

Супровідна інформація

1.	Автор (ПІБ курсанта)	Швед Юрій Сергійович
2.	Назва роботи	Плавальна практика
3.	Дата написання	05.05.2020
4.	Мова	Українська
5.	Опис	Група 234СПЗ

Міністерство освіти і науки України
Херсонська державна морська академія
Факультет суднової енергетики
Кафедра експлуатації суднових енергетичних установок

ЗВІТ
з плавальної практики
m/v “ MSC NINA F”

Виконав: Швед Ю.С.

Група 234спз

Перевірив: Манжелей В.С.

Херсон - 2020

Послужна книжка моряка використовується для підтвердження стажу роботи її власника на судні згідно з вимогами Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та національними вимогами.

Послужна книжка моряка видається тільки вповноваженою на те особою.

Унесення доповнень та змін у друкований або рукописний текст не дозволяється.

Власник Послужної книжки моряка повинен дбайливо ставитись до неї. Втрата Послужної книжки моряка або приведення її в непридатний стан можуть спричинити власнику ускладнення при підтвердженні стажу роботи на суднах.

У разі знищення, зіпсування або втрати Послужної книжки моряка її власник повинен поінформувати про це Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків.

Послужна книжка моряка не може бути передана іншій особі для використання.

Якщо Ви знайшли Послужну книжку моряка і не є її власником, будь ласка, поверніть її до Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків.

УКРАЇНА  UKRAINE

ПОСЛУЖНА КНИЖКА МОРЯКА
SEAMAN'S SEAGOING SERVICE RECORD BOOK

№ 01301/2012/26

Власник: ШВЕД ЮРІЙ
СЕРГІЙОВИЧ

The Holder: YURIY SHVED

Дата народження: 09.06.1984 Стать: Ч/М
Date of birth: Sex:

Громадянство: УКРАЇНА / UKRAINE
Nationality:



Підпис власника книжки
Signature of the Holder



Прізвище та підпис
уповноваженої особи:
Name and signature
of authorized official:

В.ЗАЙКА
V.ZAIKA

Місце видачі:
Place of issue: МИКОЛАЇВ / NIKOLAEV

Дата видачі: 15.05.2012 № книжки 0119935
Date of issue:

Назва та тип судна, порт приписки Name and type of Ship, Port of Registry	M/V MSC NINAF	Container Vessel, Madeira.
Судновласник Shipowner	SPYROS MARINE Ltd	
Офіційний номер судна Ship's official No.	1488; IMO: 9308584.	
Валова місткість судна Gross Tonnage	9981	
Потужність ГЕУ (кВт) Propulsion Power of main propulsion machinery (kWt)	9600	
Потужність суднового електрообладнання (тільки для електромеханіків) Total ship's electrical power (for electricians only) Холодопродуктивність, кКал/год (тільки для рефмеханіків) Refrigerating plant power, kKal/hr (for refrigerating engineers only)		
Посада на судні Rank or rating	Motorman	
Дата та місце вилучення на судно Date and place of embarkation	26-Mar-2019	Giora Taurzo
Дата та місце звільнення із судна Date and place of discharge	10-Dec-2019	
Район плавання та порти заходження Trading area and ports of call	Mediterranean sea Italy: Gioia Tauro, Naples; Tripoli, Turkey;	Maximera sea, Black sea. Libya: Misrata, Benghazi, Khoms. Gemlik, Ambarli; Romania: Mangalia.
Ім'я, прізвище та підпис капітана, суднова печатка Full name and signature of Master, Ship's stamp	Levandovskyi	Vleksii.
Дата заповнення Date of entry	10-December-2019.	



ВСТУП

Під час плавальної практики майбутній інженер-судномеханік (бакалавр, магістр) повинен поглибити отримані теоретичні знання і практичні навички: по влаштуванню судна; за складом енергетичної установки і її експлуатації; ремонтних робіт, що проводяться судновим екіпажем; охороні праці та системі управління безпекою.

Навчання в період практики носить характер самостійної роботи практиканта з вивчення технічної документації, а також конкретних спостережень і безпосередньої участі в проведенні робіт з технічного використання (ТВ), обслуговування (ТО) і ремонту устаткування судна.

Для осіб плавскладу морських суден обов'язковим є використання англійської мови в письмовій та усній формі, тому практикант повинен знати термінологію, позначення елементів, які використовуються в технічній документації на англійській мові.

Практикант є членом суднового екіпажу, виконує правила внутрішнього розпорядку на судні, бере участь у проведених на судні роботах під контролем кваліфікованого і дипломованого механіка; знає види тривоги і свій розклад по тривогах; вивчає основні обов'язки командного і осіб рядового складу і організацію вахтової служби

Course / Курс	Shipboard Training Type / Назва практики	Ship Судно	IM /O Number / Номер IMO	Date / Дата		Voyag etotal - Seagoingservi ce/ Тривалість рейсу - стаж роботи на	
				Joined / Прибуття	Left / Списання	місяці в	днів
1	2	3	4	5	6	7	8
234СПЗ	Практика виробнича	MSC Nina F	9308584	26.03.2019	10.12.2019	8	18

1. Общие обязанности моториста

Старший моторист подчиняется первому помощнику механика, а во время вахты находится в распоряжении вахтенного механика.

Старший моторист обязан:

знать устройство главных энергетических установок и вспомогательных механизмов; уметь их обслуживать; знать нормативные эксплуатационно - технические показатели работы энергетической установки; участвовать в обслуживании и ремонте всей судовой техники; знать и выполнять правила технической эксплуатации судовой техники; своевременно проводить техническое обслуживание механизмов, закрепленных за ним расписанием по заведованию; знать расположение и назначение трубопроводов, вентилей и клапанов судовых систем и уметь управлять ими; уметь читать и понимать значение показаний приборов своего заведования.

Старший моторист может привлекаться по указанию механика к судовым работам, не входящим в круг его прямых обязанностей, после получения инструктажа по правилам безопасности труда на рабочем месте.

206. Старший моторист (старший машинист) руководит работой

мотористов (машинистов) при выполнении технического обслуживания и слесарно - ремонтных работ.

2. Призначення і характеристики судна / Purpose and characteristics of the vessel

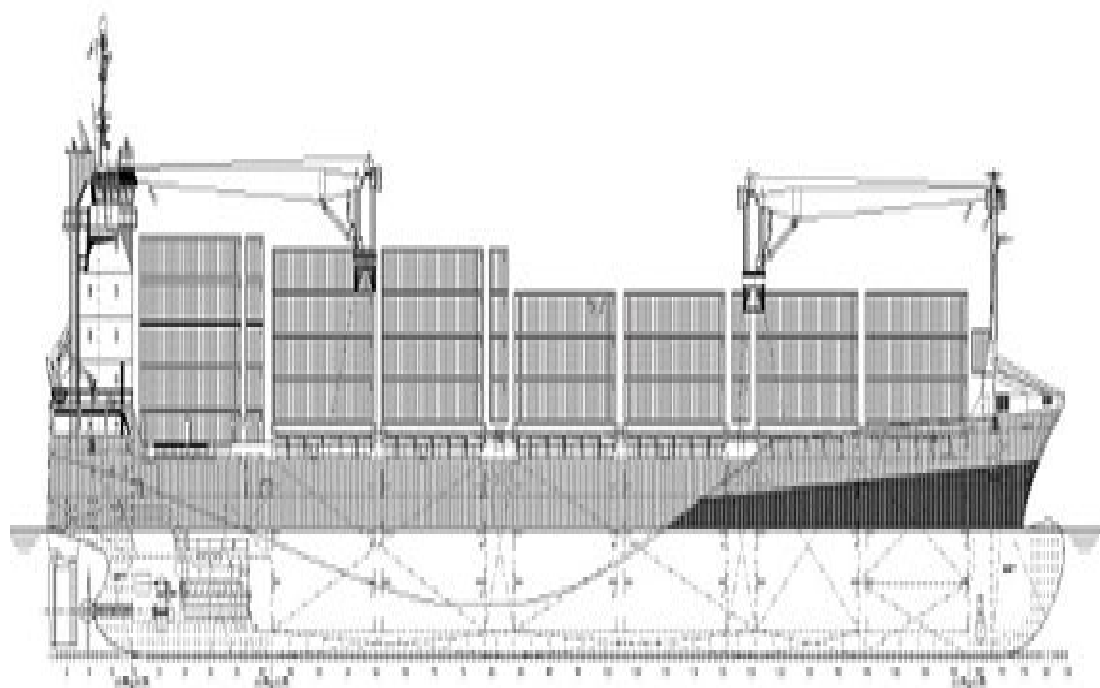
MSC Nina F



Provideth following information: Ship's Particulars of vessel

ІМО номер	9308584
Имя судна	MSC NINA F
Тип	Container Ship
Флаг	Portugal
Позывной	CQII5
GT	9981
DWT (t)	11798
Длина (m)	139
Ширина (m)	23
Осадка (m)	8.8
Год постройки	2005
Тип главного двигателя – MAN B&W 8L48/60B, потужністю 9600 кВт. Та частотою обертання 514 об/хв.	

