

ПРИНЦИП РАЗГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ЕГО ПРИМЕНЕНИЕ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

С.В. Маценко канд. техн. наук
Т.А. Волкова

Безопасность эксплуатации объектов транспортного комплекса регулируется рядом законодательных и нормативных актов Российской Федерации, которые, однако, в достаточной мере не учитывают особенностей имущественных взаимоотношений между предприятиями, эксплуатирующими такие объекты на морском транспорте. Эти особенности обусловлены действием норм международного морского права и международных конвенций в отношении прибрежных государств в области обеспечения безопасности мореплавания и возникающих при этих отношениях механизмов разграничения ответственности. Тема разграничения ответственности участников транспортного процесса за эксплуатацию береговых сооружений и транспортных средств (прежде всего, судов) и ее отражение в вопросах обеспечения безопасности такой эксплуатации нуждается в более подробном рассмотрении по следующим направлениям.

В соответствии с п. 6 ст. 3 Федерального закона РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществляющие эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании, именуется владельцами объектов инфраструктуры морского порта. В соответствии с п. 1 ст. 16 того же закона, субъекты инфраструктуры морского порта обязаны осуществлять эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта согласно требованиям обеспечения промышленной безопасности, экологической безопасности, пожарной безопасности и требованиям технических регламентов.

Рассмотрим термин «безопасность» с нормативно-правовой точки зрения. В соответствии со ст. 2 Федерального закона РФ от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», безопасность – это состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений. Таким образом, владельцы объектов инфраструктуры морского порта должны осуществлять эксплуатацию этих объектов таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность возникновения вреда жизни людей и имуществу всех форм собственности на территории и акватории морского порта. При этом выделяются отдельные направления решения указанной задачи: промышленное, экологическое, пожарное, техническое и т.д. Однако, остается неизменным общий принцип: предприятию необходимо обеспечить безопасность тех объектов, которые оно эксплуатирует. Это подтверждается также и другими нормативными актами федерального уровня.

Так, например, в соответствии с п. 1 ст. 4 Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством Российской Федерации. Здесь, в отличие от вышеуказанного определения, безопасность рассматривается как «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз» согласно ст. 1 Закона РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности».

В соответствии со ст. 6, 9 и 10 Федерального закона РФ от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», п. 2 Правил организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации (утв. постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2002 г. № 240), предприятие в полном объеме несет ответственность за обеспечение безопасности исключительно на принадлежащих ему на праве собственности и/или эксплуатируемых им опасных производственных объектах. Например, нефтяной терминал, находящийся в морском порту Российской Федерации, несет ответственность за безопасность эксплуатации причалов, технологических трубопроводов, стендеров, резервуаров, дренажных емкостей и других эксплуатируемых им опасных производственных объектов.

Понятие экологической безопасности определено в ст. 1 Федерального закона РФ от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды». Здесь же в ст. 39 приводятся требования в области охраны

окружающей среды при эксплуатации и выводе из эксплуатации зданий, строений, сооружений и иных объектов, а в ст. 45 – требования в области охраны окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств. Согласно указанным статьям, ответственность за негативное воздействие на окружающую среду несут юридические и физические лица, осуществляющие эксплуатацию зданий, строений, сооружений и транспортных средств. Эти же лица осуществляют связанные с этим организационные и технические мероприятия по снижению негативного воздействия, а также несут административную и уголовную ответственность за несоблюдение установленных природоохранных норм.

Федеральный закон РФ от 4 мая 1999 г. № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» аналогично, устанавливает в ст. 21 и 22, что ответственность за инвентаризацию выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферном воздухе, нормирование и постановку на государственный учет источников выбросов, проведение других мероприятий лежит на юридических лицах, имеющих такие источники. Кроме того, в ст. 30 к таким юридическим лицам предъявляется ряд организационных требований, направленных на снижение загрязнения атмосферного воздуха, обусловленного эксплуатацией принадлежащих им стационарных источников выбросов, а также транспортных и иных передвижных средств и установок. В соответствии с п. 11 ст. 1 Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», суда являются транспортными средствами.

Понятие пожарной безопасности рассматривается в ст. 1 Федерального закона РФ от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности». Согласно ст. 37 этого закона, руководители организаций осуществляют непосредственное руководство системой пожарной безопасности в пределах своей компетенции на подведомственных объектах и несут персональную ответственность за соблюдение требований пожарной безопасности.

