

В. С. Наумов,
д-р техн. наук, профессор,
ФБОУ ВПО «Волжская государственная
академия водного транспорта»

И. Б. Кочнева,
канд. техн. наук,
ФБОУ ВПО «Волжская государственная
академия водного транспорта»

ПЕРСПЕКТИВА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОЙ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

THE PROSPECT OF NORMATIVE LEGAL REGULATION OF SAFE SHIP RECYCLING

В статье рассмотрены существующие в настоящее время требования для обеспечения безопасной утилизации судов и представлены основные положения Правил безопасной утилизации судов, которые могут быть применены к судам, поднадзорным Российскому речному регистру.

In the article the existing requirements to ensure safe ship recycling and presents developed the basis of the Regulation of safe ship recycling, which can be applied to the ships, supervisor of the Russian river register.

Ключевые слова: утилизация судов, экологическая безопасность.
Key words: recycling of ships, ecological safety.

ПРОБЛЕМА безопасной утилизации судов становится достаточно актуальной, поскольку заканчивается установленный срок эксплуатации судов, не отвечающих новым международным конвенционным требованиям [1]. Большое значение в решении этой проблемы будет иметь нормативно-правовое обеспечение процессов утилизации судов, чем в настоящее время активно занимаются Международная морская организация (ИМО) и Международная организация труда (МОТ). Усилия международного сообщества по решению проблем демонтажа судов привели к принятию 15 мая 2009 г. Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов (далее — Конвенция) [2]. Конвенция включает в себя основные правовые механизмы для стран-участниц, а также правила для судов и предприятий по утилизации.

Кроме того, в настоящее время ИМО разработан комплекс добровольных руководящих принципов, дающих разъяснения, толкования, а также единые правила для технических вопросов, вытекающих из положений Конвенции:

— Руководство по разработке Учетной записи опасных материалов, принятое Резолюцией МЕРС. 197 (62), 2011 г.;

— Руководство по разработке плана утилизации судна, принятое Резолюцией МЕРС. 196 (62), 2011 г.;

— Руководство по безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятое Резолюцией МЕРС. 210 (63), 2012 г.;

— Руководство по предоставлению полномочий предприятиям по утилизации судов, принятое Резолюцией МЕРС. 211 (63), 2012 г.;

— Руководство по освидетельствованию и выдаче свидетельств судам под Гонконгской конвенцией, принятое Резолюцией МЕРС. 222 (64), 2012 г.

Основными элементами, лежащими в основе механизмов Конвенции, являются учетная запись опасных материалов (УЗОМ), международный сертификат на УЗОМ, план предприятия по

утилизации, разрешительный документ на проведение утилизации судна, план утилизации судна, международный сертификат о готовности к переработке.

Цели УЗОМ состоят в том, чтобы предоставить для судна определенную информацию о фактических опасных материалах на борту, чтобы защитить здоровье и обеспечить безопасность и предотвратить экологическое загрязнение на предприятиях по утилизации судов. Эта информация будет использоваться на предприятии по утилизации, чтобы решить, как управлять типами и количеством материалов, идентифицированных в УЗОМ.

Суда, которые будут отправлены на переработку, будут обязаны иметь УЗОМ, которая будет определенной для каждого судна. Приложение к Конвенции содержит также список опасных материалов, установка и использование которых запрещены или ограничены в верфях, судоремонтных заводах и судах государств, подписавших Конвенцию. Суда будут обязаны пройти начальный осмотр, чтобы проверить УЗОМ, дополнительные осмотры во время эксплуатации судна и конечный осмотр до утилизации.

Страны-участники Конвенции обязаны обеспечивать, чтобы действующие под их юрисдикцией предприятия по утилизации судов имели разрешение в соответствии с положениями приложения к Конвенции (ст. 6).

Суда могут быть демонтированы только на предприятиях по утилизации судов, которые:

- а) имеют разрешение в соответствии с Конвенцией;
- б) полностью уполномочены осуществлять все виды деятельности по утилизации судов, указанные в плане утилизации судна.

Направляемое на утилизацию судно должно быть сертифицировано как готовое к утилизации компетентным органом государства флага, прежде чем может проводиться какая-либо деятельность по утилизации (положение 8.6).

