Вопросы 22-25 БЖД.

1. Работа с судовыми якорями. Выполнение работ на высоте и за бортом судна.

Работа с судовыми якорями.

Руководит работами с якорями боцман.

Отдача, подъем якорей, снятие и наложение стопоров на якорь-цепь, её вытравливание и

выборке должна производиться по команде с мостика.

Перед началом работ по отдаче и подъему якорей боцман должен:

• П • Проверить исправность якорного устройства;

• Перед отдачей винтовых и цепных стопоров, а также разобщением звездочки

корного механизма проверить крепление ленточного тормоза;

• Удалить людей из опасной зоны между брашпилем и клюзом;

• Работы по очистке якоря и якорь-цепи должны производиться под руководством

таршего помощника капитана.

Для производства этих работ необходимо выставить наблюдающего, который

олжен находиться в безопасном месте и следить за положением якоря и якорь-цепи. Все аботы надо вести с беседки.

Запрещается работать якорным механизмом во время производства забортных

работ по очистке якоря. Якорный механизм разрешается пускать вход после выхода на палубу людей, работающих за бортом. Работать с якорь-цепью нужно при помощи крючьев.

1.40 Работы на высоте и за бортом судна.

В её судовые работы, выполняемые на расстоянии 1,3м и более от палубы, настила,

поверхности воды и т.п. относятся к работам на высоте. Производство этих работ организует старший помощник и старший механик каждый по своему заведованию.

К самостоятельной работе на высоте допускаются члены экипажа, которые в

соответствии с Уставом службы должны принимать участие в техническом обслуживании и ремонте судового оборудования, имеющие квалификацию не ниже 1-го класса и опыт

работы на судах не менее 1-го года. Другие члены экипажа допускаются к таким работам после пребывания на судах в течение 1 года и только в сопровождении и под наблюдением

лиц, имеющих опыт самостоятельной работы на высоте.

Члены экипажа служб быта, пассажирской, медико-санитарной к работам на

высоте не допускаются.

Во время хода судна работы на высоте разрешаются при условии принятия мер

предосторожности в зависимости от конкретных условий плавания.

Работы за бортом разрешается проводить с беседок, люлек, плотов, рабочих

шлюпок, а при ремонтных работах на СРЗ также и с плавучих рештований и лесов.

Устройства, предназначенные для производства работ на высоте, необходимо

всмотреть руководителю работ совместно с членами экипажа, которые будут их использовать.

Спуск и подъем плота, рабочей шлюпки следует производить без нахождения в

них людей. Руководство работами с плота и рабочей шлюпки возлагается на боцмана или тругое лицо командного состава.

Производство забортных работ между бортами двух стоящих лагом судов или

лежду бортом и причалом запрещается.

До подготовки плота или рабочей шлюпки к спуску руководитель работ должен інформировать вахтенного помощника капитана и вахтенного механика о предстоящих аботах за бортом.

Вахтенных помощник (руководитель работ) должен обеспечивать непрерывное аблюдение за состоянием погоды и окружающей обстановкой, немедленно оповещать об их

изменениях. В случаях возникновения опасности он принимает меру к прекращению работ и возмещению людей на судно.

Во время производства работ на высоте для наблюдения за работами должен

назначаться наблюдающий (любо страхующий).

Спуск людей на плот или рабочую шлюпку и подъем с них на борт судна должны

осуществляться по забортному трапу.

Допускается спуск (подъем) по штормтрапу с применением предохранительного

пояса со страховочным концом. Спуск и подъем людей должен производиться под наблюдением руководителя работ.

При необходимости перешвартовки плота или рабочей шлюпки наблюдающий

должен оповестить об этом руководителя работ, который организует перешвартовку, а также

будет следить за креплением швартовов на борт судна.

Перешвартовка плота или рабочей шлюпки при отсутствии на них людей может

производиться с применением подъемных средств, с людьми только вручную, при этом

люди, находящиеся на плоту или в рабочей шлюпке, должны сидеть на настиле плота или на банках рабочей шлюпки.

Работающим на плоту или рабочей шлюпки ЗАПРЕЩАЕТСЯ самостоятельно

зыполнять перешвартовку, а также снимать леерное ограждение плота.

Перед началом работ вблизи судового тифона, на мечтах, за бортом и т.д.