В соответствии со ст. 13 главы II Федерального закона РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее – КТМ РФ), правами собственности на судно обладает исключительно собственник судна. Передача судна в управление другим лицам по усмотрению собственника судна допускается при наличии соответствующего договора и государственной регистрации такой передачи. Вследствие отсутствия подобных договоров между собственником судна и нефтяным терминалом, суда, находящиеся у причала нефтяного терминала, не являются объектами его собственности или эксплуатации. В соответствии со ст. 8 главы I КТМ РФ, лицо, от имени которого эксплуатируется судно, является его судовладельцем, который и несет ответственность за обеспечение безопасной эксплуатации судна.

В ходе эксплуатации объектов морского и речного транспорта, зачастую имеет место работа объектов, эксплуатируемых различными организациями, в составе единого технологического процесса, например:

- перекачка нефтепродуктов с нефтебазы, эксплуатируемой организацией № 1 на нефтяной терминал, эксплуатируемый организацией № 2;
- перекачка нефтепродуктов с нефтяного терминала, эксплуатируемого организацией № 2 на танкер, эксплуатируемый организацией № 3;
- перекачка нефтепродуктов с танкера, эксплуатируемого организацией № 3 на танкер, эксплуатируемый организацией № 4.

При этом работа объектов в составе единого технологического процесса не может привести и не приводит к перераспределению ответственности за безопасность эксплуатации объектов между организациями №№ 1, 2, 3 и 4. Например, предприятия портового комплекса осуществляют деятельность по погрузке и выгрузке нефтеналивных судов (танкеров) у причалов. Однако, даже при нахождении танкера у причала предприятия в пришвартованном и пришлангованном состоянии и даже при выполнении грузовых операций в составе единого технологического комплекса, танкер не становится объектом, который эксплуатирует эксплуатирующее причал предприятие, а ответственность за обеспечение безопасности эксплуатации танкера на это предприятие никоим образом не переносится. За риски, вызванные эксплуатацией судов, всегда несут ответственность судовладельцы этих судов. За риски, вызванные эксплуатацией нефтяного терминала, всегда несет ответственность владелец нефтяного терминала (термин «владелец» применен в редакции п. 6 ст. 4 Федерального закона РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ). Особо отметим, что речь здесь идет исключительно о разграничении имущественных прав и вытекающих из них обязанностей владельцев. Это не означает, что при возникновении аварии на танкере терминал не должен оказывать помощи экипажу в спасении судна. Взаимодействие судна и терминала при авариях регламентируется другими нормативными документами.

Таким образом, организации и предприятия независимо от форм собственности и вида деятельности на территории Российской Федерации обязаны обеспечивать в полном объеме безопасность своей деятельности, что выражается в обеспечении безопасности эксплуатации объектов, принадлежащих им на праве собственности либо эксплуатируемых на иных законных основаниях. С точки зрения авторов статьи,

настоящий вопрос разграничения ответственности между субъектами транспортного комплекса слабо освещен в нормативно-правовой базе, что приводит к появлению необоснованных замечаний со стороны контролирующих и надзорных органов, перерасходу ресурсов предприятия на обеспечение безопасности сторонних объектов и транспортных средств, взиманию платы за загрязнение окружающей среды с объектов сторонних организаций, дублированию управленческих функций при возникновении чрезвычайных ситуаций на объектах транспортного комплекса, другим неблагоприятным последствиям.

В связи с отсутствием четкого определения настоящего основополагающего принципа, авторами настоящей статьи он предложен к применению как **принцип разграничения ответственности за безопасность эксплуатации между субъектами транспортной инфраструктуры**, который можно обозначить кратко следующей формулировкой: **КАЖДЫЙ ОТВЕЧАЕТ ТОЛЬКО ЗА СВОИ ОБЪЕКТЫ**.