Имеющие разрешения на утилизацию судов предприятия обязаны подготовить план предприятия по утилизации судна (положение 18) и принять и осуществлять соответствующие процедуры и планы по предупреждению таких опасных ситуаций, как взрывы и пожары или аварии, разливы и выбросы, которые могут причинить ущерб здоровью людей и/или окружающей среде (положение 19). Эти положения также распространяются на безопасное и экологически рациональное использование опасных материалов (положение 20); обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них (положение 21); обеспечение безопасности и профессиональной подготовки работников (положение 22); отчетность о несчастных случаях, авариях, профессиональных заболеваниях и хронических последствиях работ по утилизации судов (положение 23).

Прежде чем осуществлять любые работы по утилизации, предприятия по утилизации судов должны подготовить план утилизации для соответствующего судна (положение 9.1), который должен содержать информацию, в частности, о создании безопасных условий для прибытия судна на предприятие и выполнения работ при горячей обработке, характере и количестве материалов, указанных в перечне опасных материалов, которые соответствующее предприятие может переработать безопасным для окружающей среды образом, а также о том, как будет производиться утилизация.

Конвенция вступит в силу через 24 месяца после того, как 15 государств, представляющих собой 40 % мирового торгового флота по валовой вместимости, либо подпишут ее без оговорок в отношении ратификации, принятия или одобрения, либо передадут Генеральному секретарю документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении. Общий максимальный годовой объем утилизации судов этих государств должен в течение десяти предшествующих лет составлять не менее 3 % от общей валовой вместимости их торговых флотов (ст. 17).

С 1 января 2014 г. начали действовать новые правила Европейского Союза (ЕС) по утилизации судов. Требования правил в основном приведены в соответствии с Гонконгской конвенцией ИМО по утилизации судов.

Согласно новым правилам на борту судна должна быть УЗОМ и сертификат на нее, а также будет составлен лист предприятий, на которых владельцы европейских судов смогут проводить утилизацию судов. В свою очередь судовладельцы должны будут заранее предоставлять списки

судов, отправляемых на переработку, с тем, чтобы сделать более легким процесс выявления нелегальной утилизации.

Анализ других источников, касающихся проблемы утилизации судов, показал, что на сегодняшний день требования к судовым конструкциям, механизмам, устройствам и системам, обеспечивающие безопасность разделки судов, в правилах российских и иностранных классификационных обществ отсутствуют или находятся в стадии разработки.

Отсутствие таких требований и разработанных на их основе правил, равно как проектирование и постройка судов без учета необходимости их утилизации в дальнейшем и связанных с этим процедур, создают дополнительные технические сложности, а также риски для окружающей среды и производственного персонала.

В соответствии с рекомендациями Резолюции A.962(23) «Руководство ИМО по разделке судов» и Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов государства, в которых производится утилизация судов, должны определить компетентные органы, которые будут выполнять функцию по наблюдению и контролю в области безопасной утилизации судов. В Российской Федерации для достижения целей безопасной утилизации судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания таким компетентным органом может являться Российский речной регистр (далее — РРР). При выполнении этой функции РРР в результате освидетельствования новых и эксплуатирующихся судов может выдавать судовладельцам документ, подтверждающий безопасность утилизации судна, предъявлять требования при подготовке к утилизации судна, при этом предприятие по утилизации должно иметь Свидетельство о признании РРР на выполнение этих работ.

Таким образом, для сведения к минимуму негативного воздействия на человека и окружающую среду процесса утилизации судна в Правила РРР могут быть включены Правила безопасной утилизации судов.

Правила безопасной утилизации судов (далее — Правила), по нашему мнению, должны включать:

— конкретные указания и требования к судовым конструкциям, механизмам, устройствам и системам, выполнение которых в проектах новых судов будет способствовать безопасной для окружающей среды и производственного персонала разделке этих судов в будущем, после их списания из состава флота;

— указания по оформлению и ведению УЗОМ;

— указания по разработке проекта утилизации судна и подготовки его к утилизации;

— требования к предприятиям по разделке судов;

— приложения, содержащие рекомендуемую форму «Учетной записи опасных материалов», «Элементы, которые должны быть перечислены в учетной записи опасных материалов», «Рекомендации по безопасному входу в закрытые помещения на разделяемых судах», рекомендуемую форму разрешения на вход в закрытое помещение на судах, декларации материалов, образец титульной страницы плана утилизации судна и «Принципы проведения огневых работ на разделяемых судах всех типов».

Правила распространяются на проектируемые и строящиеся суда и исключают или сводят к минимуму негативное воздействие на человека и окружающую среду процесса разделки судна после выработки им ресурса и исключения из списков флота.

Правила в полном объеме должны распространяться на новые и существующие модернизируемые и переоборудуемые суда внутреннего и смешанного (река–море) плавания с классом Речного регистра.