Креслення загального виду судна



3. Основні дані головного двигуна

MAN 8L48/60B Medium Speed Marine Diesel Engine

Engine Description: MAN 8L48/60B Medium Speed Marine Diesel Engine

Engine Power: 9200KW Medium Speed Marine Diesel Engine

Operation mode: 4-stroke diesel engine

Bore: 480 mm, Stroke: 600 mm

Speed: 500r/min

Mep: 25.4 bar

Cyl. No.: 8 cylinders

MCR 100%: 186 g/kWh

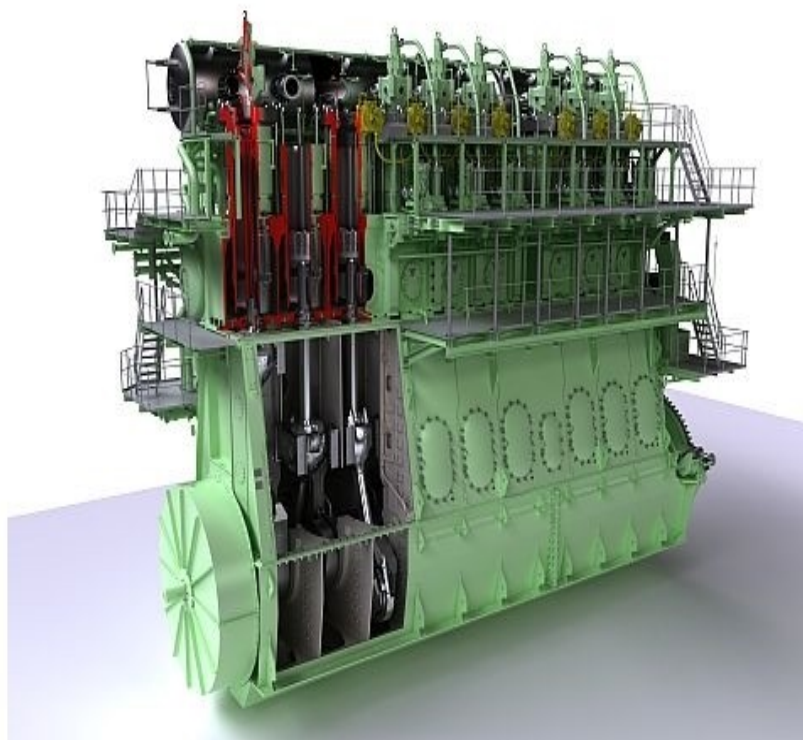
MCR 85%: 184 g/kWh

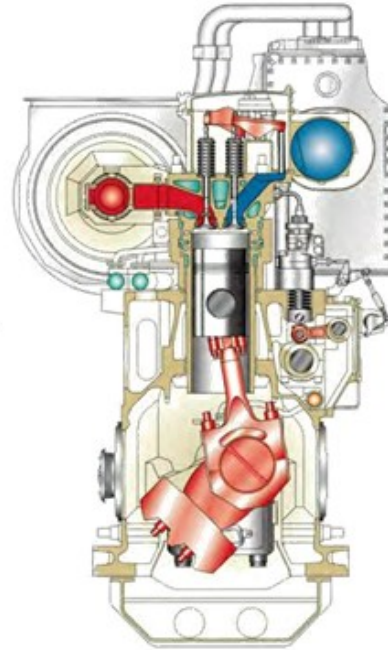
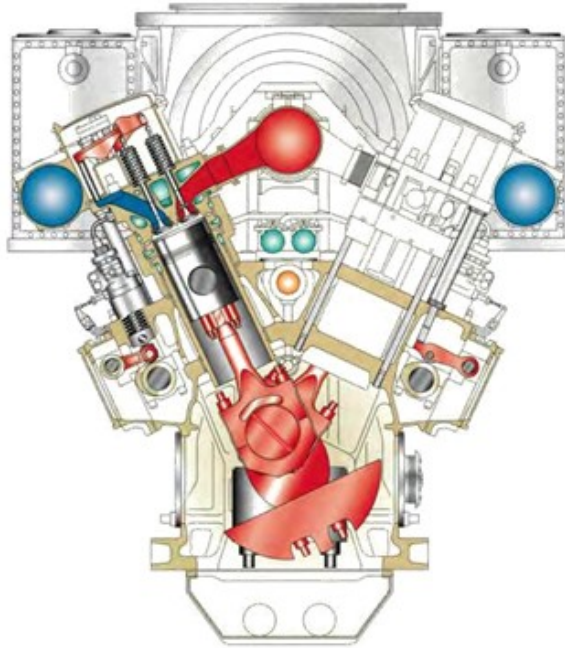
Specific lube oil consumption 0.6 g/kWh

L:8615mm

L1:7290mm

W:3195mm





General definition of diesel engine ratings according to ISO 3046-1:2002

ISO reference conditions

Air temperature: 298 K (25°C)

Air pressure: 1 bar

Fresh water temperature upstream of charge-air cooler: 298 K (25°C)

Relative humidity: 30%

No power reduction required up to below

Air temperature: 318 K (45°C)

Air pressure: 1 bar

Fresh water temperature upstream of charge-air cooler: 311 K (38°C)

IMO requirements

The engine detailed herein will comply with the emission limits referred to as IMO Tier II.

Engine data for 48/60B

General

Engine cycle: four-stroke

Turbocharging system: constant-pressure

Number of cylinders, in-line engine: 6, 7, 8, 9

Number of cylinders, V-engine: 12, 14, 16, 18

Bore: 480 mm

Stroke: 600 mm

Swept volume per cyl: 108.6 dm³

Power-to-weight ratio (MCR)

In-line engine: 13.5 – 14.4 kg/kW

V-engine: 12.0 – 12.9 kg/kW

Cylinder output (MCR)

at 514 / 500 rpm: 1,150 kW

Cooling

Cylinder cooling (one-stage): cooling water

Charge-air cooler (two-stage): fresh water

Fuel injector cooling: fresh water

Starting method: compressed air

Technical Data

L+V48/60B

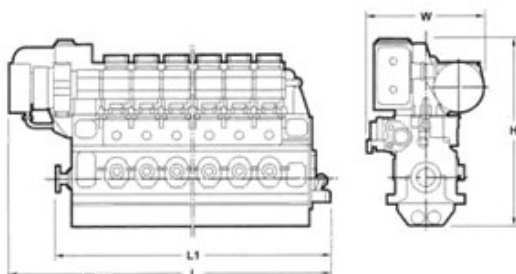
Power unit output (maximum continuous rating)

Engine speed		514 rpm	500 rpm
Mean piston speed		10.3 m/s	10.0 m/s
Mean effective pressure		25.8 bar	26.5 bar
		kW	kW
6L48/60B	6 cyl.	6,900	6,900
7L48/60B	7 cyl.	8,050	8,050
8L48/60B	8 cyl.	9,200	9,200
9L48/60B	9 cyl.	10,350	10,350
12V48/60B	12 cyl.	13,800	13,800
14V48/60B	14 cyl.	16,100	16,100
16V48/60B	16 cyl.	18,400	18,400
18V48/60B	18 cyl.	20,700	20,700

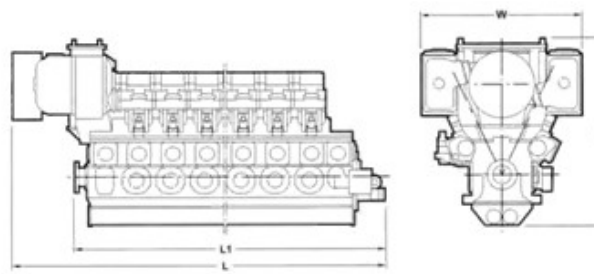
Dimensions and Weights

All cylinder numbers

L48/60B



V48/60B



In-line engine L48/60B

Engine type	No. of cyl.	L mm	L1 mm	W mm	H mm	Wt. t
6L48/60B	6	8,615	7,290	3,195	5,360	104
7L48/60B	7	9,435	8,110	3,195	5,360	118
8L48/60B	8	10,460	8,930	3,325	5,360	134
9L48/60B	9	11,425	9,895	3,325	5,360	146

Minimum centreline distance for twin engine installation: 3,200 mm.