Рассмотрим применение принципа разграничения ответственности при обеспечении безопасности эксплуатации объектов транспортного комплекса. С точки зрения деятельности, связанной с эксплуатацией объектов транспортного комплекса, мероприятия по исключению недопустимого риска выражаются в обеспечении выполнения требований по промышленной безопасности (см. Федеральный закон РФ от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»), безопасности мореплавания (см. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, требования КТМ РФ, Федерального закона РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» и других нормативных документов), предотвращению загрязнения окружающей среды. В числе нормативных требований обеспечения безопасности имеются следующие:

- заключать договор страхования риска гражданской ответственности за причинение вреда при эксплуатации объекта;
- осуществлять мероприятия по локализации и ликвидации последствий аварий на опасном производственном объекте, оказывать содействие государственным органам в расследовании причин аварии;
- вести учет аварий и инцидентов на опасном производственном объекте;
- планировать (разрабатывать план ликвидации аварийных ситуаций – ПЛАС и план по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов – ППЛРН) и осуществлять мероприятия по локализации и ликвидации последствий аварий на объекте;
- заключать с профессиональными аварийно-спасательными службами или с профессиональными аварийно-спасательными формированиями договоры на обслуживание, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, создавать собственные профессиональные аварийно-спасательные службы или профессиональные аварийно-спасательные формирования, а также нештатные аварийно-спасательные формирования из числа работников;
- иметь резервы финансовых средств и материальных ресурсов для локализации и ликвидации последствий аварий на объектах в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- осуществлять мероприятия по обеспечению пожарной безопасности на подведомственных объектах;
- осуществлять учет и инвентаризацию выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух с объектов, разрабатывать проект нормирования таких выбросов.

Требования к содержанию проекта инвентаризации выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух (далее – ПИВ) и проекта нормирования таких выбросов (далее – ПНВ) приводятся в ряде нормативных документов РФ, однако, в соответствии с установленным выше принципом разграничения ответственности, в ПИВ и ПНВ субъекта транспортной инфраструктуры должны быть учтены выбросы со всех объектов транспортной инфраструктуры, которые принадлежат ему на праве собственности либо эксплуатируются на других законных основаниях. Включение в проекты объектов сторонних организаций неправомерно, так как является нарушением принципа разграничения ответственности и всех связанных с этим принципом международных и национальных нормативных документов. Например, неправомерно требование ряда государственных организаций о включении в ПИВ морских нефтяных терминалов выбросов с иностранных танкеров. Нахождение танкера у причала терминала не влечет за собой передачу терминалу ответственности за обеспечение экологической безопасности танкера. Даже при выполнении грузовых операций у причала терминала танкер не становится собственностью терминала и не становится транспортным средством, эксплуатируемым терминалом. Мероприятия по предотвращению загрязнения окружающей среды с танкера должны выполняться его судовладельцем.

Следует отметить, что предотвращение загрязнения окружающей среды с судов регламентируется Международной конвенцией по предотвращению загрязнения морской окружающей среды 1973 г. с

обязательными приложениями 1978 г. (далее – МК МАРПОЛ 73/78). Так, например, приложение 6 к МК МАРПОЛ 73/78 регламентирует вопросы загрязнения воздушной среды с судов. В соответствии с требованиями [6], судовладелец обязан проходить ежегодное освидетельствование всех судовых механизмов на соответствие выбросов требованиям Правил предотвращения загрязнения воздушной среды с судов. Документом, подтверждающим такое соответствие является International Air Pollution Certificate, выдаваемый классификационным обществом, осуществляющим государственный надзор над эксплуатацией данного судна. Наличие такого свидетельства на борту судна проверяется инспекторами государственного экологического контроля ФГУ «АМП» при входе судна в морской порт РФ. Даже при полном соответствии судна требованиям Приложения 6 к МК МАРПОЛ 73/78, при нахождении в морском порту оно может загрязнять атмосферный воздух из неучтенных источников. Так, например, международные нормативные документы не учитывают загрязнение воздуха парами нефти и нефтепродуктов при погрузке танкеров, испарениями из грузовых трюмов при погрузке опасных грузов и др. Однако, такая нормативная неурегулированность не может переносить и не переносит ответственность за загрязнение атмосферного воздуха с судов на предприятие, эксплуатирующее причал. В соответствии с п. 2 ст. 30 Федерального закона РФ от 4 мая 1999 г. № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха», ответственность за нормирование и соблюдение норм выбросов с судов всегда лежит на судовладельце.