Для достижения целей сведения к минимуму негативного воздействия на человека и окружающую среду процесса разделки судна после выработки им ресурса и исключения из списков флота ключевое значение имеет УЗОМ.

На судне должна быть УЗОМ, содержащая информацию о вредных материалах, имеющихся на судне. Для новых судов УЗОМ должна разрабатываться на стадии проектирования и строи-

тельства. Для существующих судов — судовладельцем (с привлечением организации, имеющей свидетельство о признании Регистра на такого рода деятельность).

УЗОМ должна сопровождать судно в течение всего срока эксплуатации и предоставляться вместе с судном на предприятие по разделке.

УЗОМ судна должна содержать следующие данные:

1) сведения о судне:

- название государства, под флагом которого оно имеет право плавания;
- дата регистрации судна в этом государстве;
- дата прекращения регистрации в этом государстве;
- опознавательный номер судна;
- номер корпуса при поставке построенного корпуса;
- название и тип судна;
- порт регистрации;
- судовладелец и его юридический адрес;
- все классификационные общества, выдавшие свидетельства на класс;
- главные размерения судна (длина наибольшая, ширина и высота борта, масса порожнем);
- название завода-строителя и его адрес.

2) УЗОМ с указанием местоположения и приблизительного количества (объема) каждого материала на судне, классифицированных по следующим признакам:

- Часть I: Опасные материалы, содержащиеся в конструкции и оборудовании судна;
- Часть II: Отходы, произведенные в ходе эксплуатации;
- Часть III: Судовые запасы.
- Часть I разрабатывается:

- а) для новых судов — на стадии проектирования и строительства и передается судовладельцу;
- б) для существующих судов — судовладельцем.

Части II и III заполняются судовладельцем до перехода судна на предприятие по разделке.

УЗОМ на судне разрабатывается в соответствии с типовой формой.

Кроме УЗОМ, важным документом, обеспечивающим безопасность утилизации судна, является План утилизации, который должен быть разработан и согласован с Речным регистром.

План утилизации должен разрабатываться с учетом потенциальных опасностей, которые могут возникнуть в ходе разделки и требований действующего законодательства и международных конвенций по обращению с потенциально вредными материалами и отходами, образующимися в процессе разделки судов.

План утилизации должен составляться с учетом УЗОМ, сведений о судовом оборудовании, количестве и относительной опасности потенциальных загрязнителей окружающей среды, а также действующих требований по обеспечению безопасности производственного персонала.

План утилизации должен предусматривать:

- оформление документации на передачу судна от судовладельца предприятию по разделке;
- разработку документации по судну, связанной с обеспечением его плавучести и остойчивости (при необходимости) для выполнения ремонтно-восстановительных работ, необходимых для транспортировки судна к месту разделки и т. д.;
- разработку проекта полигона по разделке (с учетом индивидуальных особенностей разделяемого судна);
- разработку проектов работ по изготовлению склизов, мест для обсушки, устройства коммуникаций и т. д. (с учетом индивидуальных особенностей разделяемого судна);
- разработку мероприятий по обеспечению экологической безопасности и безопасности для персонала при выполнении работ по разделке судна, в том числе в случае возникновения чрезвычайных ситуаций;
- разработку принципиального технологического процесса разделки судна, в том числе схемы разбивки корпуса и надстроек на разделяемые элементы;

- разработку маршрутной и операционной документации разделки или типовых технологических процессов разделки;
- определение видов и расчет объемов материалов, потенциально пригодных для переработки, а также не утилизируемых материалов (сепарация);
- разработку маршрутной и операционной документации на захоронение не утилизируемых отходов.

До подписания контракта на разделку должно быть оценено техническое состояние судна (при необходимости с привлечением компетентных органов). При обнаружении состояния, угрожающего безопасности и здоровью персонала на предприятии по разделке, такое состояние должно быть либо исправлено судовладельцем, насколько это возможно, либо о таком состоянии судна судовладелец должен сообщить на предприятие по разделке для принятия соответствующих мер безопасности.

Имеющиеся на судне потенциально вредные материалы, которые не могут быть безопасно удалены с судна и переработаны предприятием по разделке, судовладелец удаляет самостоятельно, с соблюдением действующего законодательства и международных конвенций или сводит к минимуму по количеству и местам расположения и информирует предприятие по разделке для принятия необходимых мер безопасности.

До начала постройки нового судна Речному регистру представляется на рассмотрение проектная документация (чертеж разбивки корпуса на разделяемые элементы, план второго дна, схемы осушки корпуса и трубопроводов общесудовых систем, схемы маркировки кабелей и др.) и УЗОМ.