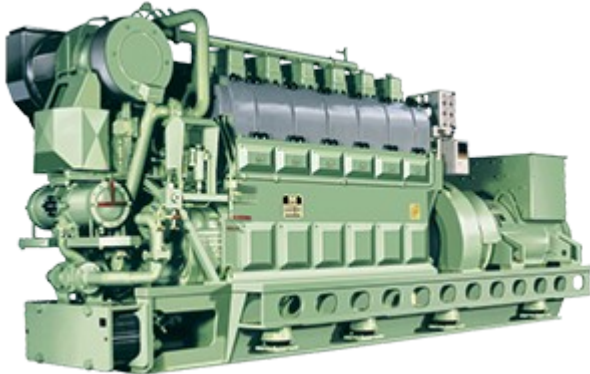
V-engine V48/60B

Engine type	No. of cyl.	L mm	L1 mm	W mm	H mm	Wt. t
12V48/60B	12	10,760	8,915	4,700	5,355	186
14V48/60B	14	11,760	9,915	4,700	5,355	209
16V48/60B	16	13,100	10,915	4,700	5,355	240
18V48/60B	18	14,100	11,915	4,700	5,355	259

Minimum centreline distance for twin engine installation: 4,800 mm.

4. Опис загальносуднових механізмів

Допоміжні механізми – 2x MAN B&W 6L23/30H: 960 kW



Main particular rated L23/30H:

Speed (rpm) rating per - 720/750/900

Cylinder (kW) – 130/135/160

Mean effective pressure (bar) – 18.2/18.1/17.9

Max Firing Pressure (bar)

SFOC at 100% load (g/kWh) – 193/193/195

T/C – NR/R

Frame metal – GGG30

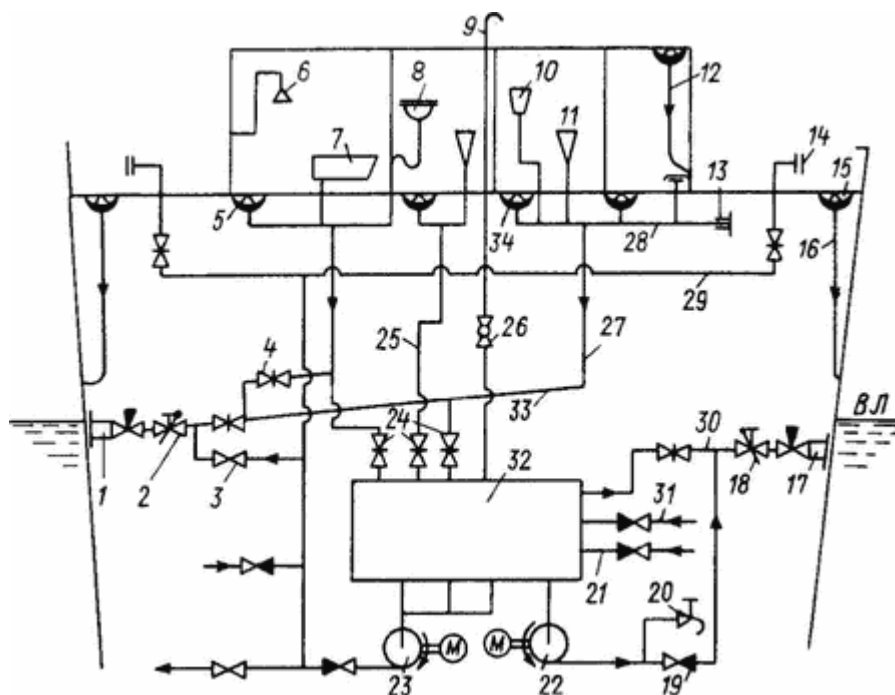
Вал генератора: 2000 kW

Підрулюючий пристрій, нос – 500 кВт

Підрулюючий пристрій, корма – 300 кВт

Грузове обладнання – 2 крани грузопідйомністю 45 тон

Видалення води з відкритих частин передбачається через систему шпігатів за борт.



Мал. 5.65. Схема типової стічної системи з обробкою стічних вод

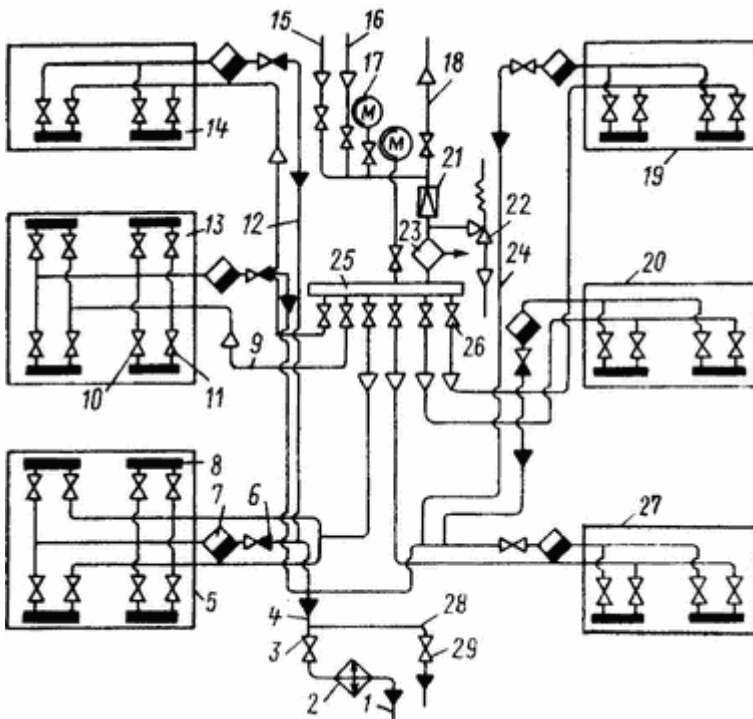
По стояках 27 від унітазів 11, пісуарів 10 і шпігатів 84 стічні води відводяться в магістраль 28, а від умивальників 8, ванн 7, душових 6 і шпігатів 5 - через клінкети 4 в магістраль 33. На кінцях магістралей 30 і 33 встановлені бортові затріски 1, 17, що запобігають потраплянню забортної води всередину судна. Клінкети 2 до 18 пломбуються в зоні із забороненим скиданням. Стояки 25 і 27 через клінкети 24 з'єднані з цистерною 32 для обробки стічних вод, звідки насосом 23 шлам може направлятися в цистерну збору шламу або до пристрою його обробки, а також до бортової затріски через прохідний запірний клапан 3.

Знезаражувальні рідини подаються в цистерну 32 по магістралях 21 і 31. Оброблені стічні води насосом 22 направляються до бортової затріски через безповоротний клапан 19 по магістралі 30, на якій встановлено кран 20 для відбору проб. Цистерна 32 забезпечена повітряною трубою 9 з прохідним краном 26. На кінцях магістралі 29 змонтовані з'єднання 14 міжнародного зразка для видачі стічних вод на берег або в плавучий складальник. Кінцеві ділянки магістралі 28 забезпечені фланцями для приєднання трубопроводу промивання та прочищення колектора. Дощові і талі води, бризки хвиль і вода від миття верхньої палуби відводяться через шпігати 15 по шпігатним трубах 16 безпосередньо за борт. З проміжних палуб вода відводиться на верхню палубу по шпігатним трубах 12. Заглушки 13 служать для прочищення трубопроводів.