уководитель работ должен поставить в известность вахтенного помощника капитана

вахтенного механика) и принять необходимые меры предосторожности. От тифона должно

ыть отключено питание (пар, электроэнергия и др.) и на соответствующих органах

правления в машинном отделении и на ходовом мостике должны быть вывешены аблички с надписью: «Не включать! Работают люди!».

Перед началом работ на мачтах или в других местах, находящихся в

епосредственной близости от радиоантенн, следует сообщить начальнику судовой

адиостанции. В радиорубке на соответствующих передатчиках должны быть вывешены аблички с надписью: «Не включать! Работают люди!».

Во время производства работ на высоте применяются следующие СНЗ:

при верхолазных работах: защитные каски, предохранительный пояс со

раховочным концом, рабочий спасательный жилет;

за бортом на беседках и в люльках: защитные каски, предохранительный пояс со

раховочным концом, рабочий спасательный жилет; жилет.

за бортом на рабочих шлюпках и плотах: защитные каски, рабочий спасательный

После подъема на высоту работающий должен закрепиться страховочным концом

за прочные судовые конструкции.

Запрещается производить одновременную работу на высоте 2-х и более

человек, находящихся друг над другом, если между ними нет сплошного настила.

На судне у места производства забортных работ должен быть спасательный круг с

бросательным концом длиной не менее 28 метров.

При производстве забортных работ ЗАПРЕЩАЕТСЯ проворачивание винта. На пульте управления главным двигателем и валоповоротным устройством должны

быть вывешена табличка с надписью: «Не включать! Работают люди!».

1. Общие положения по предотвращению загрязнения морской среды.

**1.1.1** Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации1 применяются к судам, эксплуатирующимся под флагом РФ и имеющим класс Российского морского регистра судоходства2, а также к их судовому оборудованию.

**1.1.2** Для вновь строящихся судов применяются правила и изменения к ним, действующие на дату подписания контракта на постройку судна (серии однотипных судов) или, при его отсутствии, на дату закладки киля судна3.

**1.1.3** Требования Правил распространяются на суда в эксплуатации, когда это оговорено в тексте Правил. При этом на эти суда распространяются требования той редакции Правил, по которой они были построены, если в последующих изданиях Правил и изменениях и дополнениях к ним, выпущенных после издания Правил, не указано иное.

На суда в эксплуатации, контракт на постройку которых был заключен до даты вступления в силу первой редакции Правил, т. е. до 1 декабря 2010 г., должны распространяться применимые требования Международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

**4.1.1** Любое судно валовой вместимостью 400 и более при эксплуатации на внутренних водных путях должно быть оснащено сепаратором льяльных вод (сепаратором) одобренного типа, сигнализатором одобренного типа и автоматическим запорным устройством.

**4.1.2** При эксплуатации в морских районах любое судно валовой вместимостью 400 и более должно быть оснащено сепаратором одобренного типа, а любое судно валовой вместимостью 10 000 и более должно быть оснащено сепаратором одобренного типа, сигнализатором одобренного типа и автоматическим запорным устройством.

**4.1.3** При эксплуатации только в особых морских районах, указанных в правиле 1 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, или в Арктических водах в границах, определенных Полярным кодексом в резолюции ИМО МЕРС.265(68), судно может быть освобождено от выполнения требования 4.1.2 при условии наличия на судне сборного танка льяльных нефтесодержащих вод достаточной вместимости для полного их сохранения на борту и достаточного количества портов и терминалов, куда заходит судно, оборудованных приемными сооружениями для сдачи нефтяных остатков и нефтесодержащих вод.

**4.1.4** Любое судно валовой вместимостью менее 400 при эксплуатации на внутренних водных путях должно быть оснащено оборудованием в соответствии с 4.1.1, когда не обеспечивается необходимая автономность плавания из-за недостаточности емкости сборных танков нефтесодержащих вод.

**4.1.5** При эксплуатации судна на внутренних водных путях оборудование для фильтрации нефти должно обеспечивать такую фильтрующую способность, чтобы после прохождения через него любой нефтесодержащей смеси содержание нефти в ней не превышало 10 мг/л (если оборудование установлено до 1997 г.) и 8,0 мг/л (если оборудование установлено в 1997 г. или позже).