До начала разделки существующего судна Речному регистру представляется на рассмотрение следующая документация:

- акт внеочередного освидетельствования судна на разовый переход до предприятия по разделке;
- документ согласования с предприятием по разделке докового веса предназначенного к разделке судна;
- УЗОМ;
- удостоверение о взрывобезопасности судовых помещений;
- проектная документация (план утилизации судна, теоретический чертеж, конструктивный чертеж, чертежи продольного и поперечного сечений, чертеж разбивки корпуса на секции и блоки, чертеж разбивки корпуса на разделяемые элементы, план второго дна, схемы осушки корпуса и трубопроводов судовых систем, схемы маркировки кабелей и др.);
- гарантийные обязательства по обеспечению плавучести с указанием срока обеспечения плавучести;
- акты анализа проб воздуха в топливных танках и других судовых помещениях.

Для обеспечения безопасности при утилизации судна на предприятии по разделке должны предусматриваться меры по контролю таких предприятий (по рекомендации международных документов).

Данную функцию может взять на себя РРР, установив необходимость получать свидетельство о признании организаций, занимающихся утилизацией судов.

Для получения Свидетельства о признании РРР предприятие по разделке должно располагать всеми возможностями для безопасной утилизации судов в соответствии с действующим законодательством и международными конвенциями.

Свидетельство о признании РРР подтверждает полномочия предприятия по безопасной разделке судов определенных типов, классов и размеров. При этом предприятие по разделке должно:

- располагать возможностями для самостоятельной или с привлечением проектных организаций разработки проекта разделки судов, удаления с них и надлежащей переработки любых потенциально вредных материалов;

- иметь возможности для разделки судов разными методами;
- обеспечить возможность контроля за разделкой судов со стороны компетентных органов.

Для подтверждения соответствия судна Правилам безопасной утилизации судов РРР необходимо выдавать подтверждающий документ — Свидетельство о соответствии Правилам безопасной утилизации судов при первоначальном, классификационном и внеочередном освидетельствовании при снятии с учета судов, имеющих действующие документы Речного регистра (рис. 1).

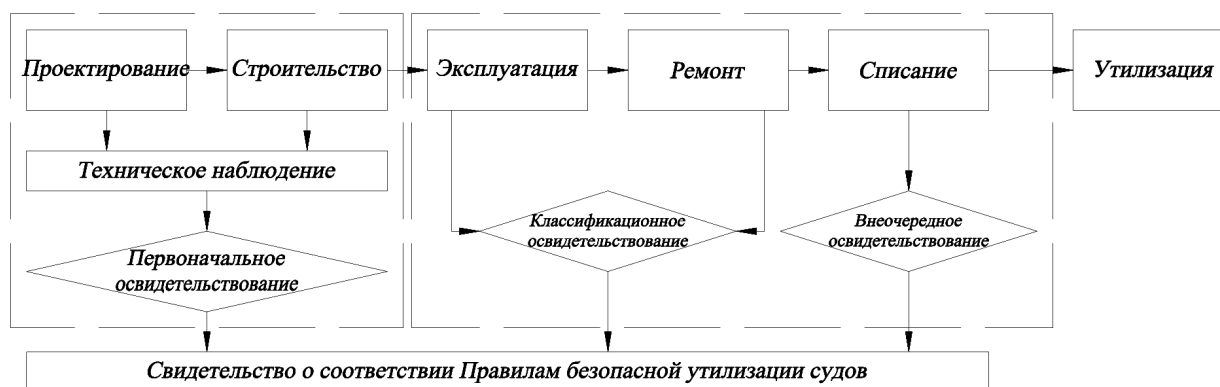


Рис. 1. Виды освидетельствований судов

Очевидно, что введение Правил безопасной утилизации судов в состав Правил РРР потребует определенных усилий от владельцев судов и производственных предприятий водного транспорта. Но в настоящее время уже назрела необходимость принятия норм, регулирующих вопросы безопасной утилизации судов. Наличие УЗОМ на каждом судне и подготовка Плана утилизации судна — главные правила, которые судовладельцы должны будут обязательно соблюдать.

Список литературы

1. Руководство ИМО по разделке судов: Резолюция А.962(23) ИМО. — СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2004. — 136 с.
2. Гредасова И. Б. Анализ требований безопасности при утилизации судов / И. Б. Гредасова // Журнал Университета водных коммуникаций. — 2012. — Вып. 3.