Системи опалення та пароснабження

Парове опалення передбачається в господарських, санітарно - побутових та інших приміщеннях, що вимагають опалення і не обслуговуються системою кондиціонування повітря або електроопаленням.

Господарський паропровід передбачається для постачання пари водонагрівачів, споживачів камбузного і прального блоків, повітрянагрівачів общесудовой і машинної вентиляції.



Мал. 5.66. Система парового опалення

1 - відведення конденсату в парогенератор; 2 - охолоджувач конденсату; 3 - безповоротно-запірний клапан; 4 - конденсатна магістраль; 5 - виробничі майстерні; 6 - безповоротний клапан; 7 - конденсатовідвідник; 8 - паровий радіатор; 9 - трубопровід свіжої пари; 10, 11, 29 - запірні клапани; 12 - трубопровід конденсату; 13 - МО; 14 - комора; 15 - парова магістраль від парогенератора; 16 - трубопровід пара з берега; 17 - манометри; 18 - трубопровід господарського пароснабження; 19 - камбуз; 20 - пральня; 21 - редукційний клапан; 22 - запобіжний клапан; 23 - сепаратор пара; 24 - трубопровід

скидання пари; 25 - розподільний колектор пара; 26 - пускові клапани; 27 - душова; 28 - трубопровід скидання конденсату за борт

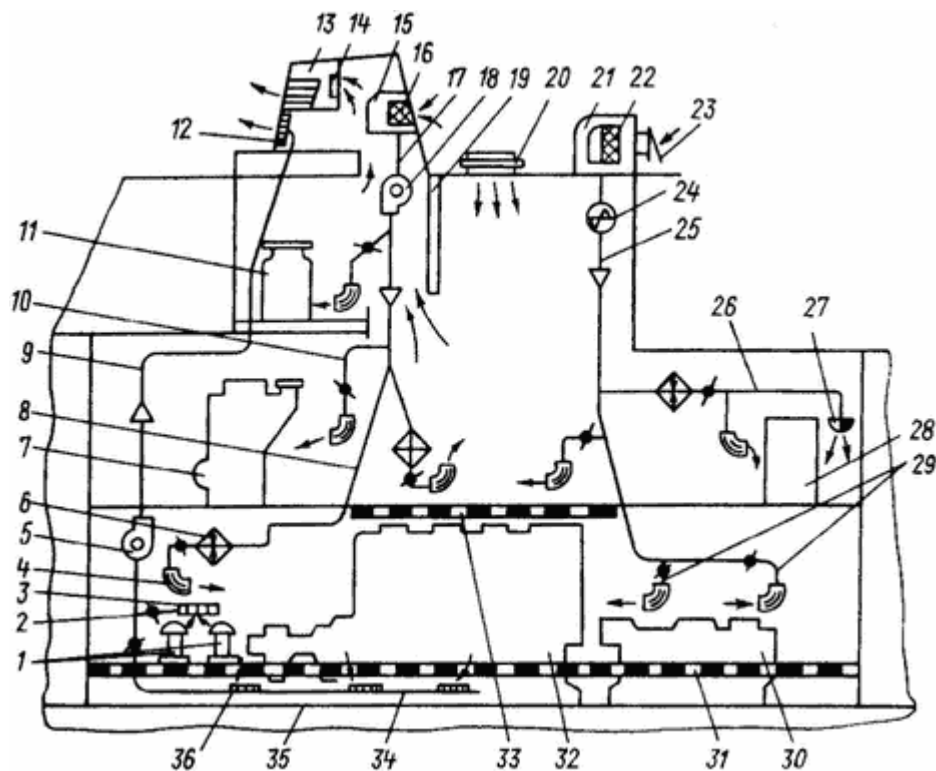
Система общесудовой вентиляції та кондиціонування повітря

Залежно від призначення приміщення обслуговується природною або штучною вентиляцією.

Передбачено дистанційне відключення з навігаційної рубки вентиляторів штучної вентиляції у разі пожежі.

Житлові, громадські та ряд службових приміщень обладнуються одноканальною середньошвидкісною системою цілорічного кондиціонування повітря з центральними кондиціонерами.

Холодильна установка кондиціонування повітря обслуговується одним гвинтовим компресорно-кондиціонерний агрегатом на хладоне 22.



Мал. 5.77. Система вентиляції МО 1 - сепаратори масла і палива; 2 - вентиляційна заслінка; 3 - вентиляційний розтруб; 4 - розподільник повітря направленої дії; 5 - витяжною

електровентилятор; 6 - підігрівач повітря; 7 - допоміжний котел; 8, 25 - припливні магістралі; 9 - витяжна магістраль; 10, 29 - припливні відростки; 11 - утилізаційний котел; 12 - випускна вентиляційні решітки; 13 - кожух димової труби; 14 - вентиляційний отвір; 15, 21 - вентиляційні вигородки; 16, 22 - воздухоприемні пристрої; 17 - приймальний повітропровід; 18 - вдвунной вентилятор; 19 - перегородка; 20 - світловий люк; 23 - водозахистна кришка; 24 - вдвунной осьової електровентилятор; 26 - припливний повітропровід; 27 - полушаровой поворотний розподільник повітря; 28 - головний розподільний електрощит; 30 - допоміжний дизель-генератор; 31, 33 - ґратчасті настили; 32 - головний двигун; 34 - приймальний витяжною воздуховод; 35 - подвійне дно; 36 - Воздухоприемні вентиляційні решітки

Противопожежні системи

а) Системи водяного пожежогасіння.

Система обслуговується двома насосами продуктивністю 160 м³ / год при напорі 1,0 МПа. Пожежні лотки розташовуються з розрахунку подачі не менше двох струменів води до будь-якого можливого осередку займання на суші.

б) Система вуглекислотного гасіння.

Система вуглекислотного гасіння високого тиску передбачається для гасіння пожеж в машино-котельному відділенні. Запас вуглекислоти зберігається в балонах. Передбачається попереджувальна сигналізація про майбутній пуск вуглекислоти в МКО.

в) Система пенотушення.

Система пенотушення передбачається для гасіння пожеж у вантажних танках і на відкритих частинах ВП в районі танків.

Для гасіння місцевих осередків пожежі в МКО передбачається стаціонарні повітряно - пінні апарати.

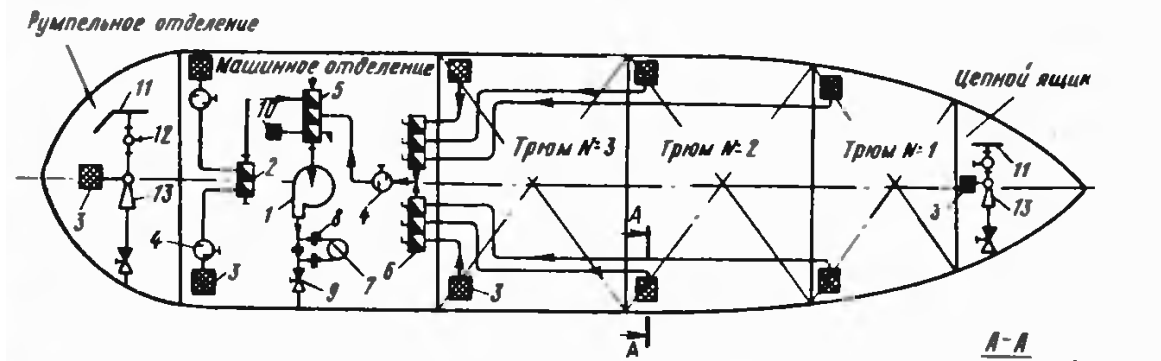
Система осушувальна і баластних

а) Осушна система призначена для осушення МКО, вигородки лага і ехолота і баластування ахтерпик.

Комплектуються двома самовсмоктуючий відцентровими насосами продуктивністю 160 м³ / год і одним поршневым насосом продуктивністю 25 м³ / год, розташованими в МКО.