При эксплуатации судна только в морских районах оборудование для фильтрации нефти должно обеспечивать такую фильтрующую способность, чтобы после прохождения через него любой нефтесодержащей смеси содержание нефти в ней не превышало 15 мг/л.

**4.1.6** На стационарных судах, совершающих только рейсы без груза с целью изменения своего положения (суда-гостиницы, суда для хранения и т. д.) сепараторы на 15 млн-1 могут не устанавливаться при наличии сборного танка достаточной вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод.

**4.1.7** Если по результатам анализов проб, выполненных в признанной лаборатории, оборудование, указанное в 4.1.1 и 4.1.2, не обеспечивает содержание нефти в сбросе в соответствии с нормативами, указанными в 4.1.5, эксплуатация судна не допускается до устранения неисправности этого оборудования и получения положительных результатов анализов проб.

**1.1** Сигнализаторы одобренного типа должны быть установлены в случае установки сепараторов на суда, указанные в 4.1.1, и на суда валовой вместимостью 10 000 и более, указанные в 4.1.2.

**5.1.2** Суда, оборудованные сигнализаторами, должны иметь устройства автоматического прекращения сброса, отвечающие требованиям разд. 6.

**7.1.1** Устройство систем, расположение трубопроводов и гидравлические испытания арматуры и трубопроводов систем перекачки и сдачи нефтесодержащих смесей должны отвечать требованиям части VIII «Системы и трубопроводы» Правил классификации и постройки морских судов.

**7.2 ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМАМ ПЕРЕКАЧКИ И СДАЧИ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ**

**7.2.1 Нефтеналивные суда.**

**7.2.1.1** Оборудование и устройства для перекачки и сдачи нефтесодержащих смесей нефтеналивных судов, а также судов, имеющих грузовые помещения для перевозки нефти суммарной вместимостью 200 м3 и более, должны включать в себя следующее:

**.1** патрубки с клапанами, предназначенные для сдачи нефтесодержащих смесей (балласта, загрязненного нефтью, промывочных вод и т. п.) в приемные устройства;

**.2** средства для осушения всех грузовых насосов и всех нефтяных трубопроводов после окончания выгрузки;

**.3** зачистные устройства;

**.4** кингстонные коробки с клапанами, соединенные с системами грузовых трубопроводов, с использованием средств принудительного закрытия.

**7.2.2 Все суда, включая нефтеналивные.**

**7.2.2.1** Каждое судно должно быть оборудовано выведенным на оба борта трубопроводом для сдачи льяльных вод машинных помещений и нефтяных остатков (шлама) в приемные сооружения, сливные соединения которого имеют фланцы со стандартными размерами в соответствии с рис. 7.2.2.1.

Трубопровод может быть выведен на один борт, при условии возможности обеспечения выдачи на оба борта.

Сливные патрубки должны устанавливаться в удобных для присоединения шлангов местах и иметь отличительные планки. Сливные патрубки должны быть оборудованы глухими фланцами.

**7.2.2.2** Напорные трубопроводы нефтесодержащих льяльных вод машинных помещений и нефтяных остатков (шлама), ведущие к сливным соединениям с фланцами со стандартными размерами (к стандартным соединениям), указанным в 7.2.2.1, не должны иметь никаких соединений с судовыми системами, за исключением соединений с системами, указанными в пункте 3.2 части II «Конструкция, оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения нефтью» Свидетельства (форма 2.4.18RF).

**7.2.2.3** Система нефтесодержащих льяльных вод машинных помещений не должна использо- ваться для осушения других судовых помещений, таких как грузовые трюмы или отсеки цепных ящиков.

**7.2.2.4** Пуск и остановка откачивающих средств должны производиться вручную.

**7.2.2.5** В районе расположения выходных патрубков должно быть оборудовано место наблюдения и дистанционного отключения откачивающих средств или предусмотрена эффективная связь (радио- или телефонная) между местом наблюдения за сбросом и местом управления откачивающими средствами.

**7.2.2.6** На судах длиной менее 24 м может не оборудоваться место наблюдения за сбросом и дистанционного отключения откачивающих средств, а также может не предусматриваться связь между местом наблюдения за сбросом и местом управления откачивающими средствами. При этом во всех случаях должны быть приняты меры, исключающие возможный сброс льяльных вод за борт.

