

**Список литературы:**

- [1] Горин Н.Л. Обеспечение автономности плавания по условиям экологической безопасности судов речного флота. Автореферат на соиск. уч. степени канд. техн. наук. – Н.Новгород: ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012. – 23 с.
- [2] Кафаров В.В. и др. Моделирование биохимических реакторов / В.В. Кафаров, А.Ю. Винаров, Л.С. Гордеев. – М.: Лесная пром-ть, 1979. – 344 с.
- [3] Соколов В.Н., Доманский И.В. Газожидкостные реакторы. – Л.: Машиностроение, 1976. – 216 с.

**И.Б. Кочнева**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕССА УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ**

Вопросы безопасной утилизации судов становится все более актуальными, поскольку заканчивается установленный срок эксплуатации судов, не отвечающих новым международным требованиям, установленным Конвенцией МАРПОЛ, в частности срок эксплуатации нефтяных танкеров [1]. В решении этой проблемы важное значение будет иметь нормативно-правовое обеспечение процесса утилизации судов, чем в настоящее время занимается Международная морская организация (ИМО). 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, и так же правила для судов и предприятий по утилизации.

Основными элементами 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.

С 1 января 2014 года начали действовать новые правила Европейского союза (ЕС) по утилизации судов. Требования правил в основном приведены в соответствии с Конвенцией.

Согласно новым правилам, на борту судна должна быть УЗОМ и сертификат на нее, а так же 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 вопроса утилизации судов показал, что на сегодняшний день требования к судовым механизмам, конструкциям, системам и устройствам, обеспечивающие безопасность утилизации судов, в Правилах российских и иностранных классификационных обществ отсутствуют или находятся в стадии разработки.

Отсутствие таких требований и разработанных на их основе Правил, также как проектирование и постройка судов без учёта 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 А.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–оре) 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 разделываемых 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 разделываемых 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.

Введение Правил безопасной утилизации судов в состав Правил РРР, потребует, очевидно, определенных усилий от владельцев судов и производственных предприятий водного транспорта (например, наличие УЗОМ на каждом судне и подготовка Плана утилизации судна). Но в настоящее время уже назрела необходимость принятия норм, регулирующих вопросы безопасной утилизации судов в Российской Федерации.

#### 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.