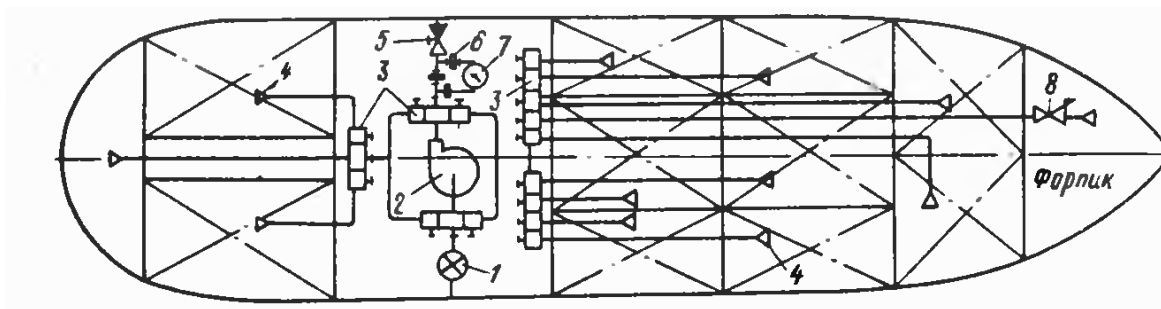
б) Баластова система обслуговується двома зануреними гідроприводними насосами продуктивністю близько 900 м³ / год.

Баласт тільки ізольований.



Мал. 105. Схема осушувальної системи (виконана з централізованого принципу) і розташування приймача (перетин по АА).

1 - осушувальний насос; 2 - коробка з незворотно-запірними клапанами;
 3 - приймальний патрубок; 4 - грязьова коробка; 5, 6 - коробки з незворотно-запірними клапанами; 7 - сепаратор трюмних вод; 8 - клінкет; 9 - відливної вороття-запірний бортовий клапан; 10 - приймальний відросток система аварійного осушення приміщення; 11 - магістраль водяній пожежної системи; 12 - клапан запірний пусковий напірної води ежектора; 13 - водо-водяний ежектор



Мал. 107. Схема баластної системи.

1 - приймальний Кінгстон; 2 - баластний насос; 3 - розподільна коробка з запірними клапанами; 4 - приймач; 5 - безповоротно-запірний клапан; 6 - клінкет; 7 - сепаратор трюмних вод; 8 - запірний клапан з дистанційним управлінням

6. Загальні вимоги техніки безпеки на судах

Загальні вимоги ТБ (обов'язки і [відповідальність](#) особового складу).

На всіх небезпечних місцях на судні необхідно вивішувати добре видимі плакати, наносити попереджувальні написи і знаки безпеки. Інструкції, попереджувальні написи і плакати по ТБ повинні бути складені російською і на національному мовами республіки, до порту якої приписано судно, причому, причому обидва тексти мають бути тотожні.

Як правило, поблизу [механізмів](#), пристроїв і установок повинні бути вивішені інструкції з безпечної їх експлуатації.

Кожен поступає на судно член екіпажу повинен пройти вступний інструктаж з ТБ за ГОСТ 12.0.004-78 «Організація [навчання](#) працюючих безпеки праці». Далі з вступникам проводиться первинний [інструктаж на робочому місці](#) в 2 етапи. Причому, другий етап - на робочому місці з індивідуальним показом безпечних методів праці. Далі протягом 2 ... 5 змін проводяться [роботи](#) на робочому місці під наглядом кваліфікованого працівника; після чого оформляється в судовому журналі по ТБ допуск до самостійної роботи.

Не рідше 1 разу на 3 місяці начальники судових служб проводять повторний інструктаж по ТБ всіх своїх підлеглих.

Позаплановий інструктаж по ТБ проводять начальники судових служб при:

- ✓ зміну Правил ТБ,
- ✓ зміні технологічного [процесу](#), заміні або [модернізації](#) устаткування,
- ✓ порушенні працівником вимог ТБ,
- ✓ перервах в роботі більше 60 днів (для робіт, до яких пред'являються підвищені вимоги ТБ - більше 30 днів).
- ✓ пересадка з судна на судно в море,
- ✓ виконання навантажувально-розвантажувальних робіт на іншому судні,
- ✓ залучення до робіт на подвахте по іншому виду робіт.

Поточний інструктаж проводять з працівниками перед [виробництвом](#) робіт, на які оформляють наряд-допуск (роботи з підвищеною небезпекою). Перелік робіт з підвищеною небезпекою визначає судовласник. Відповідальним [керівником](#) робіт з підвищеною небезпекою на судні є начальник судової служби.

Проведення всіх видів інструктажу крім поточного, оформляється в судовому журналі проф.роботи по ТБ з обов'язковим підписом отримав інструктаж та особи, його проводив.

Командний [склад](#) судна зобов'язаний щорічно проходити перевірку знань з ОП, проведеної працівниками служб ТБ - членів комісії з перевірки знань за фахом.

Судновласник організовує щорічну перевірку знань суднових [спеціалістів](#) не відносяться до командного складу (зазвичай на судні).

СР [функції](#) по ВІД [капітана](#) судна, старшого помічника капітана ([література](#) [1] 0).

[Контроль](#) і безпосередня відповідальність за дотримання Правил ТБ під час усіх видів суднових робіт покладається на особу командного складу, безпосередньо очолює його роботу.

При виконанні ремонтних робіт на судні, [відповідальність](#) за дотримання Правил ТБ покладається на старшого помічника капітана або стармеха, а також нач.судових служб, в залежності від [характеру](#) ремонтних робіт.

При проведенні вантажно-розвантажувальних робіт на борту іншого судна, відповідальність за дотримання Правил ТБ покладається на ст.помощника капітана цього судна.

Якщо дія особи, яка перебуває на судні, загрожує безпеці судна, здоров'ю оточуючих, капітана може прийняти всі необхідні заходи, аж до ізоляції в окремому приміщенні.

При виникненні нещасного випадку він підлягає розслідуванню та обліку [відповідно](#) до «Положення про розслідування та облік нещасних випадків на виробництві». Реєстрацію Н.С. на судні веде ст.помощник капітана в журналі реєстрації Н.С. відповідальність за своєчасне розслідування Н.С. несе капітан судна.

Всі робочі місця, розташовані на висоті 0,75 м і більше повинні [мати](#) огорожу. У всіх місцях можливого перебування і переміщення людей (палуби, службові та санітарно-побутові приміщення) повинні передбачатися штормові поручні. Всі робочі місця і проходи повинні бути очищені від сторонніх предметів, снігу, льоду, рибних відходів тощо, при необхідності палуби слід посипати піском. Забороняється носіння кілець, сережок та інших прикрас.

При хвилюванні моря, більшому, ніж вказано в [таблиці](#), ведення промислу забороняється. До цього періоду знаряддя лову повинні бути підняті на борт і закріплені.

Водотоннажність судна, тонн	Хвилювання моря, бали
20 ... 300	3
301 ... 2000	4
2001 і більше	5

При гідрометеорологічних умовах, зазначених у таблиці, вантажні операції, повинні бути припинені, а судна відійти один від одного.

Перед початком швартування всі вантажні стріли та інші виступаючі за борт предмети і пристрої повинні бути завалені всередину судна і закріплені, а місця у швартових пристроїв

повинні бути звільнені від сторонніх предметів, особам не зайнятим на швартових [роботах](#), забороняється перебувати в районі швартових операцій.

Пересадка людей з судна на судно, якщо вони отшвартовують один до одного, є роботою з підвищеною небезпекою і дозволяється лише з допомогою допущених засобів та пристосувань, що гарантують безпеку пересаджуваних, застосування для цих цілей штормтрапа заборонено.

Тимчасова транспортування проводиться тільки при крайній необхідності. Дозвіл на транспортування дають [капітани](#) суден за погодженням один з одним. Загальне керівництво тимчасової транспортуванням здійснює ст.помощник капітана судна, робоча кліть якого використовується.

Пересадка людей з судна на судно, якщо вони отшвартовані один до одного допуску допускається за допомогою рятувальних шлюпок при силі вітру не більше трьох балів, хвилюванні моря не більше двох балів і хорошою видимістю. Судна повинні перебувати в межах видимості, між ними і шлюпкою повинна забезпечуватися радіозв'язок, а за шлюпкою безперервне спостереження з обох судів. Пересадка людей відбувається під безпосереднім наглядом і відповідальністю капітанів. Екіпаж шлюпки і пасажери повинні бути забезпечені індивідуальними рятувальними засобами. При раптовому погіршенні погоди або видимості шлюпка повинна негайно підійти до найближчого судну і по радіо доповісти про своє місцезнаходження. Для посадки і висадки людей з шлюпки допускається використання штормтрапа при застосуванні страхувальних поясів і штерта.