1. Судовой мусор. Порядок удаления мусора с борта судна.

*Сначала Что такое судовой мусор? Как удалять мусор?*

Для целей настоящего Приложения:

1 Туши животных означают тела любых животных, которые перевозятся на судне в качестве груза и которые умерли или подверглись эвтаназии во время рейса.

2 Остатки груза означают остатки любого груза, не охваченные другими Приложениями к настоящей [Конвенции](safari-reader://docs.cntd.ru/document/901764502) и остающиеся на палубе или в трюмах после погрузки или выгрузки, включая излишки или россыпи при погрузке и выгрузке, независимо от того, находится ли груз в сыром или сухом состоянии, или оказавшиеся в промывочной воде, но исключая пыль от груза, остающуюся на палубе после ее смывки, или пыль на внешних поверхностях судна.

3 Кулинарный жир означает любой тип пищевого масла или животного жира, используемый или предназначенный для использования с целью подготовки или приготовления пищи, но не включает сами продукты питания, которые готовятся с использованием этих масел и жиров.

4 Бытовые отходы означают все виды отходов, не охваченные другими Приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают бытовые сточные воды.

5 В пути означает, что судно следует в море по курсу или курсам, включая отклонение от кратчайшего прямого маршрута, которые, насколько это практически осуществимо для целей навигации, приведут к распределению любого сброса в пределах настолько большого района моря, насколько это разумно и практически осуществимо.

6 Орудия лова означают любое физическое устройство или его часть, или сочетание предметов, которые могут быть помещены на или в воду, или на морское дно с намеченной целью вылова или осуществления контроля для последующего вылова или добычи морских или пресноводных организмов.

7 Стационарные или плавучие платформы означают стационарные или плавучие сооружения, расположенные в море, которые заняты разведкой, разработкой или связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна.

8 Пищевые отходы означают любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие, как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на судне.

9 Мусор означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, золу из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей [Конвенции](safari-reader://docs.cntd.ru/document/901764502). Мусор не включает свежую рыбу и ее остатки, образующиеся в результате промысловых операций в ходе рейса или в результате деятельности, связанной с аквакультурой, к которой относится перевозка рыбы, включая моллюсков и ракообразных, для помещения на объект аквакультуры, а также перевозка добытой рыбы, включая моллюсков и ракообразных, с таких объектов на берег для переработки.

10 Зола из инсинераторов означает золу и шлак из судовых инсинераторов, используемых для сжигания мусора.

12 Эксплуатационные отходы означают все твердые отходы (включая шлам), не охваченные другими Приложениями, которые собираются на борту во время обычного технического обслуживания или эксплуатации судна или используются для размещения и обработки груза. Эксплуатационные отходы также включают моющие средства и присадки, содержащиеся в грузовом трюме и промывочной воде. Эксплуатационные отходы не включают бытовые сточные воды, льяльные воды или другие подобные сбросы, существенно важные для эксплуатации судна, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

13 Пластмасса означает твердый материал, который содержит в качестве основного ингредиента один высокомолекулярный полимер или более и который образуется (формируется) во время либо производства полимера, либо изготовления с целью получения конечного продукта с помощью нагревания и/или давления. Пластмасса обладает свойствами материала от твердого и хрупкого до мягкого и эластичного. Для целей настоящего Приложения "все виды пластмасс" означают весь мусор, состоящий из пластмассы в любой форме или включающий ее, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы.

14 Особый район означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике судоходства по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря мусором.

Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, район Заливов, район Северного моря, район Антарктики и Большой Карибский район, определение которым дается ниже:

.1 район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе - меридианом 5°36' западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;

.2 район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44,8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;

.3 район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;

.4 район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°28,5' северной широты, 43°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 43°30,2' восточной долготы);

.5 район Заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' северной широты, 59°48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25°04' северной широты, 61°25' восточной долготы);

.6 район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:

.1 со стороны Северного моря к югу - параллелью 62° северной широты, а на востоке - меридианом 4° западной долготы;

.2 проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью 57°44,8' северной широты к востоку от мыса Скаген; и

.3 Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели 48°30' северной широты;

.7 район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты;

.8 Большой Карибский район означает собственно Мексиканский залив и Карибское море с находящимися в них заливами и морями, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30 западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 59° западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

**Правило 3**

**Общее запрещение сброса мусора в море**

1 За исключением специально предусмотренного в [правилах 4](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DE0K7), [5](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KB), [6](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DS0KE) и [7 настоящего Приложения](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KA), сброс в море любого мусора запрещается.