Планирование мероприятий по предупреждению и ликвидации аварий на эксплуатируемых объектах также является неотъемлемой частью процесса по обеспечению безопасности эксплуатации этих объектов. Следовательно, ответственность за планирование, материальное и ресурсное обеспечение мероприятий по ликвидации аварий на объектах транспортного комплекса (в ред. Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») лежит на субъектах транспортной инфраструктуры, то есть на владельцах этих объектов и судовладельцах. Это подтверждается также требованиями к организациям в ст. 14 (д) Федерального закона РФ от 21 декабря 1994 года № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», где указано, что предприятия обязаны обеспечивать организацию и проведение аварийно-спасательных и других неотложных работ на подведомственных объектах производственного и социального назначения и на прилегающих к ним территориях в соответствии с планами предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Особенности применения принципа разграничения ответственности при планировании и осуществлении мероприятий по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов подробно рассмотрены в работе [1] и применены на практике в работе [5].

Рассмотрим отдельно вопросы обеспечения пожарной безопасности судна в морском порту. В соответствии с требованиями Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (далее – ISGOTT), при возникновении пожара на танкере при выполнении грузовых операций, терминал обязан незамедлительно приступить к тушению возгорания на судне, взаимодействуя при этом с капитаном судна. Это требование означает, что в зоне своей эксплуатационной ответственности организации обязаны осуществлять аварийное реагирование даже при авариях на объектах, которые им не принадлежат и ими не эксплуатируются. Однако, это не влечет перераспределения ответственности сторон за обеспечение безопасности эксплуатируемых объектов, так как применение настоящего требования в таком контексте также противоречит принципу разделения ответственности. Таким образом, при пожарах на танкере у причала нефтяного терминала последний обязан применять все имеющиеся у него силы и средства для тушения возгорания на танкере, однако это никоим образом не перемещает на терминал ответственность за финансовое и материально-техническое обеспечение пожарной безопасности танкера. Такая ответственность всегда лежит на судовладельце. Поэтому требования со стороны ряда государственных органов обеспечения ресурсами по борьбе с пожарами на судах за счет нефтяных терминалов, принимающих эти суда, неправомерны.

Дополнительно, на морском и речном транспорте имеются некоторые существенные особенности правового регулирования вопросов, связанных с эксплуатацией судов. В соответствии с п. 1.1 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации (утв. приказом Минтранса России от 17 декабря 2007 г. № 189), при входе российских и иностранных судов в морские порты Российской Федерации они оплачивают портовые сборы за услуги по использованию инфраструктуры, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морских портах (перегрузочных комплексах). Вследствие возникающих при этом отношений, Российская Федерация в лице ФГУ «Администрация морского порта» и территориального филиала ФГУП «Росморпорт» берет на себя обязательства перед судовладельцем обеспечить безопасность нахождения судна в морском порту, а судовладелец оплачивает стоимость данных услуг в федеральный бюджет. Следовательно, указанные государственные организации Федерального агентства морского и

речного транспорта Минтранса России берут на себя, в числе прочего, обязательства перед судовладельцем по планированию мероприятий по ликвидации аварий судна при его нахождении в морском порту РФ.

Взаимоотношения между ФГУ «АМП», ФГУП «Бассейновые аварийно-спасательные управления» и ФГУП «Управления аварийно-спасательных и подводно-технических работ» (далее – ФГУП «БАСУ/АСПТР»), ФГУ «Госморспасслужба России» и другими ведомственными структурами Росморречфлота, ответственными за поиск и спасение людей, а также оказание помощи терпящим бедствие судам, определяются Положением об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте (утв. приказом Минтранса России от 7 июня 1999 г. № 32), в соответствии с которым чрезвычайные ситуации на судах в территориальном море РФ ликвидируются и обеспечиваются за счет государственных аварийно-спасательных служб ФГУП «БАСУ/АСПТР» и выходят, таким образом, за рамки ответственности стивидорных компаний, обслуживающих эти суда в морских портах. Предложения по формированию на основе указанного положения специальной функциональной подсистемы по ликвидации морских аварий в рамках Единой государственной системы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций сформулированы в работе [2].

Таким образом, мероприятия по обеспечению безопасности нахождения судов в морских портах реализуются Российской Федерацией за счет судовладельца в полном объеме всеми необходимыми материально-техническими и финансовыми ресурсами, органами управления и координации. Справедливости ради необходимо отметить, что действующий перечень портовых сборов не учитывает всего спектра мероприятий, необходимых для обеспечения безопасности судна. Действительно, в настоящее время отсутствует отдельный сбор, направляемый на обеспечение силами и средствами для тушения пожаров и ликвидации других чрезвычайных ситуаций, которые могут произойти с судном при нахождении в морском порту. Однако, такая нормативная неурегулированность не может переносить и не переносит ответственность за ликвидацию чрезвычайных ситуаций (в том числе пожаров) с судов на предприятие, эксплуатирующее причал. Такая ответственность всегда лежит на судовладельце. Попытки решить проблемы судовладельца за счет морского терминала нарушают не только принцип разделения ответственности, но и не соответствуют природе договорных отношения между сторонами. Нельзя требовать повторного обеспечения того, что уже обеспечено и за что уже заплатил судовладелец.