Забороняється висадка людей на [берег](#) за допомогою шлюпок.

При виконанні робіт, де можливе падіння людини у воду, обов'язково носіння жилетів робочих страхувальних. (ЗРС-01 або ЗРС-02).

Перед початком промислу начальник служби видобутку та обробки проводить з членами екіпажу, які беруть участь у видобутку і переробці морепродуктів інструктаж по ТБ.

Перед початком перевантажувальних робіт у морі другий помічник капітана проводить поточний інструктаж по ТБ з працівниками, які беруть участь у перевантажувальних роботах, незалежно від [термінів](#) і посад попереднього інструктажу.

Забороняється експлуатувати рослинні канати за наявності: розриву каболок, прілості, значного зносу, решта - при наявності деформації. При зносі, якщо в будь-якому місці на довжині, що дорівнює 10 діаметрам, кількість обірваних дротів становить 5% і більше загальної кількості дротів у канаті.

пасма або дроту висувуються з каната;

обірвана пасмо;

дроту мають плоскі [поверхні](#) через надмірне зносу;

є ознаки корозії;

обірвані дроту є тільки в одній пасма;
є більше ніж одна обірваних дротів з безпосередньо прилеглих до металевого кріплення.

[Куріння](#) на судні дозволяється тільки у спеціально відведених для цього місцях.

7. Організаційні заходи щодо забезпечення пожежної безпеки

Пожежна безпека забезпечується шляхом проведення організаційних і технічних заходів, спрямованих на попередження пожеж, травмування або загибелі пасажирів, екіпажу та інших осіб, що перебувають на судні, а також зниження можливих майнових втрат, створення умов для успішного гасіння пожеж.

Капітан судна відповідальний за забезпечення пожежної безпеки окремих приміщень, суднового обладнання, а також за утримання і експлуатацію технічних засобів протипожежного захисту.

Капітаном судна або особою, яка виконує його обов'язки, вживаються такі протипожежні заходи:

- ✓ організація вивчення та виконання екіпажем судна цих Правил;
- ✓ розроблення та здійснення у разі потреби додаткових заходів щодо посилення пожежної безпеки судна;
- ✓ контроль за наявністю та справністю засобів гасіння пожеж, пожежної сигналізації та зв'язку;
- ✓ складання розкладу з пожежної тривоги та оформлення каютних карток для кожного члена екіпажу з вказівкою обов'язків пожежної тривоги;
- ✓ проведення навчальних тривог відпрацюванням умовних і фактичних дій екіпажу судна;
- ✓ проведення з особами, які приймаються на роботу в складі екіпажу або які не є членами екіпажу судна (підмінні та ремонтні бригади, практиканти тощо), до початку виконання ними на судні своїх обов'язків, первинного протипожежного інструктажу в підрозділі відомчої пожежної охорони, а після прибуття на судно - протипожежного інструктажу безпосередньо на робочому місці та під час змін обов'язків за судовим розкладом;
- ✓ проведення щорічного повторного інструктажу (особи, що залучаються до роботи з фумігації судна, повинні пройти протипожежний інструктаж у підрозділах відомчої пожежної охорони судовласника та знати основні вимоги щодо забезпечення протипожежного режиму на судні);
- ✓ організацію нагляду за дотриманням протипожежного режиму на судні.

Екіпаж та інші особи, що перебувають на судні, зобов'язані виконувати вимоги цих Правил, не допускати дій, що можуть призвести до виникнення пожежі та створення загрози життю і здоров'ю людей.

На кожному судні з урахуванням його пожежної небезпеки наказом капітана встановлюється відповідний протипожежний режим та визначаються вимоги щодо:

- ✓ можливості та місць куріння, застосування відкритого вогню, використання побутових нагрівальних приладів;
- ✓ безпечного зберігання речовин та матеріалів;
- ✓ відключення від мережі електрообладнання;
- ✓ проведення тимчасових пожежонебезпечних робіт;
- ✓ зберігання промасленого спецодягу та ганчір'я;
- ✓ порядку огляду та закриття приміщень і прибирання робочих місць після закінчення роботи;
- ✓ організації експлуатації та обслуговування наявних технічних засобів протипожежного захисту;
- ✓ порядку нагляду за цілісністю протипожежних перебірок і палуб, а також закриттів прорізів у цих перебірках і палубах.

Екіпаж судна в процесі технічного навчання повинен вивчити та знати інструкції щодо поводження з піротехнічними засобами. Результати перевірки знань оформляються протоколом відповідної комісії судна.

Пожежно-профілактичну роботу на суднах треба проводити командним складом та іншими членами екіпажу, відповідальними за протипожежний стан судових приміщень, відсіків, агрегатів і пристроїв, у відповідності до вимог РД 31.21.44-86.

У випадках, визначених нормативно-правовими актами, до складу екіпажу судна включають помічника капітана з пожежної частини та матросів пожежної частини.

У разі підвищеної пожежної небезпеки рейсу (наприклад, під час перевезення пожежонебезпечних або вибухонебезпечних вантажів) на розсуд судовласника в рейс можуть направляти спеціаліста відомчої пожежної охорони.

На кожному судні повинен зберігатися комплект документів згідно з Переліком судової технічної документації, що надається судну заводом-будівельником і судовласником (додаток 2).

Схеми протипожежного захисту та інструкції з технічного обслуговування та приведення до дії систем пожежогасіння судна готують українською (або мовою екіпажу) та англійською мовами для суден, що здійснюють міжнародні рейси, або українською та мовою екіпажу (якщо вона відрізняється від державної мови України) для суден внутрішнього

(каботажного) плавання. Для суден, які не здійснюють міжнародні рейси, переклад на англійську мову не є обов'язковим.

Зазначена документація комплектується в папку "Пожежно-технічна документація", ведеться першим помічником капітана, який забезпечує пожежну безпеку, та зберігається у нього. Копії комплекту оперативних планів боротьби з пожежею зберігаються в аварійній папці та в командирів аварійних партій (груп).

На кожному судні повинна знаходитись загальносуднова інструкція про заходи пожежної безпеки та інструкції про заходи пожежної безпеки для всіх вибухопожежонебезпечних та пожежонебезпечних приміщень (аккумуляторні, камбузи, лабораторії, вантажні, машинні приміщення тощо). Ці інструкції вивчаються під час проведення протипожежних інструктажів і вивіщуються на видних місцях.

На судні розробляється схема керування підрозділами суднового екіпажу в аварійних ситуаціях (уключаючи боротьбу з пожежею) з формуванням командних пунктів, постів, аварійних партій (груп) і призначенням їх командирів згідно із судновим розкладом за завідуванням.

Типова схема керування з розподіленням обов'язків та відповідальності наводиться в окремій інструкції про організацію та дії екіпажу з боротьби за живучість судна та охорону людського життя на морі.

Адміністрацією кожного судна з урахуванням його особливостей розробляються судові оперативні плани боротьби з пожежею, що передбачають організацію гасіння пожежі, оптимальний та запасний варіанти застосування сили та засобів гасіння пожежі в конкретному аварійному приміщенні (відсіку) судна. Оперативні плани повинні розроблятися у двох (трьох) екземплярах та погоджуватися з відомчою пожежною охороною.

Для забезпечення чіткої організації дій судових аварійних партій оперативні плани боротьби з пожежею для різних відсіків і приміщень судна повинні практично відпрацьовуватися.

У судовому розкладі по тривогах для кожного члена екіпажу визначаються його обов'язки в разі виникнення пожежі.

У разі зміни функціонального призначення приміщень, штатного розкладу екіпажу адміністрація зобов'язана забезпечити своєчасне перероблення планів евакуації та інструкцій.

На судні встановлюється порядок оповіщення людей про пожежу, з яким необхідно ознайомити всіх членів екіпажу.

У разі одержання речовин та матеріалів з невідомими властивостями стосовно пожежної небезпеки судовласник (капітан) зобов'язаний заборонити їх застосування до з'ясування через відповідні установи та організації відомостей про їх пожежну небезпеку.