2 За исключением предусмотренного в [правиле 7 настоящего Приложения](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KA), запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы, но не ограничиваясь ими.

3 За исключением предусмотренного в [правиле 7 настоящего Приложения](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KA), запрещается сброс в море кулинарного жира.

**Правило 4**

**Сброс мусора за пределами особых районов**

1 Сброс перечисленных ниже видов мусора в море за пределами особых районов разрешается только тогда, когда судно находится в пути, и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае на расстоянии не менее:

.1 3 морских миль от ближайшего берега - пищевых отходов, которые пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм;

.2 12 морских миль от ближайшего берега - пищевых отходов, которые не были переработаны в соответствии с подпунктом .1, выше;

.3 12 морских миль от ближайшего берега - остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки. Эти остатки груза не должны содержать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией;

.4 сброс туш животных должен производиться настолько далеко от ближайшего берега, насколько это возможно, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

2 Моющие средства или присадки, содержащиеся в воде для мойки грузовых трюмов, палуб и внешних поверхностей, могут сбрасываться в море, но эти вещества не должны причинять вред морской среде, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

3 Если мусор смешан с другими веществами, сброс которых запрещен или сброс которых подпадает под другие требования, или загрязнен ими, то применяются более строгие требования.

**Правило 5**

**Особые требования к сбросу мусора со стационарных или плавучих платформ**

1 С учетом исключений, предусмотренных положениями пункта 2 настоящего правила, запрещается сброс в море любого мусора со стационарных или плавучих платформ, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них.

2 Пищевые отходы могут сбрасываться в море со стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них, но только тогда, когда отходы пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

**Правило 6**

**Сброс мусора в пределах особых районов**

1 Сброс перечисленных ниже видов мусора в море в пределах особых районов разрешается только тогда, когда судно находится и пути, и следующим образом:

.1 Сброс в море пищевых отходов должен производиться настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника. Пищевые отходы должны быть измельчены или размолоты и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любым другим видом мусора. Сброс интродуцированных продуктов из птицы, включая домашнюю птицу и ее части, не разрешается в районе Антарктики, если они не обработаны для приведения их в стерильное состояние.

.2 Сброс остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки, при соблюдении следующих условий:

.1 остатки груза, моющие средства или присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией;

.2 как порт отхода, так и следующий порт захода находятся в пределах особого района, и судно не совершает перехода за пределами особого района между этими портами;

.3 в этих портах не имеется отвечающих требованиям приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией; и

.4 если условия, указанные в подпунктах 2.1, 2.2 и 2.3 настоящего пункта, соблюдены, сброс промывочной воды, содержащей остатки, из грузового трюма должен производиться настолько далеко от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника, насколько это выполнимо, и не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника.

2 Моющие средства и присадки, содержащиеся в воде для мойки палуб и внешних поверхностей, могут сбрасываться в море, но только в тех случаях, если эти вещества не причиняют вред морской среде, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

3 К району Антарктики применяются следующие нормы (в дополнение к нормам, указанным в пункте 1 настоящего правила):

.1 Каждая Сторона, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены достаточные сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающие чрезмерного простоя и соответствующие потребностям пользующихся ими судов.

.2 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для хранения всего мусора при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора в приемное сооружение после выхода из этого района.

4 Если мусор смешан с другими веществами, сброс которых запрещен или сброс которых подпадает под другие требования, или загрязнен ими, то применяются более строгие требования.

**Правило 7**

**Исключения**

1 [Правила 3](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KC), [4](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DE0K7), [5](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DM0KB) и [6 настоящего Приложения](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DS0KE) не применяются:

.1 к сбросу мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или

.2 к аварийной потере мусора в результате повреждения судна или его оборудования, при условии что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такой аварийной потери; или

.3 к аварийной потере с судна орудий лова, при условии что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери; или

.4 к сбросу с судна орудий лова для защиты морской среды или для безопасности этого судна или его экипажа.