В случае возникновения пожара на судне процедура последующей компенсации ущерба от аварии регламентируется следующими нормативными документами [3, 4].

1. Конвенция ОВВ – Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.
2. КТМ РФ – Федеральный закон РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

Так, в соответствии с п. 1 ст. 316 главы XVIII КТМ РФ, собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несет ответственность за любой ущерб от загрязнения, причиненный судном в результате инцидента. В случае возникновения форс-мажорных обстоятельств, а также в случае, если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения полностью или частично причинен умышленно или по грубой неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

Кроме того, вышеуказанными документами предусмотрено обязательное страхование судовладельцем гражданской ответственности за ущерб третьим лицам от аварий судна в иностранных портах и территориальных водах третьих стран. Регламентируется процедура страхования и форма страхового полиса, обязательного для каждого судна, перевозящего опасные грузы. Оригинал страхового полиса должен находиться на борту судна и обязателен для предъявления инспекторам портового надзора. Вход судна, не имеющего страхового свидетельства P&I клуба, в морские порты Российской Федерации запрещен. Таким образом, все суда, находящиеся в морских портах Российской Федерации, имеют финансовое обеспечение гражданской ответственности судовладельца за ущерб от возможных аварий. Процедура взыскания с судовладельца суммы ущерба в случае аварии судна также определена в указанных международных конвенциях и производится в судебном порядке.

В соответствии с вышеизложенным, при разработке технологической документации по обеспечению безопасной эксплуатации подведомственных объектов на предприятиях транспортной инфраструктуры необходимо в обязательном порядке приводить нормативно-правовое обоснование вывода за рамки плана материально-ресурсного и финансового обеспечения мероприятий по обеспечению безопасности судов.

Выводы по результатам настоящей статьи.

1. Планирование, материально-техническое и финансовое обеспечение мероприятий по обеспечению пожарной, экологической, транспортной, навигационной и иной безопасности на объектах транспортного

комплекса (в ред. Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») должны осуществляться организациями, эксплуатирующими эти объекты.

2. Проведение мероприятий по обеспечению безопасности эксплуатации должно осуществляться с обязательным соблюдением принципа разграничения ответственности организаций за эксплуатируемые ими объекты транспортного комплекса.

3. Несение готовности по ликвидации аварий судов в морских портах, материально-техническое, финансовое и организационное обеспечение мероприятий по ликвидации аварий судов осуществляется ведомственными органами управления и координации и аварийно-спасательными службами Минтранса России за счет судовладельцев.

4. При разработке ПЛАС и ППЛРН предприятий транспортного комплекса необходимо предусматривать порядок взаимодействия между государственными аварийно-спасательными службами, координирующими органами и органами управления ведомственных и территориальных подсистем РСЧС.

Литература

1. Маценко С.В., Бердников В.С. Особенности нормативно-правового регулирования аварийно-спасательного обеспечения морских портов Российской Федерации. Опубликовано на официальном сайте ФГОУ ВПО «МГА имени адмирала Ф.Ф.Ушакова» <http://www.nisma.ru/rcenter/CRIMACE/page.php?63> .

2. Маценко С.В., Маценко И.В. Концепция функциональной подсистемы РСЧС по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в море на судах и объектах независимо от их ведомственной и национальной принадлежности. Опубликовано на официальном сайте ФГОУ ВПО «МГА имени адмирала Ф.Ф.Ушакова» <http://www.nisma.ru/rcenter/CRIMACE/page.php?63> .

3. Загрязнение моря нефтью и химикалиями: гражданская ответственность и компенсация ущерба (Сборник Конвенций ИМО): СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2005. – 482 с.

4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

5. План по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морском порту Новороссийск. Разработан ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск». Введен в действие в 2006 г.

6. МК МАРПОЛ 73/78 – Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской окружающей среды 1973 года, измененная Протоколом 1978 года. Сводное издание 2002 года с поправками. – Лондон: ИМО, 2003. – 603 с.