Символи, що використовуються на суднах згідно з СОЛАС-74 та належать до схем протипожежного захисту та схем розміщення рятувальних засобів на суднах, повинні відповідати резолюціям ІМО А.654(16) та ІМО А.760(18), а для суден, побудованих 01.01.2004 (дата закладання кіля) і після цієї дати, - ІМО А.952(23).

На кожному судні в центральному посту керування, центральному пожежному посту за наявності такого або в рульовій рубці, або на помітних місцях у коридорах і вестибюлях вивішується схема протипожежного захисту - план загального розташування судна, на якому показується для кожної палуби:

- ✓ розміщення постів керування;
- ✓ розташування вогнестійких і вогнезатримувальних конструкцій;
- ✓ приміщення, що захищаються системою пожежної сигналізації;
- ✓ приміщення, що захищаються стаціонарними системами пожежогасіння, із зазначенням місцезнаходження приладів і арматури для керування їх роботою, а також розташування пожежних кранів;
- ✓ шляхи доступу в різноманітні відсіки, на палуби тощо із зазначенням шляхів евакуації, коридорів і дверей;
- ✓ система вентиляції, уключаючи пристрої керування вентиляторами, із зазначенням розташування заслінок і розпізнавальних номерів вентиляторів, які обслуговують кожну зону;
- ✓ розміщення протипожежного забезпечення;
- ✓ місцезнаходження інструкцій з технічного обслуговування та застосування всіх суднових засобів і установок для гасіння та локалізації пожежі.

Замість планів відомості, зазначені в пункті 2.15 цих Правил, можуть бути викладені в буклеті, по одному примірнику якого необхідно зберігати в кожній особі командного складу та один - постійно зберігати ззовні надбудови в легкодоступному брызкозахищеному укритті, пофарбованому в червоний колір і позначеному спеціальним знаком.

Усі зміни в протипожежному захисті судна терміново вносяться у схеми протипожежного захисту (плани, буклети).

У порту на період звільнення екіпажу на берег щоденно формується стоянкова аварійна партія, призначена забезпечити боротьбу з пожежею та взаємодію з підрозділами пожежної охорони порту, аварійно-рятувальними підрозділами та екіпажами інших суден у разі виникнення пожежі.

Підготовку суден до постановки на ремонт проводять згідно з вимогами НАПБ В.01.028-2004.

Усі судна після капітального та середнього ремонтів, а також після зимового відстою приймаються до експлуатації з обов'язковою участю представника відомчої пожежної охорони судноремонтного підприємства або порту.

Вантажні операції, розміщення та розділення небезпечних вантажів на судні, а також технологічний режим їх перевезення здійснюються відповідно до вимог IMDG Code, BC Code або РД 31.15.01-89, а також відповідно до декларацій на вантаж та інструкцій, що видають компетентні органи країни відправки вантажу.

До початку навантаження вантажів адміністрацією судна виконуються такі дії:

ознайомлення з наданою вантажовідправником відповідно до вимог СОЛАС-74 інформацією про вантажі - їх властивостями та характеристиками транспортної небезпеки, технологічними режимами перевезення, вимогами безпеки праці, протипожежними заходами, засобами ліквідації аварій;

інструктування всіх членів екіпажу про найменування, властивості, види та ступені небезпеки вантажів, що будуть перевозитись судном, їх пакування, маркування, місця розміщення, вимоги безпеки праці, засоби індивідуального захисту та способи надання першої допомоги потерпілим.

Спеціальні заходи безпеки оголошуються наказом по судну;

коригування оперативних планів боротьби з пожежею з урахуванням властивостей прийнятих до перевезення вантажів та ознайомлення з цими планами екіпажу;

узгодження з портом порядку проведення вантажних операцій, зв'язку і сумісних дій в аварійних ситуаціях.

Загальні вимоги пожежної безпеки на судах

Утримання суден

Засоби протипожежного захисту судна, що включають конструктивний протипожежний захист, протипожежні системи та обладнання, що посилюють конструктивний протипожежний захист, системи пожежної сигналізації та протипожежне забезпечення повинні відповідати вимогам законодавства України, а для суден, що здійснюють міжнародні рейси, - також СОЛАС-74. Ці засоби повинні перебувати в справному технічному стані та бути готовими до негайної та ефективної дії (використання). Обсяг і строки їх перевірок устанавлюються згідно з вимогами компетентного органу та (або) класифікаційного товариства.

3.1.2. Закриття протипожежних дверей повинно забезпечувати плавність ходу та щільність прилягання дверей до направної рами в зачиненому стані. Прокладки, що ущільнюють закриття, виготовляються з негорючого матеріалу. Протипожежні двері не повинні мати будь-яких перешкод, що утрудняють їхнє закриття.

Світлова та звукова сигналізація клінкетних протипожежних дверей перевіряється одночасно з перевіркою закриття дверей.

На кожні протипожежні двері наноситься напис робочою мовою екіпажу та англійською мовою "Протипожежні двері. Firedoor". Крім того, на кожних дверях у місці приводу ручного закриття наносяться схема і короткий напис, що пояснюють порядок закриття протипожежних дверей, або піктограма.

За наявності водяного зрошення дверей також зазначається порядок його включення. Маркування, порядок задраювання (віддраювання) водогазонепроникних і протипожежних закриттів, а також запірних пристроїв суднової вентиляції та віднесення цих закриттів до тієї або іншої групи маркування визначає судовласник.

На пультах дистанційного закриття протипожежних дверей і заслінок вентиляційних каналів наносяться схема їхнього розташування, перелік приміщень, що захищаються ними, та коротка інструкція про порядок їх експлуатації та перевірки.

На всіх дверях, люках (за винятком люкових закриттів трюмів), горловинах танків (цистерн), пробках замірних отворів, головках повітряних труб танків судна укріплюються стаціонарні планки з найменуваннями приміщень, до яких вони ведуть, а для запірних пристроїв суднової вентиляції - її призначення та найменування приміщення, що вентилюється, наприклад, "Витяжна машинного приміщення".

Отвори для прокладення пожежних рукавів, які допускається зробити в нижньому куті протипожежних дверей (крім дверей у головних протипожежних перебірках), повинні мати заслінки, що самозачиняються.

На всіх відкритих ділянках палуби надводного борту і палуб надбудов і рубок мають бути справні леєрні огорожі або фальшборти.

На судні в будь-який час доби забезпечується доступ до всіх приміщень, що замикаються. Ключі від цих приміщень зберігаються у визначеному капітаном місці, доступ до якого гарантовано цілодобово. Під час загальносуднової тривоги двері кают та інших житлових приміщень повинні бути незамкнені.

На судні повинна бути достатня кількість схем і покажчиків шляхів евакуації пасажирів і екіпажу з місць їх роботи та відпочинку. Схеми евакуації повинні бути розміщені на добре видних і освітлених місцях: у рульовій рубці, машинних приміщеннях, постах управління вантажними операціями, коридорах житлових і службових приміщень обох бортів кожної палуби, салонах відпочинку, ресторанах (барах) та інших місцях масового перебування людей.

Кожному члену екіпажу судна видається каютна картка, яка містить опис сигналів тривоги та обов'язків члена екіпажу по тривогах, уключаючи пожежну, із зазначенням місць збору (прибуття).

Каютна картка прикріплюється над койкою члена екіпажу або на видному місці біля виходу з каюти.

Евакуаційні шляхи та виходи утримуються вільними, нічим не захарашуваними та таким чином, щоб у разі виникнення пожежі забезпечувати безпеку евакуації всіх людей, які перебувають на судні. Шляхи евакуації забезпечуються евакуаційним освітленням.

На шляхах евакуації забороняється:

- ✓ влаштовувати пороги, гвинтові сходи, виступи, турнікети, розсувні, підйомні і обертові двері та інші пристрої, не передбачені проектом судна, які можуть перешкоджати евакуації людей;
- ✓ влаштовувати фальшдвері (схожі на дійсні);
- ✓ замикати на замок двері виходів під час перебування у приміщенні людей;
- ✓ захарашувати обладнанням та іншими предметами двері та коридори, вішати дзеркала, розміщати крісла, стільці, інші меблі тощо;
- ✓ прокладати електричні кабелі в проходах таким чином, щоб вони перешкождали евакуації людей.