2 Исключения, когда судно находится в пути:

.1 Требования [правил 4](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DE0K7) и [6](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DS0KE), касающиеся случаев, когда судно находится в пути, не применяются к сбросу пищевых отходов, если очевидно, что хранение на борту этих пищевых отходов создает неизбежный риск для здоровья находящихся на борту людей.

**Правило 8**

**Приемные сооружения**

1 Каждая Сторона обязуется предусмотреть в портах и на терминалах сооружения, достаточные для приема мусора в соответствии с потребностями пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простою этих судов.

2 Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения имеющих отношение к этому Договаривающихся сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

2bis\* Развивающиеся страны малых островов могут обеспечить соответствие требованиям параграфов 1 и 2.1 настоящего правила в рамках региональных договоренностей, когда, из-за уникальных обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим способом удовлетворения этим требованиям. Стороны, участвующие в региональном соглашении должны разработать План региональных приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Вступает в силу с 01.08.2013 (см. резолюцию МЕРС.216(63)).

Правительство каждой стороны, участвующей в соглашении, должно консультироваться с Организацией, для целей распространения следующей информации сторонам настоящей [Конвенции](safari-reader://docs.cntd.ru/document/901764502):

.1 Как План региональных приемных сооружений принимает во внимание Руководство;

.2 Особенности определенных региональных центров приема судовых отходов; и

.3 Особенности этих портов с ограниченными сооружениями.

3 Приемные сооружения в пределах особых районов

.1 Каждая Сторона, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы как можно скорее во всех портах и на терминалах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены достаточные приемные сооружения, учитывая особые потребности судов, эксплуатирующихся в этих районах.

.2 Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение подпункта 3.1 настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования [правила 6](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DS0KE) вступают в силу в отношении данного района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления. До такой даты суда, плавающие в особом районе, должны соблюдать требования [правила 4 настоящего Приложения](safari-reader://docs.cntd.ru/document/499014541#7DE0K7), касающиеся сбросов за пределами особых районов.

**Правило 9**

**Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований\***

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* См. Процедуры контроля судов государством порта, принятые Организацией резолюцией А.1052(27) и измененные резолюцией А.882(21); см. публикацию ИМО под номером IA650E.

1 Судно, находясь в порту или у прибрежного терминала другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения мусором.

2 При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в [статье 5 настоящей Конвенции](safari-reader://docs.cntd.ru/document/901764502#7DI0KA) порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей [Конвенции](safari-reader://docs.cntd.ru/document/901764502).

1. Вредные выбросы с судов в окружающую атмосферу.

