судовых грузоподъемных средств для обеспечения погрузки и выгрузки мусора.

122. После каждого опорожнения емкость для хранения мусора вымывается и промывочная вода сдается в портовые приемные сооружения.

123. Для обработки мусора суда могут оборудоваться инсинераторами, устройствами для прессования или измельчителями.

124. Измельчитель мусора должен обеспечивать его измельчение до частиц, величина которых не превышает 25 мм.

125. Прессованию может быть подвержена большая часть мусора, исключения составляют нераздробленный листовой пластик, фибра, картон, емкости для жидких и насыпных грузов и толстостенные металлические предметы. Из-за вероятности взрыва не прессуются герметизированные емкости.

126. Установка для сжигания мусора (инсинератор) одобряется Регистром судоходства или признанными иностранными классификационными обществами.

127. Используемые на судах инсинераторы предназначаются для сжигания мусора и нефтеотходов.

128. В целях снижения расхода топлива допускается одновременное сжигание мусора и нефтеотходов.

129. При сжигании нефтеотходов следует тщательно подготовить их, используя оборудование подготовки нефтеотходов для сжигания. При этом необходимо обратить внимание на содержание нефтепродуктов в нефтеотходах, не допуская снижение его ниже указанного в инструкции по эксплуатации.

130. При сжигании мусора не допускается загружать в инсинератор большое количество промасленной ветоши и пластика, так как это может привести к резкому повышению температуры в реакторе и повышенной дымности отходящих газов.

131. Зола, образующаяся при сжигании пластика, может содержать отходы тяжелых металлов, а также токсичные отходы. Такая зола сохраняется на борту и сдается в портовые приемные сооружения.

132. В зонах хранения мусора необходимо регулярно проводить контрольно-профилактические меры для предупреждения возникновения инфекций.

133. В морских портах предусматриваются портовые приемные сооружения для приема мусора, достаточные для удовлетворения потребностей всех заходящих в порт судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

134. Сдача мусора с судна производится в портовые приемные сооружения. Порт по предварительной заявке судна принимает мусор или обеспечивает прием загруженных съемных устройств и поставку на судно порожних, пригодных для сбора и хранения в них мусора в соответствии с подпунктом 7) Перечня обязательных услуг морского порта.

135. Если портовый причал или плавучий мусоросборщик не оборудован достаточными грузоподъемными средствами для приема и подачи устройств для

мусора, то судну необходимо выполнить эти операции своими грузоподъемными средствами.

136. Моющие средства или присадки, содержащиеся в воде для мойки грузовых трюмов, палуб и внешних поверхностей сдаются в портовые приемные сооружения.

137. При получении от казахстанского судна извещения о случае несоответствия портовых приемных сооружений в иностранном порту требованиям Приложения V к МАРПОЛ, уполномоченный орган информирует об указанном несоответствии Организацию.

138. На каждом судне общей длиной 12 м или более, а также на стационарных и плавучих платформах в хорошо видимых местах в районе провизионных кладовых, столовой, кают-компания, на ходовом мостике, главной палубе и других соответствующих местах вывешиваются плакаты размером 12,5×20 см, которые уведомляют экипаж и пассажиров о применимых требованиях по сбросу мусора.

Плакаты составляются на государственном и русском языках и при необходимости на английском языке.

139. На каждом судне валовой вместимостью 100 и более регистровых тонн и на каждом судне, на котором допускается перевозка 15 человек или более, а также на стационарных и плавучих платформах необходимо наличие плана управления ликвидацией мусора, выполняемого экипажем.

Указанный план предусматривает письменно оформленные процедуры сведения к минимуму, сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование имеющегося на судне оборудования. В нем также указываются лица, ответственные за выполнение плана.

140. План управления ликвидацией мусора, выполняемый экипажем, должен соответствовать руководству по разработке планов управления ликвидацией мусора, принятому Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.71(38) и составляться на рабочем языке экипажа.

141. Аварийная потеря или сброс орудий лова, которые представляют значительную угрозу для морской среды или судоходства, сообщаются капитаном судна государству, под флагом которого судно имеет право плавать, и, если потеря или сброс произошли в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежного государства, также этому прибрежному государству.