Вантаж на суднах розташовується із забезпеченням вільного доступу до трюмів через сходові люки, входів та люків інших приміщень та до пожежного обладнання, а також вільного проходу пасажирів до виходів у разі пожежі.

Куріння на суднах допускається лише у спеціально відведених для цього місцях, а також у залах ресторанів, барів і каютах (за винятком танкерів і бункерувальників). Місця куріння позначаються відповідними знаками чи написами, обладнуються урнами. У залах ресторанів, барів і каютах повинні бути попільниці. Використовуються урни з негорючих матеріалів і без отворів у стінках і днищах.

На суднах, що перевозять вантажі, які виділяють займісті пари і гази, для куріння використовуються лише приміщення з витяжною вентиляцією.

Кількість піротехнічних засобів на судні не повинна перевищувати встановлені норми.

Піротехнічні засоби зберігаються в закритих на замок металевих шафах або ящиках з написом на дверцятах "Піротехніка" та знаком безпеки, що попереджує про небезпеку вибуху, згідно з чинним стандартом. Такі шафи (ящики) встановлюються на відкритому містку та обладнуються спеціальними стелажми (гніздами), які унеможливають тертя піротехнічних засобів один об одного та зміщення їх під час нахилення судна. Усередині цих шаф (ящиків) розміщується опис змісту. Ключі від цих шаф (ящиків) зберігаються на містку в опломбованому ящичку з написом "Піротехніка", а також у відповідальній особи.

Піротехнічні засоби з простроченим терміном застосування здаються на спеціальні ділянки або до організацій з утилізації.

Піротехнічні засоби рятувальних шлюпок зберігаються в герметичних металевих ящиках або пеналах з кришкою, що загвинчуються. Напис і знак безпеки на ящиках (пеналах) та опис змісту повинні виконуватися, як це визначено в підпункті 3.1.15 цих Правил.

Матеріали, що використовують для фумігації, повинні мати інформаційну картку (паспорт, сертифікат), де вміщуються їх фізико-хімічні властивості, а також показники пожежної небезпеки.

У разі застосування для фумігації речовин, здатних небезпечно взаємодіяти з водою, передбачаються заходи, що унеможливають прямий контакт таких речовин з водою, вологими речовинами та матеріалами. Використання з метою фумігації горючих газів, легкозаймистих рідин і твердих легкозаймистих речовин має бути предметом спеціального розгляду відомчої пожежної охорони.

Забороняється фумігація будь-яких суднових приміщень методом відкритого горіння в них фумігантів.

На суднах забороняється:

- ✓ влаштовувати в каютах і суміжних з ними приміщеннях різноманітні майстерні і складські приміщення для застосування в них та зберігання пожежовибухонебезпечних речовин і матеріалів;
- ✓ зберігати і сушити білизну та одяг на приладах опалення;
- ✓ накривати електролампи тканиною, папером або іншими горючими матеріалами;
- ✓ користуватися у каютах різними електронагрівальними приладами (електрочайниками, кип'ятильниками, прасками тощо). Для цієї мети повинні бути виділені і обладнані спеціальні приміщення;
- ✓ виходити з приміщення, залишаючи без нагляду увімкнені телевізори, радіоприймачі, нагрівальні прилади тощо;
- ✓ проводити прибирання приміщень із застосуванням легкозаймистих рідин і горючих речовин;
- ✓ зберігати горючі матеріали, горючі речовини і легкозаймисті рідини, промаслені обтиральні матеріали у відкритій тарі та не в спеціально призначених коморах або місцях;
- ✓ зберігати горючі матеріали і горючі речовини або негорючі матеріали і рідини в горючій упаковці в приміщеннях, які не мають ілюмінаторів, що відкриваються, або спеціальних засобів димовидалення;
- ✓ зберігати аерозольну упаковку в одному приміщенні з окислювачами, горючими газами, легкозаймистими рідинами та горючими речовинами;

- ✓ зберігати балони з горючими газами та окислювачами в приміщеннях, які не є спеціальними коморами для балонів;
- ✓ захарашувати коридори, виходи, внутрішні та зовнішні трапи речами та іншими предметами;
- ✓ влаштувати під трапами комори для схову горючих матеріалів;
- ✓ зберігати в шафах (нішах) для інженерних комунікацій горючі матеріали, а також інші сторонні предмети;
- ✓ перевозити в багажі вибухові, легкозаймисті рідини та інші пожежонебезпечні речовини та предмети;
- ✓ використовувати ємкості з горючих матеріалів для збирання побутового та виробничого сміття;
- ✓ кидати непогашені сигарети та сірники в корзини для паперу, урни для відходів або за борт судна;
- ✓ курити не в установлених місцях.

8. Морські конвенції

ІМО є джерелом близько 60 правових документів, які регламентують регулюючу розвиток своїх держав - членів з метою підвищення безпеки на морі, сприяння торгівлі між державами морехідних та захисту морського середовища. Найбільш відомим є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС), а також Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництва (БЗНС). Інші включають в себе міжнародні нафтових забрудненнях компенсаційних фондів (ІОРС). Він також функціонує в якості депозитарію ще не ратифікованих договорів, таких як Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за шкоду у зв'язку з перевезенням небезпечних і шкідливих речовин морем, 1996 (КОВВ) і Найробі Міжнародної конвенції про видалення затонулих суден (2007).

ІМО регулярно розігрує правила, які широко насильницькими національними та місцевими морськими властями у країнах - членах, таких як Міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі (МППЗС). ІМО прийняла державного портового контролю повноважень (PSC), дозволивши вітчизняним морські влади, такі як берегової охорони інспектувати під іноземним прапором суден, що заходять у порти багатьох держав порту. Меморандуми про взаєморозуміння (протоколи) були підписані деякими країнами, що об'єднує процедуру державного портового контролю серед підписантів.

Найбільш важливі конвенції ІМО

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС), 1974 року народження з внесеними поправками
- Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ), 1973 року народження, уточнений варіант 1978 року, зі змінами, внесеними до протоколу 1997 року
- Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) з поправками 1995 року і манільського поправками 2010 року

Безпека на морі і охорона суден і портових споруд

- Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі (МППЗС), 1972 року народження
- Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (фал), 1965 року народження
- Міжнародна конвенція по вантажну марку, 1966 року народження
- Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, 1979 року народження
- Конвенція про запобігання незаконних дій проти безпеки морського судноплавства, 1988 року, і протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі (з протоколами 2005 року)
- Конвенція по безпечних контейнерах, 1972 року народження
- Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), 1976 року народження
- Торремоліносской конвенція про безпеку риболовних суден, 1977 року народження, замінена Торремоліносской протоколом 1993 року; Угода (кейптаун, 2012 року) про здійснення положень Торремоліносской протоколу 1993 року до Торремоліносской міжнародної конвенції з безпеки риболовних суден 1977 року
- Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти для персоналу риболовних суден (ПДНВ-р), 1995 года
- Угода з пасажирських суднам, які здійснюють спеціальні перевезення, 1971 року народження та протокол про вимоги до пасажирських суден, що здійснюють спеціальні перевезення, 1973 року народження

Запобігання забрудненню моря

- Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою, 1969 року народження
- Конвенція по запобіганню забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів, 1972 року народження (лондонський протокол 1996 роки)

- Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництва (БЗНС), 1990 года
- протокол щодо забезпечення готовності, реагування та співпраці в разі інцидентів, що викликають забруднення небезпечними і шкідливими речовинами, 2000 року (БЗНС-ОВВ)
- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 року
- Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними, 2004 года
- Гонконгська міжнародна конвенція про безпечну та екологічно раціональної утилізації суден, 2009 года

Відповідальність та компенсація

- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, 1969 року народження
- Протокол до міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою, 1992 года
- Конвенція про цивільну відповідальности в області морських перевезень ядерних матеріалів, 1971 року народження
- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974 році
- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності по морських вимог, 1976 року народження
- Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитку в зв'язку з перевезенням шкідливих і отруйних речовин морем, 1996 года (і протокол 2010 року)
- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду в результаті забруднення навколишнього середовища бункерних паливом, 2001 года
- Найробійських міжнародна конвенція про видалення затонулих суден, 2007 года

інші

- Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року
- Міжнародна конвенція про рятування майна, 1989 года