Атмосферное загрязнение Выхлопные газы с судов считаются значительным источником загрязнения воздуха. Это объясняется огромной мощностью судовых двигателей, вследствие чего они потребляют большое количество топлива в виде мазута, который, как известно, имеет очень высокое содержание серы. Загрязнение воздуха круизными судами производится дизельными двигателями, которые сжигают масло с высоким содержанием серы, также известное как бункерное масло, производящее двуокись серы, оксид азота и частицы, а также моноксид углерода, диоксид углерода и углеводороды. Выхлоп дизельного топлива был классифицирован EPA как вероятный канцероген человека. Среди общего объёма глобальных выбросов в атмосферу выбросы судов составляют от 18 до 30 % оксида азота и 9 % оксидов серы. [10] Сера создаёт кислотный дождь, который наносит непоправимый ущерб окружающей среде. Известно, что ингаляционное воздействие серы вызывает проблемы с дыханием и даже увеличивает риск сердечного приступа. Частицы серы, поступающие из топлива корабля, изначально в течение недели охлаждают атмосферу. Благодаря своему крошечному размеру, они проникают в лёгкие и кровоток, в результате чего кровеносные сосуды сгущаются и возрастает риск развития рака лёгких, респираторных заболеваний и инсульта [9]. Концентрация окиси азота и двуокиси серы происходит, в основном, вблизи от источников загрязнения, что говорит о локальном характере воздействия на окружающую среду. Что касается мелкодисперсной пыли, которая образуется при выбросах, то она загрязняет атмосферу на гораздо более обширных территориях, чем все прочие компоненты судовых выхлопов. От 3,5 до 4 % всех выбросов (в первую очередь, углекислого газа), усугубляющих процесс изменения климата, произведены судами. [11]. В апреле 2018 года стало известно, что Международная морская организация, ООН, регулирующая глобальное судоходство, разрабатывают новые правила, которые касаются ограничения выбросов парниковых газов судами до 2050 года [13]. Недавнее исследование, проведённое учёными Университета Вашингтона, показало, что выхлопные газы судов провоцируют образование молний. Результаты изучения ситуации над транспортными путями в Индийском океане и Южно-Китайском море свидетельствуют о том, что в этих районах частота образования молний в два раза больше, чем обычно. Согласно исследованиям, аэрозольные частицы, которые находятся в выхлопных газах судна, оказывают влияние на грозовые облака. Результаты этих исследований предоставляют доказательства того, что человечество изменяет образование облаков на постоянной основе. Образование облаков влияет на осадки и изменяет климат [8]. Основными загрязнителями гидросферы при работе судов является нефть и нефтепродукты. Разливы нефти имеют разрушительные последствия. Полициклические ароматические углероды (компоненты сырой нефти), которые являются очень токсичными для водной среды, очень трудно поддаются очистке и в течение многих лет сохраняются в воде. Гидробионты, постоянно подвергающиеся воздействию полициклических ароматических углеродов, испытывают проблемы в развитии, подвергаются заболеваниям и развитию аномальных репродуктивных циклов. Также негативное воздействие на окружающую среду оказывает сброс нечистот, которые могут содержать вредные бактерии, патогены, вирусы, кишечные паразиты и вредные питательные вещества, выброс твёрдых отходов, образующихся на судне. Выбросы неочищенных или недостаточно очищенных сточных вод могут приводить к бактериальному и вирусному загрязнению гидробионтов. Питательные вещества в сточных водах, такие как азот и фосфор, способствуют чрезмерному цветению водорослей, потребляющих значительное количество кислорода из воды, что приводит к уничтожению рыбы и иной водной жизни. Большой круизный корабль (3000 пассажиров и экипаж) генерирует, по оценкам, от 55 000 до 110 000 литров в день отходов так называемой «чёрной воды». [35] К твёрдым отходам, которые образуются на судне, относятся стеклянные, бумажные, картонные, алюминиевые, пластмассовые и стальные банки. Такие отходы, попадая в океан, становятся мусором и представляет серьёзнейшую угрозу для водных организмов. Около 75 % твёрдых отходов сжигаются на борту, и зола обычно сбрасывается в воду. Морские млекопитающие, рыбы, морские черепахи и птицы очень часто подвергаются повреждениям от контакта с пластмассой и иными твёрдыми отходами, которые сбрасываются с круизных судов. На большом круизном судне в течение однонедельного круиза образуется около 8 тонн твёрдых отходов. Было подсчитано, что 24 % твердых отходов, которые образуются на судах по всему миру (по весу), поступает от круизных судов [12]. Большая часть мусора круизного судна обрабатывается на борту (сжигается или измельчается) для последующего сброса за борт. Также следует обратить внимание на тот факт, что в процессе слома судов происходит выброс тяжёлых металлов в окружающую среду, разбитый на мелкие кусочки пластик, который остаётся после слома кораблей, попадает в воду, создавая ещё большую обеспокоенность на предмет загрязнения мирового океана пластиком. Таким образом, экологическая опасность судов представлена двумя составляющими — эксплуатационной и аварийной. Очень трудно сказать, какие из них наиболее опасны для окружающей среды. Загрязнения, которые возникают в процессе эксплуатации судов, портов и судоремонтных предприятий, образуются и сбрасываются постоянно, хотя и в относительно небольших количествах. При аварийных разливах происходят залповые сбросы большого количества загрязнителей, но они ограничены районом аварии и прилегающими территориями. При аварийном сбросе наблюдается массовая гибель гидробионтов, а при эксплуатационных загрязнениях происходит хроническое отравление всей водной экосистемы. Несмотря на то, что учитывая масштабы рисков и ущерба, нанесённых водной среде, правительствами многих стран мира были приняты надлежащие резолюции для защиты океанического окружения, и что даже круизные конгломераты медленно и неуклонно начали понимать важность и необходимость сохранения водной экосистемы, вопрос судоходства и сопряжённые с ним экологические проблемы требуют большего внимания и усилий на уроне всех стран.